

Warszawa, dnia piątek, 7 czerwca 2024 r.

Poz. 25

**OBWIESZCZENIE NR 15/2024
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 czerwca 2024 r.

w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 10066: „Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Informacją Lotniczą”

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731) ogłasza się wymagania ustanowione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 10066: „Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Informacją Lotniczą” (ang. Procedures for Air Navigation Services - Aeronautical Information Management (PANS – AIM)), stanowiące załącznik do obwieszczenia.

wz. Prezesa Urzędu
Lotnictwa Cywilnego
p.o. Wiceprezesa ds.
Standardów Lotniczych

Andrzej Kotwica



ICAO

Załącznik do obwieszczenia nr 15/2024
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 6 czerwca 2024 r.

Doc 10066

PROCEDURY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Zarządzanie Informacją Lotniczą

Wydanie pierwsze, 2018



Pierwsze wydanie DOC 10066 zostało zatwierdzone przez przewodniczącego Rady 28 sierpnia 2018 r. i obowiązuje od 8 listopada 2018 r.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
(ICAO)



| ICAO

Doc 10066

PROCEDURY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Zarządzanie Informacją Lotniczą

Wydanie pierwsze, 2018

Pierwsze wydanie DOC 10066 zostało zatwierdzone przez przewodniczącego Rady 28 sierpnia 2018 r. i obowiązuje od 8 listopada 2018 r.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
(ICAO)

Opublikowane w oddzielnych wydaniach w języku angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez

ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacja dotycząca składania zamówień oraz kompletna lista agencji sprzedaży i księgarni znajduje się na stronie internetowej ICAO www.icao.int

Wydanie pierwsze 2018

**Doc 10066, Procedury Służb Żeglugi Powietrznej —
Zarządzanie Informacją Lotniczą**

Numer zamówienia: 10066

ISBN 978-92-9258-597-6

© ICAO 2018

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żaden fragment niniejszej publikacji nie może być powielany, przechowywany w systemie wyszukiwania danych ani przekazywany w dowolnej formie lub poprzez dowolny środek bez wcześniejszej pisemnej zgody Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
Przedmowa	(vii)
Rozdział 1. Definicje	1-1
Rozdział 2. Zarządzanie informacją lotniczą	2-1
2.1 Wymagania odnośnie zarządzania informacją	2-1
2.2 Monitorowanie i zapewnianie spójności danych.....	2-3
Rozdział 3. Zarządzanie jakością	3-1
3.1 System zarządzania jakością	3-1
Rozdział 4. Wymagania odnośnie danych lotniczych	4-1
4.1 Wymagania odnośnie tworzenia danych.....	4-1
4.2 Wymagania odnośnie metadanych	4-1
Rozdział 5. Produkty i służby informacji lotniczej	5-1
5.1 Informacje ogólne	5-1
5.2 Ustandaryzowana forma prezentacji informacji lotniczej.....	5-1
5.3 Dane cyfrowe	5-11
5.4 Służby dystrybucji	5-16
5.5 Służby informacji przed lotem.....	5-17
Rozdział 6. Aktualizacje informacji lotniczej	6-1
6.1 Aktualizacje produktów informacji lotniczej.....	6-1
Dodatek 1. Katalog Danych Lotniczych	Dod. 1-1
Dodatek 2. Treść Zbioru Informacji Lotniczych (AIP)	Dod. 2-1
Dodatek 3. Formularz NOTAM	Dod. 3-1
Dodatek 4. Formularz SNOWTAM	Dod. 4-1
Dodatek 5. Formularz ASHTAM	Dod. 5-1
Dodatek 6. Wymagania dotyczące zapewnienia atrybutów dla terenu i przeszkód	Dod. 6-1

(vi)

Zarządzanie Informacją Lotniczą

Strona

Dodatek 7. Określony system dystrybucji dla NOTAM Dod. 7-1

Dodatek 8. Wymagania odnośnie danych o terenie i przeszkodach Dod. 8-1

PRZEDMOWA

1. TŁO HISTORYCZNE

1.1 Komisja Żeglugi Powietrznej na jedenastym posiedzeniu swojej 177. sesji dnia 20 marca 2008 r. zgodziła się na ustanowienie grupy badawczej ds. przejścia od służb informacji lotniczej do zarządzania informacją lotniczą (AIS-AIM) w celu pomocy Sekretariatowi przy opracowywaniu:

a) globalnej strategii/planu działania dla przejścia od służb informacji lotniczej (AIS) do zarządzania informacją lotniczą (AIM);

b) norm i zalecanych metod postępowania (SARP), jak również wytycznych dotyczących dostarczenia standardowego koncepcyjnego modelu informacji lotniczych oraz standardowego modelu wymiany informacji lotniczych w celu umożliwienia globalnej wymiany danych w formacie cyfrowym; oraz

c) innych dokumentów SARP, wytycznych i materiałów szkoleniowych potrzebnych do wsparcia wdrożenia AIM.

1.2 Po dokonaniu oceny Załącznika 15 — *Służby informacji lotniczej i Aeronautical Information Services Manual* (Doc 8126), grupa badawcza zasugerowała, a Komisja Żeglugi Powietrznej zgodziła się, że specyfikacje publikowane jako procedury służb żeglugi powietrznej (PANS) zapewniłyby właściwszy środek do zwiększenia standaryzacji i harmonizacji w dziedzinie AIS/AIM, jak również wsparcie dla pojawiających się wymagań technicznych AIM. W konsekwencji grupa badawcza przystąpiła do opracowywania PANS-AIM, posługując się materiałami aktualnie zawartymi w Załączniku 15 i Doc 8126.

1.3 Dokument *Procedury służby żeglugi powietrznej — Zarządzanie informacją lotniczą* (PANS-AIM) zawiera przepisy wspierające przejście z AIS opartego na produktach do AIM skoncentrowanego na danych. Niniejsze wydanie obejmuje szczegółowe wymagania odnośnie gromadzenia danych i informacji lotniczych, zarządzania nimi i dostarczania ich, jak również specyfikacje produktów i służb informacji lotniczej.

2. ZAKRES I CEL

2.1 PANS-AIM ma charakter uzupełniający względem norm i zalecanych praktyk zawartych w Załączniku 15 — *Służby informacji lotniczej* oraz w Załączniku 4 — *Mapy lotnicze*. Są one uzupełniane w razie potrzeby procedurami regionalnymi zawartymi w dokumencie *Regionalne procedury uzupełniające* (Doc 7030).

2.2 Chociaż PANS-AIM jest skierowany głównie do Państw (włączając AIS), twórcy danych, komercyjne podmioty zajmujące się danymi i informacjami lotniczymi oraz inni użytkownicy powinni znać procedury zawarte w tym dokumencie.

2.3 Jednym z celów AIM jest zapewnienie spójności danych lotniczych w procesie ich przetwarzania począwszy od pomiaru/tworzenia aż do dystrybucji do kolejnego zamierzonego użytkownika. Przepisy i procedury tego dokumentu nie zwalniają końcowych użytkowników danych i informacji lotniczych z ich odpowiedzialności za zapewnienie dokładności i spójności otrzymanych danych i informacji lotniczych.

2.4 PANS-AIM określa, bardziej szczegółowo niż SARP, właściwe procedury, które mają być stosowane przez jednostki AIM w zapewnianiu różnych służb informacji lotniczej innym krajom i interesariuszom lotniczym.

*(viii)**Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą*

2.5 PANS-AIM zawiera tematy istotne dla zapewnienia zharmonizowanych procedur w dziedzinie AIS/AIM, zapewnia ramy dla dostarczania jednolitych służb informacji lotniczej w przyszłych środowiskach AIM i stanowi wsparcie dla pojawiających się wymagań technicznych.

3. STATUS

3.1 Procedury służb żeglugi powietrznej (PANS) nie mają takiego samego statusu, jak normy i zalecane praktyki. Podczas gdy te ostatnie są przyjmowane przez Radę na mocy artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, z zastrzeżeniem pełnej procedury artykułu 90, procedury PANS zatwierdzane są przez Radę i zalecane Umawiającym się Państwom do stosowania na całym świecie.

3.2 Choć procedury PANS mogą zawierać materiały, które mogą finalnie stać się normami lub zalecanymi praktykami (SARP), gdy osiągną stan dojrzałości i stabilności niezbędny do ich przyjęcia jako powyższe, mogą one także obejmować materiały przygotowane jako wzmocnienie podstawowych zasad zawartych w odpowiednich normach i zalecanych praktykach (SARP) i przeznaczone szczególnie do pomocy użytkownikowi w stosowaniu tychże SARP.

4. WDROŻENIE

Za wdrożenie tych procedur odpowiadają Umawiające się Państwa; są one stosowane w faktycznych operacjach tylko oraz w takim zakresie, w jakim zostały one wprowadzone przez te Państwa. Jednak w celu ułatwienia ich przetwarzania pod kątem wdrożenia przez Państwa procedury te zostały przygotowane w języku, który pozwoli na ich bezpośrednie stosowanie przez społeczność żeglugi powietrznej.

5. PUBLIKOWANIE RÓŻNIC

5.1 Procedury PANS nie posiadają statusu przypisanego normom przyjętym przez Radę jako Załączniki do Konwencji i w związku z tym nie są one objęte nałożonym przez artykuł 38 Konwencji obowiązkiem zgłaszania różnic w przypadku ich niewdrożenia.

5.2 Zwraca się jednak uwagę Państw na Załącznik 15 dotyczący opublikowania w ich Zbiorze informacji lotniczych listy znaczących różnic pomiędzy procedurami tych Państw a odpowiednimi procedurami ICAO.

6. ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI

Informacje dotyczące ustanowienia lub wycofania bądź zmian urzędzeń, służb i procedur wpływających na operacje statków powietrznych zapewniane zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym dokumencie powinny być zgłaszane i obowiązywać zgodnie z Załącznikiem 15.

7. TREŚĆ DOKUMENTU

7.1 Rozdział 1 — Definicje

Rozdział 1 zawiera listę terminów i ich znaczeń technicznych używanych w niniejszym dokumencie.

7.2 Rozdział 2 — Zarządzanie Informacją Lotniczą

Rozdział 2 opisuje główne funkcje zarządzania informacją lotniczą, które obejmują gromadzenie, przetwarzanie, kontrolę jakości oraz dystrybucję danych i informacji lotniczych, jak również monitorowanie i zapewnianie spójności danych.

7.3 Rozdział 3 — Zarządzanie jakością

Rozdział 3 koncentruje się na aspekcie AIM związanym z zarządzaniem jakością. Wyjaśnia on ogólne wymogi systemu zarządzania jakością związanego z procesami AIM.

7.4 Rozdział 4 — Wymagania odnośnie danych lotniczych

7.4.1 Rozdział 4 nakreśla wymagania odnośnie tworzenia danych oraz sposobu gromadzenia i przesyłania danych do AIS zgodnie z wymaganiami dokładności i klasyfikacją spójności określoną w dodatku 1.

7.4.2 Rozdział ten zajmuje się także minimalnymi wymaganiami odnośnie metadanych.

7.5 Rozdział 5 — Produkty i służby informacji lotniczej

7.5.1 Rozdział 5 podaje specyfikacje dotyczące zapewnienia produktów (w postaci drukowanej lub elektronicznej) oraz służb informacji lotniczej. Obejmuje to Zbiór informacji lotniczych (AIP), Zmiany i Suplementy do AIP oraz Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC).

7.5.2 Niniejszy rozdział podaje także ogólne specyfikacje dotyczące depesz NOTAM, przypisywania im numeru i serii, listy kontrolnej i dystrybucji depesz NOTAM. Dodatkowo rozdział ten zawiera specyfikacje dla służb informacji przed lotem.

7.5.3 Wyjaśnione są także ogólne przepisy dla danych cyfrowych, jak również konkretne szczegóły dotyczące różnych zbiorów danych – zbiory danych AIP, zbiory danych o terenie i przeszkodach, zbiory danych kartograficznych lotniska oraz zbiory danych o procedurach lotów według wskazań przyrządów.

7.6 Rozdział 6 — Aktualizacje informacji lotniczych

Rozdział 6 opisuje szczegółowo sposób aktualizowania produktów i służb informacji lotniczej.

7.7 Dodatki

7.7.1 Dodatek 1 przedstawia zakres danych i informacji gromadzonych i utrzymywanych przez AIS. Katalog danych lotniczych symbolizuje przejście ze środowisk skoncentrowanych na produktach do środowisk skoncentrowanych na danych, jest uważany za punkt odniesienia dla wszystkich przepisów dotyczących tworzenia i publikowania danych lotniczych i reprezentuje wspólny język dla twórców danych i służby AIS. Właściwości, podwłaściwości i opisy oraz wymagania jakościowe (dokładność, rozdzielczość, spójność) elementów danych są zawarte w dodatku 1.

(x)

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

- 7.7.2 Treść Zbioru informacji lotniczych zawiera dodatek 2.
- 7.7.3 Format i instrukcje wypełniania NOTAM, SNOWTAM i ASHTAM znajdują się odpowiednio w dodatkach 3, 4 i 5.
- 7.7.4 Wymagania odnośnie zapewnienia atrybutów dla terenu i przeszkód są wyszczególnione w dodatku 6.
- 7.7.5 Określony system dystrybucji dla NOTAM jest uszczegółowiony w dodatku 7.

Tabela A. Zmiany PANS-AIM

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Zatwierdzona Obowiązująca</i>
Pierwsze wydanie	Dwunaste spotkanie grupy badawczej AIS-AIM (AIS-AIMSG/12)	Poprawka dotycząca: dostosowania procedur AIS/AIM; formularz SNOWTAM	28 sierpnia 2018 8 listopada 2018 5 listopada 2020
1	Czternaste posiedzenie Zespołu ds. Procedur Lotów według wskazań przyrządów (IFPP/14) i trzecie spotkanie Zespołu ds. Projektu i Operacji Lotniska (ADOP/3)	a) Klasyfikacja tras ATS, kryteria GBAS Cat II i Cat III oraz powierzchnia segmentów wizualnych (VSS) i składane końcówki skrzydeł; oraz b) Klasyfikacja nawierzchni.	12 maja 2020 4 listopada 2021 28 listopada 2024

Rozdział 1

DEFINICJE

Tam, gdzie poniższe terminy używane są w tym dokumencie, mają one następujące znaczenia:

Adres logowania / Logon address. Kod używany do logowania urządzenia transmisji danych do jednostki ATS.

Aplikacja / Application. Operowanie danymi i ich przetwarzanie w oparciu o wymagania użytkownika (ISO 19104*).

ASHTAM. NOTAM oddzielnej serii, o określonym formacie, zawiadamiający o zmianach aktywności wulkanu, erupcji wulkanicznej i/lub występowaniu chmury pyłu wulkanicznego, mających znaczenie dla operacji statków powietrznych.

Atrybut obiektu / Feature attribute. Cecha obiektu (ISO 19101*).

Uwaga.— Atrybut obiektu posiada nazwę, typ danych oraz kojarzoną z nim dziedzinę wartości.

Automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt (ADS-C) / Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C).

Sposób, za pomocą którego będzie dokonywana wymiana informacji, zgodnie z warunkami kontraktu ADS-C, między systemem naziemnym a statkiem powietrznym, wykorzystując linię przesyłania danych, z określeniem sytuacji, w których meldunki ADS-C będą nadawane oraz jakie dane będą w tych meldunkach zawarte.

Uwaga.— Wyrażenie „kontrakt ADS” jest wyrażeniem ogólnym, oznaczającym w różnych przypadkach: kontrakt doraźny ADS, kontrakt ADS na żądanie, kontrakt okresowy ADS lub rodzaj zagrożenia.

Automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie (ADS-B) / Automatic dependent surveillance – broadcast (ADS-B). Sposób, w jaki statki powietrzne, pojazdy lotniskowe i inne obiekty mogą w sposób automatyczny przekazywać i/lub otrzymywać dane takie jak znak rozpoznawczy, pozycję i odpowiednio dodatkowe dane, w trybie rozgłaszania, wykorzystując linię przesyłania danych.

Baza danych kartograficznych lotniska (AMDB) / Aerodrome Mapping Database (AMDB). Ustrukturyzowany zbiór danych kartograficznych lotniska.

Biuletyn Informacji Lotniczej (AIC) / Aeronautical Information Circular (AIC). Zawiadomienie zawierające informacje o charakterze niekwalifikującym ich do włączenia do Zbioru informacji lotniczych lub ogłoszenia za pośrednictwem NOTAM, lecz dotyczące bezpieczeństwa lotów, żeglugi powietrznej lub zagadnień natury technicznej, administracyjnej albo prawnej.

Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) / Pre-flight information bulletin (PIB). Przygotowane przed wykonaniem lotu bieżące informacje NOTAM o istotnym znaczeniu operacyjnym.

Cyfrowy model wzniesienia (DEM) / Digital Elevation Model (DEM). Przedstawienie powierzchni terenu za pomocą ciągłych wartości odwzorowujących wysokość we wszystkich przekrojach określonej siatki, dowiązanych do wspólnego układu odniesienia.

Uwaga.— Cyfrowy model terenu (DTM) jest czasami określany jako DEM.

Cykliczna kontrola nadmiarowa (CRC) / Cyclic redundancy check (CRC). Algorytm matematyczny stosowany w odniesieniu do danych cyfrowych, zapewniający odpowiedni poziom ochrony przed ich utratą lub modyfikowaniem.

* Wszystkie normy ISO są wymienione na stronie 8. tego rozdziału.

1-2

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

Czasowość danych / Data timeliness. Stopień pewności, że dane są właściwie przyporządkowane do okresu ich zamierzonego stosowania.

Dane kartograficzne lotniska (AMD) / Aerodrome mapping data (AMD). Dane gromadzone w celu opracowywania informacji kartograficznych o lotnisku.

Uwaga.— Dane kartograficzne lotniska są zbierane w celu poprawy orientacji operacyjnej użytkownika, nawigacji naziemnej, szkolenia, wytwarzania map i planowania.

Dane lotnicze / Aeronautical data. Przedstawienie faktów, pojęć lub instrukcji lotniczych w sposób sformalizowany, dostosowany do potrzeb komunikowania się, interpretowania lub przetwarzania.

Deklinacja stacji / Station declination. Różnica między radialem 0° radiolatarni VOR i kierunkiem północy geograficznej, określana w czasie kalibracji tej radiolatarni.

Dokładność danych / Data accuracy. Stopień zgodności między wartością oszacowaną lub zmierzoną a wartością rzeczywistą.

Dokładność pomiaru / Precision. Najmniejsza różnica, którą można określić w procesie pomiaru.

Uwaga.— W odniesieniu do pomiarów geodezyjnych, dokładność pomiaru jest stopniem dokładności wykonania operacji lub stopniem doskonałości instrumentów i metod pomiarowych, użytych do wykonania pomiaru.

Dozorowanie oparte na charakterystykach / Performance-based surveillance (PBS). Dozorowanie oparte na wymaganiach charakterystyk mających zastosowanie do służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej.

Uwaga.— Specyfikacja RSP zawiera wymagania dotyczące charakterystyki dozorowania, które są przypisane do elementów systemu w zakresie dozorowania, które mają być zapewnione i związane z czasem dostarczenia danych, ciągłością, dostępnością, integralnością, dokładnością danych z dozorowania, bezpieczeństwem i funkcjonalnością koniecznych dla proponowanej operacji w kontekście konkretnej koncepcji przestrzeni powietrznej.

Działanie obiektu / Feature operation. Działanie (operacja), jaką może wykonać każda instancja obiektu danego typu (ISO 19110*).

Uwaga.— Operacją obiektu typu „zapora” jest podniesienie zapory. Wynikiem operacji jest zwiększenie poziomu wody w zbiorniku.

Format danych / Data format. Struktura elementów danych, rekordów i plików, zestawionych w taki sposób, aby spełnić normy, specyfikacje lub wymagania jakości danych.

Geodezyjny układ odniesienia / Geodetic datum. Minimalny zestaw parametrów wymagany do określenia lokalizacji i orientacji lokalnego systemu odniesienia w stosunku do globalnego systemu odniesienia.

Geoida / Geoid. Powierzchnia ekwipotencjalna pola siły ciężkości Ziemi, pokrywająca się z niezakłóconym średnim poziomem mórz otwartych (MSL) przedłużonym pod powierzchniami kontynentów.

Uwaga.— Geoida ma kształt nieregularny ze względu na lokalne zakłócenia grawitacyjne (wiatry, przyływy, zasolenie, prądy, itp.). Kierunek działania grawitacji jest prostopadły do geoidy w każdym jej punkcie.

Gromadzenie danych / Assemble. Proces zbierania i łączenia danych, pochodzących z wielu źródeł, w jedną bazę oraz ustanawianie podstaw dla dalszego ich przetwarzania.

Uwaga.— Faza gromadzenia danych obejmuje sprawdzanie danych i usunięcie wszystkich wykrytych błędów i braków.

Identyfikowalność / Traceability. Zdolność do prześledzenia historii, zastosowania lub lokalizacji tego, co jest przedmiotem rozpatrywania (ISO 9000*).

Uwaga.— Jeśli rozpatruje się wyrób, to identyfikowalność może dotyczyć:

— pochodzenia materiałów i części;

Rozdział 1 — Definicje

1-3

— historii wytwarzania; oraz

— dystrybucji i lokalizacji wyrobu po jego dostarczeniu.

Identyfikowalność danych / Data traceability. Stopień pewności, że system lub produkt danych pozwala uzyskać zapis dokonanych w nim zmian, umożliwiając w ten sposób poprowadzenie ścieżki audytu od użytkownika końcowego do twórcy tych danych.

Informacja lotnicza / Aeronautical information. Informacja powstała w wyniku gromadzenia, analizowania i formatowania danych lotniczych.

Jakość / Quality. Stopień, w jakim zbiór inherentnych właściwości spełnia wymagania (ISO 9000*).

Uwaga 1.— Termin „jakość” można stosować z przymiotnikami takimi jak niska, dobra, doskonała.

Uwaga 2.— „Inherentny” w odróżnieniu do „przypisany” oznacza istniejący w czymś, szczególnie jako stała właściwość.

Jakość danych / Data quality. Stopień lub poziom pewności, iż dostarczane dane spełniają wymagania ich użytkownika pod względem dokładności, rozdzielczości, spójności (lub równoważnego poziomu zaufania), identyfikowalności, terminowości, kompletności i formatu.

Kalendarz / Calendar. Dyskretny czasowy system odniesienia będący podstawą do definiowania położenia w czasie z dokładnością do jednego dnia (ISO 19108*).

Kalendarz gregoriański / Gregorian calendar. Kalendarz w powszechnym użyciu; został wprowadzony w 1582 r. do zdefiniowania roku, który dokładniej niż kalendarz juliański przybliża rok zwrotnikowy (ISO 19108*).

Uwaga.— W kalendarzu gregoriańskim zwykły rok posiada 365 dni, natomiast rok przestępny 366 dni podzielonych na 12 następujących po sobie miesięcy.

Klasyfikacja spójności (danych lotniczych) / Integrity classification (aeronautical data). Klasyfikacja oparta na potencjalnym ryzyku wykorzystania zniekształconych danych. Dane lotnicze są klasyfikowane jako:

- dane zwykłe:* użycie zniekształconych danych stwarza bardzo małe prawdopodobieństwo, że bezpieczeństwo lotu i lądowania statku powietrznego będzie poważnie zagrożone potencjalną katastrofą.
- dane ważne:* użycie zniekształconych danych stwarza małe prawdopodobieństwo, że bezpieczeństwo lotu i lądowania statku powietrznego będzie poważnie zagrożone potencjalną katastrofą,
- dane krytyczne:* użycie zniekształconych danych stwarza duże prawdopodobieństwo, że bezpieczeństwo lotu i lądowania statku powietrznego będzie poważnie zagrożone potencjalną katastrofą.

Kolejny zamierzony użytkownik / Next intended user. Podmiot, który odbiera dane lub informacje lotnicze od służby informacji lotniczej (AIS).

Kompletność danych / Data completeness. Stopień pewności, że dostarczono wszystkie potrzebne dane.

Kontrola jakości / Quality control. Część zarządzania jakością ukierunkowana na spełnienie wymagań dotyczących jakości (ISO 9000*).

Lotnisko / Aerodrome. Powierzchnia na lądzie lub wodzie (włącznie z budynkami, instalacjami i urządzeniami) przeznaczona do użytkowania w całości lub części do lądowań, startów i naziemnego ruchu statków powietrznych.

Lotnisko dla śmigłowców / Heliport. Lotnisko lub określony obszar przeznaczony do wykorzystania w całości lub w części do przylotów, odlotów i do ruchu naziemnego śmigłowców.

Łączność kontroler-pilot przy wykorzystaniu linii przesyłania danych (CPDLC) / Controller-pilot data link communications (CPDLC). Sposób komunikacji pomiędzy kontrolerem i pilotem z zastosowaniem łącza transmisji danych dla łączności ATC.

Łączność oparta na charakterystykach / Performance-based communication (PBC). Łączność oparta na wymaganiach charakterystyk mających zastosowanie do służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej.

Uwaga.— *Specyfikacja RCP obejmuje wymagania dotyczące charakterystyk łączności, które są przypisane do elementów systemu w zakresie łączności, które mają być zapewnione i związane z czasem transakcji, ciągłością, dostępnością, wiarygodnością, bezpieczeństwem i funkcjonalnością niezbędnych dla proponowanej operacji w kontekście konkretnej koncepcji przestrzeni powietrznej.*

Mapa lotnicza / Aeronautical chart. Przedstawienie w specjalny sposób określonego terenu wraz z środowiskiem technicznym i rzeźbą terenu, odpowiadające potrzebom nawigacji lotniczej.

Metadane / Metadata. Dane o danych (ISO 19115*).

Uwaga.— *Ustalony opis zawartości, jakości, stanu lub innych charakterystyk danych.*

Międzynarodowe Biuro NOTAM (NOF) / International NOTAM Office (NOF). Komórka organizacyjna wyznaczona przez Państwo do prowadzenia międzynarodowej wymiany NOTAM.

Międzynarodowy port lotniczy / International airport. Każdy port lotniczy, wyznaczony przez Umawiające się Państwo na własnym terytorium, udostępniony dla międzynarodowego ruchu lotniczego jako port przylotu i odlotu z kontrolą celną, paszportową, sanitarną, kwarantanną zwierząt i roślin oraz z podobnymi procedurami.

Minimalna wysokość bezwzględna na trasie (MEA) / Minimum en-route altitude (MEA). Wysokość bezwzględna dla segmentu trasowego, która zapewnia właściwy odbiór odpowiednich urządzeń nawigacyjnych i łączności ATS, spełnia wymogi struktury przestrzeni powietrznej oraz zapewnia wymagane przewyższenie nad przeszkodami.

Minimalna wysokość bezwzględna zapewniająca przewyższenie nad przeszkodami (MOCA) / Minimum obstacle clearance altitude (MOCA). Minimalna wysokość dla określonego segmentu lotu, która zapewnia wymagane przewyższenie nad przeszkodami.

Naturalna powierzchnia Ziemi / Bare Earth. Powierzchnia Ziemi obejmująca zbiorniki wodne oraz trwałe lód i śnieg, z wyłączeniem roślinności oraz obiektów wykonanych przez człowieka.

Nawigacja obszarowa (RNAV) / Area navigation. Metoda nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych lub w granicach możliwości urządzeń autonomicznych, albo przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń.

Uwaga.— *Termin nawigacja obszarowa zawiera w sobie nawigację opartą na charakterystykach, jak również inne rodzaje operacji, które nie są zgodne z definicją nawigacji opartej na charakterystykach.*

Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) / Performance-based navigation (PBN). Nawigacja obszarowa, oparta na wymaganiach charakterystyk dla statków powietrznych wykonujących lot po trasie ATS, zgodnie z procedurą podejścia wg przyrządów lub w wyznaczonej przestrzeni powietrznej.

Uwaga.— *Wymagania charakterystyk wyrażone są w specyfikacjach nawigacyjnych (specyfikacji RNAV, specyfikacji RNP) w kategoriach dokładności, integralności, ciągłości, dostępności i funkcjonalności, niezbędnych dla proponowanej operacji w kontekście koncepcji konkretnej przestrzeni powietrznej.*

NOTAM. Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje (nt. ustanowienia, stanu bądź zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też informacje o zagrożeniu, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu zaangażowanego w operacje lotnicze.

Obiekt / Feature. Abstrakcja zjawiska ze świata realnego (ISO 19101*).

Ocena klasyfikacji nawierzchni[†] / Pavement classification rating (PCR). Liczba wyrażająca nośność nawierzchni.

Odcinek trasy / Route stage. Trasa lub część trasy lotu przebyta bez pośredniego lądowania.

Odległość geodezyjna / Geodesic distance. Najmniejsza odległość między dwoma dowolnymi punktami na matematycznie zdefiniowanej powierzchni elipsoidy.

Pole manewrowe / Manoeuvring area. Część lotniska, z wyłączeniem płyt postojowych, przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych.

[†] Obowiązuje od 28 listopada 2024 r.

Pole ruchu naziemnego / Movement area. Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt postojowych.

Porozumienia w sprawie tranzytu bezpośredniego / Direct transit arrangements. Porozumienia specjalne zatwierdzone przez zainteresowane władze, na podstawie których statek powietrzny mający krótkotrwałą przerwę w trakcie przelotu nad terytorium Umawiającego się Państwa, może pozostawać pod bezpośrednią kontrolą wspomnianych władz.

Powierzchnia, zbierania danych o przeszkodach/terenie / Obstacle/terrain data collection surface. Określona powierzchnia służąca do zbierania danych o przeszkodach/terenie.

Poziom ufności / Confidence level. Prawdopodobieństwo, że realna wartość parametru mieści się w pewnym przedziale wokół jego wartości szacunkowej.

Uwaga.— Przedział ten zwykle określa się jako dokładność wartości estymowanej.

Pozycja (geograficzna) / Position (geographical). Zestaw współrzędnych geograficznych (szerokość i długość) odnoszących się do matematycznej elipsoidy odniesienia, które określają położenie punktu na powierzchni Ziemi.

Prezentacja / Portrayal. Przedstawienie informacji w postaci czytelnej dla człowieka (ISO 19117*).

Produkt danych / Data product. Zbiór danych lub seria zbiorów danych, które odpowiadają specyfikacji produktu danych (ISO 19131*).

Produkt informacji lotniczej / Aeronautical Information product. Dane i informacje lotnicze dostarczane albo jako cyfrowe zbiory danych albo w postaci ustandaryzowanej formy prezentacji na papierze albo na nośnikach elektronicznych. Produkty informacji lotniczej zawierają:

- Zbiór informacji lotniczych (AIP), włącznie ze Zmianami i Suplementami do AIP,
- Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC),
- mapy lotnicze,
- depesze lotnicze NOTAM, oraz
- cyfrowe zbiory danych.

Uwaga.— Głównym przeznaczeniem produktów informacji lotniczej jest zaspokojenie międzynarodowych wymagań związanych z wymianą informacji lotniczych.

Przeszkoda / Obstacle. Wszystkie stałe (o charakterze czasowym lub trwałym) lub ruchome obiekty albo ich części, które:

- a) znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statku powietrznego; lub
- b) przekraczają określoną powierzchnię przeznaczoną do ochrony statku powietrznego w locie; lub
- c) znajdują się poza tymi określonymi powierzchniami i zostały uznane za stanowiące zagrożenie dla żeglugi powietrznej.

Regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczych (AIRAC) / AIRAC. System mający na celu wczesne powiadomienie o okolicznościach wymuszających zasadnicze zmiany w działaniach operacyjnych, działający w oparciu o wspólne daty wejścia w życie.

Rozdzielczość danych / Data resolution. Ilość jednostek lub cyfr, z jaką mierzona lub obliczana wartość jest wyrażana i stosowana.

Rozróżnialność / Post spacing. Odległość kątowna lub liniowa między dwoma sąsiednimi punktami wysokości.

Seria zbiorów danych / Data set series. Kolekcja zbiorów danych zgodnych z tą samą specyfikacją produktu (ISO 19115*).

Sklepienie / Canopy. Naturalna powierzchnia Ziemi uzupełniona o wysokość roślinności.

Slużba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS) / Automatic terminal information service (ATIS).

Automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny na dobę lub przez określoną część doby.

Slużba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS) / Data link-automatic terminal information service (D-ATIS). Dostarczanie informacji ATIS przez łącze transmisji danych.

Slużba fonicznej automatycznej informacji lotniskowej (Voice-ATIS) / Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS). Dostarczanie ATIS poprzez ciągłe i powtarzające się foniczne rozgłaszanie.

Slużba dozoru ATS / ATS surveillance service. Termin używany w celu określenia służby zapewnianej bezpośrednio przez system dozoru ATS.

Slużba informacji lotniczej (AIS) / Aeronautical information service (AIS). Służba utworzona w określonym obszarze, odpowiedzialna za zapewnienie danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej.

Slużba radionawigacji / Radio navigation service. Służba zapewniająca wskazówki lub dane o pozycji na potrzeby wykonania przez statek powietrzny sprawnej i bezpiecznej operacji, wspierana przez przynajmniej jedną pomoc radionawigacyjną.

SNOWTAM.[†] NOTAM oddzielnej serii zawiadamiający, przy użyciu specjalnego formularza, o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie pola ruchu naziemnego, spowodowanych przez śnieg, lód, błoto pośniegowe lub związaną ze śniegiem stojącą wodę.

SNOWTAM.^{††} NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający przy użyciu standardowego formularza dla podawania warunków na nawierzchni o zaistnieniu lub ustaniu istnienia warunków w obrębie pola ruchu naziemnego, spowodowanych przez śnieg, lód, topniejący śnieg, szron lub wodę zmieszaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szronem.

Specyfikacja nawigacyjna / Navigation specification. Zestaw wymagań dla statku powietrznego i załogi lotniczej, koniecznych do wsparcia operacji przy wykorzystaniu nawigacji opartej o charakterystyki systemu w granicach określonej przestrzeni powietrznej. Występują dwa rodzaje specyfikacji nawigacyjnych:

Specyfikacja wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (RNP) / Required navigation performance (RNP) specification. Specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej, zawierająca wymagania monitorowania charakterystyk systemu oraz alarmowania, określona przez prefiks RNP, np. RNP 4, RNP APCH.

Specyfikacja nawigacji obszarowej (RNAV) / Area navigation (RNAV) specification. Specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej, nie zawierająca wymagania monitorowania charakterystyk systemu oraz alarmowania, określona przez prefiks RNAV, np. RNAV 5, RNAV 1.

Uwaga 1.— Performance based navigation (PBN) Manual (Doc 9613), Volume II, zawiera szczegółowe wytyczne w zakresie specyfikacji nawigacyjnych.

Uwaga 2.— Koncepcja RNP została zastąpiona koncepcją PBN. Wyrażenie „RNP” jest obecnie stosowane wyłącznie w kontekście specyfikacji nawigacyjnych, które wymagają monitorowania charakterystyk i alarmowania. Np. RNP 4 odnosi się do statku powietrznego i wymagań operacyjnych, łącznie z charakterystyką poziomą 4 NM z pokładowym monitorowaniem charakterystyk i alarmowaniem, które są określone w Doc 9613.

Specyfikacja produktu uzyskanego z danych / Data product specification. Szczegółowy opis zbiorów danych lub serii zbiorów danych wraz z informacjami dodatkowymi, które pomogą w ich stworzeniu, dostarczaniu i stosowaniu przez drugą stronę (ISO 19131*).

[†] Obowiązuje do 4 listopada 2020 r.

^{††} Obowiązuje od 5 listopada 2020 r.

Rozdział 1 — Definicje

1-7

Uwaga.— *Specyfikacja produktu danych zapewnia opis przedmiotowej dziedziny i specyfikację odwzorowania przedmiotowej dziedziny w zbiorze danych. Może być stosowana do przygotowania, sprzedaży, wykorzystania końcowego lub innych celów.*

Specyfikacja wymaganej charakterystyki dozorowania / (Required surveillance performance (RSP) specification).

Zestaw wymagań dla służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej i związanych z tym urządzeń naziemnych, potencjału statku powietrznego oraz operacji niezbędnych dla wsparcia dozorowania opartego na charakterystykach.

Specyfikacja wymaganej charakterystyki łączności / (Required communication performance (RCP) specification).

Zestaw wymagań dla służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej i związanych z tym urządzeń naziemnych, potencjału statku powietrznego oraz operacji niezbędnych dla wsparcia łączności opartej na charakterystykach.

Spójność danych (poziom pewności) / Data integrity (assurance level). Stopień pewności, że dane lotnicze i ich wartości nie zostały utracone bądź zmienione od czasu ich utworzenia lub autoryzowanej zmiany.

Stała służba lotnicza (AFS) / Aeronautical fixed service (AFS). Służba telekomunikacyjna między określonymi punktami stałymi, pełniona przede wszystkim w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz regularnego, sprawnego i ekonomicznego działania służb lotniczych.

Standardowa trasa nawigacyjna* / Conventional navigation route. Trasa ATS wyznaczona na podstawie pomocy w nawigacji naziemnej.

Strefa identyfikacyjna obrony powietrznej (ADIZ) / Air defence identification zone (ADIZ). Wyznaczona specjalna przestrzeń powietrzna o określonych rozmiarach, wewnątrz której statki powietrzne zobowiązane są do przestrzegania procedur identyfikacyjnych i/lub meldowania, uzupełniających procedury związane z działalnością służb ruchu lotniczego.

Strefa niebezpieczna / Danger area. Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której w danym czasie mogą odbywać się działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych.

Strefa ograniczona / Restricted area. Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub nad wodami terytorialnymi Państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone pewnymi określonymi warunkami.

Strefa zakazana / Prohibited area. Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub nad wodami terytorialnymi Państwa, w której loty statków powietrznych są zabronione.

Suplement do AIP / AIP supplement. Zmiana o charakterze tymczasowym, dotycząca informacji zawartych w AIP i publikowana na specjalnych stronach.

System dozorowania ATS / ATS surveillance system. Termin ogólny, oznaczający w zależności od przypadku ADS-B, PSR, SSR lub dowolny inny porównywalny, naziemny system, umożliwiający identyfikację statków powietrznych.

Uwaga.— *Porównywalnym systemem naziemnym jest system, który pod względem parametrów technicznych i poziomu bezpieczeństwa dorównuje lub przewyższa monoimpulsowy wtórny radar dozorowania (SSR).*

Środowisko techniczne / Culture. Wszystkie elementy sztuczne zbudowane na powierzchni Ziemi, takie jak miasta, koleje i kanały.

Teren / Terrain. Powierzchnia Ziemi obejmująca naturalnie występujące elementy, takie jak góry, wzgórza, grzbiety górskie, doliny, zbiorniki wodne, stały lód i śnieg, z wyłączeniem przeszkód.

Trasa nawigacji obszarowej* / Area navigation route. Oznacza trasę ATS ustanowioną na użytek statku powietrznego, który może zastosować nawigację obszarową.

* Obowiązuje od 4 listopada 2021 r.

Tworzenie (danych lotniczych lub informacji lotniczych) / Origination (aeronautical data or aeronautical information). Wytwarzanie wartości związanych z nowymi danymi lub informacjami lub modyfikacja wartości istniejących danych i informacji.

Twórca (danych lotniczych lub informacji lotniczych) / Originator (aeronautical data or aeronautical information).

Podmiot, który ponosi ostateczną odpowiedzialność za utworzenie danych lub informacji oraz/lub od której służba informacji lotniczej (AIS) odbiera dane i informacje lotnicze.

Typ obiektu / Feature type. Klasa zjawisk ze świata realnego o wspólnych właściwościach (ISO 19110*).

Uwaga.— W katalogu obiektów, podstawowym poziomem klasyfikacji jest typ obiektu.

Układ odniesienia / Datum. Każda wielkość lub zbiór wielkości, które mogą służyć jako odniesienie lub podstawa do obliczenia innych wielkości (ISO 19104 Informacja geograficzna – Terminologia).

Undulacja geoidy / Geoid undulation. Odległość geoidy powyżej (pozytywna) lub poniżej (negatywna) matematycznej elipsoidy odniesienia.

Uwaga.— W odniesieniu do zdefiniowanej elipsoidy Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84), undulacją geoidy jest różnica między wysokością elipsoidy a wysokością ortometryczną.

VOLMET. Informacja meteorologiczna dla statków powietrznych w locie.

Łącze przekazywania danych VOLMET (D-VOLMET) / Data link-VOLMET (D-VOLMET). Dostarczanie, przez łącza transmisji danych, komunikatów zawierających aktualną pogodę na lotniskach (METAR) oraz komunikatów specjalnych (SPECI), prognoz lotniskowych (TAF), SIGMET, specjalnych komunikatów z powietrza nie uwzględnionych w SIGMET oraz, jeżeli są dostępne, informacji AIRMET.

Transmisja VOLMET / VOLMET broadcast. Dostarczanie, w stosownych przypadkach, aktualnych komunikatów METAR, SPECI, TAF oraz SIGMET, poprzez ciągłe i powtarzalne przekazywanie informacji fonicznej.

Walidacja / Validation. Potwierdzenie, przez przedstawienie dowodu obiektywnego, że zostały spełnione wymagania dotyczące konkretnego zamierzonego użycia lub zastosowania (ISO 9000*).

Weryfikacja / Verification. Potwierdzenie, przez przedstawienie dowodu obiektywnego, że zostały spełnione wyspecyfikowane wymagania (ISO 9000*).

Uwaga.— Do oznaczenia związanego z tym statusu używa się terminu „zweryfikowany”.

Wymaganie / Requirement. Potrzeba lub oczekiwanie, które zostało ustalone, przyjęte zwyczajowo lub jest obowiązkowe (ISO 9000*).

Uwaga 1.— „Przyjęte zwyczajowo” oznacza, że istnieje zwyczaj lub powszechna praktyka organizacji, jej klientów i innych stron zainteresowanych, że rozpatrywana potrzeba lub oczekiwanie jest przyjęte.

* Norma ISO

8601 — Elementy danych i formaty wymiany – Wymiana informacji – Przedstawianie dat i godzin

9000 — Systemy zarządzania jakością – Podstawy i terminologia

19101 — Informacja geograficzna – Model tworzenia norm

19104 — Informacja geograficzna – Terminologia

19108 — Informacja geograficzna – Schemat czasowy

19109 — Informacja geograficzna – Reguły schematów aplikacyjnych

19110 — Informacja geograficzna – Metodyka katalogowania obiektów

19115 — Informacja geograficzna – Metadane

19117 — Informacja geograficzna – Obrazowanie

19131 — Informacja geograficzna – Specyfikacje produktów danych

Rozdział 1 — Definicje

1-9

Uwaga 2.— Można zastosować kwalifikator do wskazania specyficznego rodzaju wymagania, np. wymaganie dotyczące wyrobu, wymaganie dotyczące zarządzania jakością, wymaganie klienta.

Uwaga 3.— Wymaganie wyspecyfikowane jest jednym z wymagań ustalonych, np. w dokumencie.

Uwaga 4.— Wymagania mogą być stawiane przez różne zainteresowane strony.

Wysokość elipsoidy (Wysokość geodezyjna) / Ellipsoid height (Geodetic height). Wysokość odnosząca się do elipsoidy odniesienia, mierzona od jej powierzchni, wzdłuż linii normalnej do elipsoidy, przechodzącej przez określony punkt, dla którego jest określana wysokość.

Wysokość ortometryczna / Orthometric height. Wysokość względna punktu odniesiona do geoidy, zwykle przedstawiana jako wzniesienie nad średni poziom morza (MSL).

Wysokość względna / Height. Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia.

Wzajemność obiektów / Feature relationship. Związek, który łączy instancje obiektu jednego typu z instancjami obiektu tego samego lub innego typu (ISO 19101*).

Zapewnienie jakości / Quality assurance. Część zarządzania jakością ukierunkowana na zapewnienie zaufania, że wymagania dotyczące jakości będą spełnione (ISO 9000*).

Zarządzanie informacją lotniczą / Aeronautical Information Management (AIM). Dynamiczne, zintegrowane zarządzanie informacją lotniczą, poprzez zapewnianie i wymianę danych lotniczych o gwarantowanej jakości, we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Zarządzanie jakością / Quality management. Skoordynowane działania dotyczące kierowania organizacją i jej nadzorowania w odniesieniu do jakości (ISO 9000*).

Zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) / Air Traffic Management (ATM). Dynamiczne, zintegrowane zarządzanie ruchem i przestrzenią powietrzną, obejmujące służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego – w sposób bezpieczny, ekonomiczny i skuteczny – realizowane poprzez ciągłość zapewniania służb i dostępu do urządzeń, we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i obejmujące funkcje pokładowe i naziemne.

Zasady czynnika ludzkiego / Human factors principles. Zasady, które mają zastosowanie do projektowania, certyfikacji, szkoleń, operacji i obsługi w dziedzinie lotnictwa, a których zadaniem jest znalezienie bezpiecznego sposobu współdziałania elementów ludzkich z innymi elementami systemu poprzez odpowiednie uwzględnienie wydolności ludzkiej.

Zbiór danych / Data set. Identyfikowalny zbiór danych (ISO 19101*).

Zbiór informacji lotniczych (AIP) / Aeronautical Information Publication (AIP). Publikacja wydawana przez Państwo, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej.

Zmiana do AIP / AIP Amendment. Zmiana o charakterze stałym, dotycząca informacji zawartych w AIP.

Rozdział 2

ZARZĄDZANIE INFORMACJĄ LOTNICZĄ

2.1 WYMAGANIA ODNOŚNIE ZARZĄDZANIA INFORMACJĄ LOTNICZĄ

Zarządzenie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi zawiera następujące procesy:

- a) gromadzenie;
- b) przetwarzanie;
- c) kontrolę jakości; oraz
- d) rozpowszechnianie.

2.1.1 Gromadzenie

2.1.1.1 Identyfikacja twórców danych dokumentowana jest w oparciu o zakres zbieranych danych lotniczych i informacji lotniczych.

2.1.1.2 Rejestr twórców danych powinien być zachowany.

Uwaga.— Wymagania dotyczące metadanych w rozdziale 4 określają, które informacje należy rejestrować dla poszczególnych twórców danych.

2.1.1.3 Każdy gromadzony element danych powinien zostać przypisany do zidentyfikowanego twórcy danych zgodnie z formalnymi ustaleniami pomiędzy twórcami danych i służbą informacji lotniczej (AIS).

2.1.1.4 Lista tematów (ang. *subjects*) i właściwości (ang. *properties*) informacji lotniczych, zawarta w dodatku 1, powinna być użyta do zawarcia formalnych ustaleń pomiędzy twórcami i AIS.

2.1.1.5 Obowiązujące kody z list kodów właściwości (ang. *properties*) i podwłaściwości (ang. *sub-properties*) danych lotniczych, jak zawarto w dodatku 1, powinny być określone w formalnych ustaleniach pomiędzy twórcami i AIS.

2.1.1.6 Dodatek 1 jest traktowany jako odniesienie dla wymagań związanych z tworzeniem i publikacją danych lotniczych i informacji lotniczych.

Uwaga 1.— Dodatek 1 prezentuje zakres danych i informacji, które mogą być gromadzone i utrzymywane przez AIS.

Uwaga 2.— Dodatek 1 zapewnia wspólny język, który może być stosowany przez twórców danych i AIS.

2.1.2 Przetwarzanie

2.1.2.1 Gromadzone dane powinny być weryfikowane i walidowane pod względem spełnienia wymagań jakości dla danych lotniczych.

Uwaga 1.— Dodatek 1 zawiera atrybuty danych lotniczych i wymagania jakościowe (dokładność, rozdzielczość i spójność).

Uwaga 2.— Wytyczne w zakresie wymagań jakościowych danych lotniczych (dotyczące dokładności, rozdzielczości, spójności, identyfikowalności i ochrony danych) można znaleźć w Podręczniku Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (Doc 9674) (World Geodetic System - 1984 Manual).

Uwaga 3.— Materiał pomocniczy w zakresie jakości danych pod względem dokładności rozdzielczości publikacji i spójności danych lotniczych, jak również wytyczne w zakresie zaokrąglania danych lotniczych zawarto w dokumencie DO-201A Komisji Radiotechnicznej ds. Aeronautyki (RTCA) / dokumencie ED-77 Europejskiej Organizacji ds. Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego (EUROCAE)— Standards for Aeronautical Information (lub dokumencie równoważnym).

Uwaga 4.— Wytyczne w zakresie zarządzania jakością danych lotniczych zawarto w Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Management (Doc 9839).

Uwaga 5.— Czynności weryfikacyjne mogą obejmować:

- a) procesy porównawcze, w których dane i informacje porównywane są z niezależnym źródłem;*
- b) procesy obejmujące informacje zwrotne, w których porównywane są dane i informacje dla stanu wejściowego i dla stanu wyjściowego;*
- c) przetwarzanie przy pomocy kilku różnych niezależnych systemów i porównywanie wyniku każdego z nich; obejmuje to wykonywanie alternatywnych obliczeń; oraz*
- d) procesy, w których dane i informacje porównywane są ze zgłoszeniem od ich twórcy.*

Uwaga 6.— Czynności walidacyjne mogą obejmować:

- a) procesy aplikacji, w których testuje się dane i informacje w kontekście ich zastosowania;*
- b) procesy, w których porównywane są dane i informacje dla dwóch różnych wyników; oraz*
- c) procesy, w których dane i informacje porównywane są z ich oczekiwanym zakresem, wartością czy innymi zasadami świadczenia usług.*

2.1.2.2 Automatyczne systemy wdrażane w celu przetwarzania danych lotniczych i informacji lotniczych powinny zapewniać identyfikowalność wykonanych działań.

2.1.3 Kontrola jakości

Uwaga.— Błędów powodujących zniekształcenia danych w całym procesie można uniknąć poprzez zastosowanie dodatkowych technik zapewnienia jakości danych. Mogą one obejmować testy aplikacji danych krytycznych (np. sprawdzenie w locie); zastosowanie kontroli bezpieczeństwa, logicznej, semantycznej, porównawczej i nadmiarowej; cyfrowego wykrywania błędów; jak również kwalifikacje personelu oraz narzędzia przetwarzania, czyli sprzęt i oprogramowanie.

2.1.3.1 Należy wdrożyć kontrole jakości, by zapewnić zgodność ze specyfikacjami produktów zawartymi w rozdziale 5.

2.1.3.2 Gdy te same dane duplikowane są w różnych produktach informacji lotniczej, należy przeprowadzić kontrole zgodności.

2.1.4 Rozpowszechnianie

(Do rozwinięcia.)

2.2 MONITOROWANIE I ZAPEWNIANIE SPÓJNOŚCI DANYCH

2.2.1 Spójność danych należy zapewniać przez stosowanie technik kryptograficznych (np. funkcji skrótu (hash) kodów uwierzytelniania wiadomości, szyfrowania asymetrycznego i symetrycznego oraz certyfikatów cyfrowych).

Uwaga.— Wytyczne w zakresie przetwarzania danych i informacji lotniczych zawarto w dokumencie RTCA DO-200A oraz dokumencie ED-76 – Standards for Processing Aeronautical Data - European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE).

2.2.2 Środki techniczne używane do wykrywania błędów danych powinny być oparte na stosowaniu systematycznych kodów cyklicznych.

Uwaga.— Środki wdrożenia systematycznych kodów cyklicznych obejmują użycie funkcji skrótu (hash) oraz cyklicznej kontroli nadmiarowej (CRC).

Rozdział 3

ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ

3.1 SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ

Uwaga 1.— Ten rozdział dostarcza ogólne wymagania dla systemu zarządzania jakością (QMS) w odniesieniu do procesu zarządzania informacją lotniczą (AIM).

Uwaga 2.— Szczegółowe wytyczne można odnaleźć w Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Management (Doc 9839).

3.1.1 Ogólne wymagania dla Systemu Zarządzania Jakością to:

- a) opracowanie podręcznika jakości, który obejmuje zakres QMS stosowanego do procesów AIM;
- b) zidentyfikowanie procesów potrzebnych do QMS;
- c) określenie kolejności i interakcji tych procesów;
- d) określenie kryteriów i metod wymaganych do zapewniania skutecznego działania i kontroli tych procesów;
- e) zapewnienie dostępności informacji niezbędnych do wsparcia działania i kontroli tych procesów;
- f) mierzenie, monitorowanie i analizowanie działania tych procesów, wdrażanie działań niezbędnych do osiągnięcia planowanych wyników i ciągłego doskonalenia; oraz
- g) prowadzenie odpowiedniej dokumentacji gwarantującej pewność co do zgodności procesów i produktu końcowego.

3.1.2 W ramach QMS, powinien być zdefiniowany i wdrożony system informacji zwrotnej od użytkownika.

Uwaga 1.— Zarządzanie jakością może być zapewnione przez pojedynczy system lub grupę systemów zarządzania jakością.

Uwaga 2.— Normy serii 9000 Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) dotyczące standardów zapewniania jakości stanowią podstawę opracowania i rozwoju programu zapewnienia jakości.

Uwaga 3.— Do zarządzania łańcuchem wymiany danych lotniczych można wykorzystać ustalenia formalne pomiędzy źródłem danych i AIS oraz pomiędzy AIS a kolejnym zamierzonym użytkownikiem.

Uwaga 4. — Wytyczne w zakresie metodologii szkolenia zapewniającej odpowiednie kompetencje personelu są zawarte w Aeronautical Information Management Training Development Manual (Doc 9991).

Rozdział 4

WYMAGANIA ODNOŚNIE DANYCH LOTNICZYCH

4.1 WYMAGANIA ODNOŚNIE TWORZENIA DANYCH

4.1.1 Dane powinny być zbierane i przekazywane do służby informacji lotniczej zgodnie z wymaganiami dokładności i klasyfikacją spójności określonymi w dodatku 1.

4.1.2 Dane dotyczące pozycji powinny być klasyfikowane jako: punkty zmierzone (ang. *surveyed*) (miejsca lokalizacji pomocy nawigacyjnych, progi dróg startowych itd.), punkty zliczone (ang. *calculated*) (punkty otrzymane w wyniku matematycznych obliczeń z wykorzystaniem znanych punktów zmierzonych w przestrzeni, pozycji) i punkty zgłoszone (ang. *declared*) (np. punkty na granicy rejonu informacji powietrznej).

4.1.3 Współrzędne geograficzne wyrażające długość i szerokość geograficzną są określane i zgłaszane AIS w geodezyjnym układzie odniesienia WGS -84.

4.1.4 Należy zidentyfikować współrzędne geograficzne, które zostały matematycznie przetransformowane do układu odniesienia WGS-84 i których wyjściowa dokładność przyjęta podczas pomiarów terenowych nie spełnia wymagań podanych w dodatku 1.

4.1.5 Oprócz wzniesienia względem MSL (geoida), dla wyznaczonych punktów na Ziemi podaje się także undulację geoidy (w odniesieniu do elipsoidy WGS-84) dla pozycji określonych w dodatku 2.

4.2 WYMAGANIA ODNOŚNIE METADANYCH

Metadane, które mają zostać zgromadzone, mają obejmować co najmniej:

- a) identyfikację organizacji lub podmiotów prowadzących dowolne działania z zakresu tworzenia, przekazywania lub przetwarzania danych lotniczych;
- b) przeprowadzone działanie; oraz
- c) datę i godzinę przeprowadzenia danego działania.

Uwaga.— Norma ISO 19115 określa wymagania dotyczące metadanych w odniesieniu do informacji geograficznej.

ROZDZIAŁ 5

PRODUKTY I SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

5.1 INFORMACJE OGÓLNE

5.1.1 Dane lotnicze powinny być zapewnione zgodnie z wymaganiami dotyczącymi rozdzielczości zawartymi w dodatku 1.

5.1.2 Należy zidentyfikować współrzędne geograficzne, których dokładność nie spełnia wymagań podanych w dodatku 1.

5.1.3 Identyfikacji współrzędnych geograficznych, których dokładność nie spełnia wymagań, można dokonać przy pomocy adnotacji lub poprzez podanie rzeczywistej wartości dokładności.

5.1.3.1 W produktach informacji lotniczej rozpowszechnianych w formie papierowej identyfikacja powinna odbywać się za pomocą gwiazdki zgodnie z odpowiednią wartością współrzędnych.

5.2 USTANDARYZOWANA FORMA PREZENTACJI INFORMACJI LOTNICZEJ

5.2.1 Zbiór informacji lotniczych (AIP)

5.2.1.1 Treść

5.2.1.1.1 Zbiór AIP zawiera zwięzłe, aktualne informacje związane z nagłówkami tematycznymi wymienionymi w Załączniku 2 i umieszczone pod tymi nagłówkami. Ułatwia to zarówno zlokalizowanie informacji pod konkretnym nagłówkiem, jak i zapamiętanie/wyszukanie tej informacji przy pomocy automatycznego przetwarzania.

5.2.1.1.2 Gdy żadna służba czy pomoce nie są zapewnione lub nie będzie dostępnych informacji do publikacji w odniesieniu do jednej z kategorii informacji określonych w dodatku 2, należy wskazać, która z tych okoliczności ma miejsce (np. „NIL” lub „NOT AVBL”).

5.2.1.1.3 Do 3 listopada 2021 r., kiedy zapewniany jest zbiór danych AIP (określony w punkcie 5.3.3.1) można pominąć następujące sekcje AIP i podać odniesienie do dostępności danego zbioru danych:

- a) GEN 2.5 Wykaz pomocy radionawigacyjnych;
- b) ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA;
- c) ENR 3.1 Dolne trasy ATS;
- d) ENR 3.2 Górne trasy ATS;
- e) ENR 3.3 Trasy nawigacji obszarowej;
- f) ENR 3.4 Trasy dla śmigłowców;
- g) ENR 3.5 Inne trasy;

- h) ENR 3.6 Oczekiwanie na trasie;
- i) ENR 4.1 Trasowe pomoce radionawigacyjne;
- j) ENR 4.2 Specjalne systemy nawigacyjne;
- k) ENR 4.4 Nazwy kodowe oznaczników dla znaczących punktów nawigacyjnych;
- l) ENR 4.5 Trasowe lotnicze światła naziemne;
- m) ENR 5.1 Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne;
- n) ENR 5.2 Strefy ćwiczeń i poligonów wojskowych oraz strefa identyfikacyjna obrony powietrznej (ADIZ);
- o) ENR 5.3.1 Inne działania o charakterze niebezpiecznym;
- p) ENR 5.3.2 Inne potencjalne zagrożenia;
- q) ENR 5.5 Lotnicza działalność sportowa i rekreacyjna;
- r) **** AD 2.17 Przestrzeń służb ruchu lotniczego;
- s) **** AD 2.19 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie;
- t) **** AD 3.16 Przestrzeń służb ruchu lotniczego; oraz
- u) **** AD 3.18 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie.

5.2.1.1.3 Od 4 listopada 2021 r., kiedy zapewniany jest zbiór danych AIP (określony w punkcie 5.3.3.1) można pominąć następujące sekcje AIP i podać odniesienie do dostępności danego zbioru danych:

- a) GEN 2.5 Wykaz pomocy radionawigacyjnych;
- b) ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA;
- c) ENR 3.1 Standardowe trasy nawigacyjne;
- d) ENR 3.2 Trasy nawigacji obszarowej;
- e) ENR 3.3 Inne trasy;
- f) ENR 3.6 Oczekiwanie na trasie;
- g) ENR 4.1 Trasowe pomoce radionawigacyjne;
- h) ENR 4.2 Specjalne systemy nawigacyjne;
- i) ENR 4.4 Nazwy kodowe oznaczników dla znaczących punktów nawigacyjnych;
- j) ENR 4.5 Trasowe lotnicze światła naziemne;
- k) ENR 5.1 Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne;
- l) ENR 5.2 Strefy ćwiczeń i poligonów wojskowych oraz strefa identyfikacyjna obrony powietrznej (ADIZ);
- m) ENR 5.3.1 Inne działania o charakterze niebezpiecznym;
- n) ENR 5.3.2 Inne potencjalne zagrożenia;
- o) ENR 5.5 Lotnicza działalność sportowa i rekreacyjna;
- p) **** AD 2.17 Przestrzeń służb ruchu lotniczego;
- q) **** AD 2.19 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie;
- r) **** AD 3.16 Przestrzeń służb ruchu lotniczego; oraz
- s) **** AD 3.18 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie.

Rozdział 5 — Produkty i służby informacji lotniczej

5-3

5.2.1.1.4 W przypadku gdy zapewniono zbiór danych o przeszkodach (określony w 5.3.3.2.2), można pominąć następujące sekcje AIP i podać odniesienie do dostępności danego zbioru danych:

- a) ENR 5.4 Przeszkody w żegludze powietrznej
- b) **** AD 2.10 Przeszkody lotniskowe
- c) **** AD 3.10 Przeszkody na lotnisku dla śmigłowców

5.2.1.2 Wymagania ogólne

5.2.1.2.1 Wydające państwo członkowskie oraz instytucja zapewniająca AIS są wyraźnie wskazane.

5.2.1.2.2 Gdy co najmniej dwa państwa członkowskie wspólnie udostępniają AIP, są one wyraźnie wskazane.

5.2.1.2.3 Każdy AIP jest odrębny i zawiera spis treści.

Uwaga.— Ze względu na objętość lub dla wygody AIP może być wydawany w dwóch lub więcej tomach, jednak każdy z nich powinien zawierać informację, że pozostałe dane znajdują się w innym tomie.

5.2.1.2.4 Zbiór informacji lotniczych nie powinien powielać informacji zawartych w różnych częściach AIP ani informacji podanych w innych źródłach.

5.2.1.2.5 AIP dzieli się na trzy części (GEN, ENR i AD), sekcje i podsekcje, z wyjątkiem gdy AIP – lub tom AIP – ma na celu ułatwienie wykorzystania w praktyce podczas lotu, w którym to przypadku szczegóły dotyczące formatu oraz uzgodnienia można pozostawić w gestii państwa członkowskiego, o ile uwzględni odpowiedni spis treści.

5.2.1.2.6 Każdy AIP jest opatrzony datą.

5.2.1.2.6.1 Data, obejmująca dzień, miesiąc (słownie) i rok, stanowi datę publikacji lub datę wejścia w życie (AIRAC) informacji.

5.2.1.2.7 Tabele lub teksty zawarte w AIP powinny być uzupełniane lub zastępowane przez odpowiednie mapy, szkice albo wykresy.

Uwaga.— W stosownych przypadkach mapy opracowywane zgodnie z Załącznikiem 4 — Mapy lotnicze mogą być stosowane w celu spełnienia niniejszego wymogu. Wytyczne dotyczące wymagań w zakresie map i wykresów, zawarte w Zbiorze informacji lotniczych, zostały przedstawione w Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126).

5.2.1.2.8 Przy wymienianiu lokalizacji, nazwę miasta lub miejscowości należy zapisać wielkimi literami, oddzielić ukośnikiem, jeśli obiektem jest lotnisko/lotnisko dla śmigłowców lub jeśli obiekt znajduje się na lotnisku/lotnisku dla śmigłowców, a następnie podać nazwę lotniska zapisaną kapitalikami lub małymi literami. O ile nie wskazano inaczej, lista powinna być uporządkowana alfabetycznie.

5.2.1.2.9 Pisownia nazw miejscowości powinna być zgodna z oryginalną pisownią, a jeżeli zajdzie potrzeba, zapisana podstawowym alfabetem łacińskim ISO.

5.2.1.2.10 Podając współrzędne geograficzne lokalizacji:

- a) jako pierwsza powinna być podana szerokość;
- b) symbole stopni, minut i sekund powinny zostać pominięte;
- c) do wyrażania wartości mniejszych niż 10 stopni szerokości geograficznej powinny zawsze być używane dwie cyfry;
- d) do wyrażania wartości mniejszych niż 100 stopni długości geograficznej powinny zawsze być używane trzy cyfry; oraz

- e) litery N, S, E, W powinny być użyte do wskazywania stron świata w kompasie odpowiednio dla szerokości i długości geograficznej.

5.2.1.2.11 Przy opisie okresów aktywności, dostępności lub działania należy podać odpowiednie dni i godziny.

5.2.1.2.12 Jednostki miar wybrane do stosowania w AIP, np. wymiary lotnisk, odległości, elewacja lub wysokości bezwzględne, powinny być stosowane spójnie i być zgodne z Załącznikiem 5 – *Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych*.

5.2.1.2.13 Skorowidze arkuszy map i diagramów zawarte w AIP powinny spełniać następujące wymagania:

- a) *Mapa bazowa*: Mapa bazowa powinna być mapą konturową obszaru na podstawie istniejących materiałów o szczegółowości ogólnej. Siatka topograficzna, topografia i inne szczegóły powinny być tak uproszczone jak tylko to możliwe. Podział administracyjny powinien być widoczny i oznaczony. Mapa powinna być w jednym kolorze.
- b) *Rozmiar i skala arkusza*: Ogólny rozmiar powinien wynosić 210 mm x 297 mm. Jeśli wymagana jest większa mapa, powinna zostać złożona do tego rozmiaru. Jednolita skala powinna być używana dla wszystkich map wytwarzanych w seriach i innych map, o ile jest to możliwe do wykonania.
- c) *Tytuł i notatki*: Tytuł powinien znajdować się w górnej części obramowania i być najkrótszy i najprostszy jak to możliwe.
- d) *Kolory*: Liczba używanych kolorów powinna zostać ograniczona do minimum. Jeśli użyty jest więcej niż jeden kolor, powinien zostać zachowany między nimi odpowiedni kontrast.
- e) *Symbole*: Tam, gdzie jest to możliwe do wykonania, używane symbole powinny być zgodne z symbolami ICAO dla map z Załącznika 4, Dodatku 2. Podstawowe symbole ogólnego przeznaczenia dla skorowidzu arkuszy w AIP są w postaci pełnego koła ● i pustego koła ○. Poza przypadkami, gdy używane symbole są oczywiste, należy podać legendę. Dla szczegółów, dla których nie przewidziano żadnego symbolu ICAO, można użyć dowolnego stosownego symbolu pod warunkiem, że nie koliduje on z żadnym symbolem ICAO.

5.2.1.3 Wymagania dotyczące zmian do AIP

5.2.1.3.1 Znaczące zmiany o charakterze operacyjnym muszą być publikowane zgodnie z procedurami systemu regulacji i kontroli rozpowszechniania publikacji AIRAC i wyraźnie oznaczane skrótem AIRAC.

5.2.1.3.2 Gdy Państwo ustaliło regularny odstęp czasu lub daty publikacji zmian dla swojego AIP, to przedziały te lub daty publikacji ujęte są w AIP w Części 1 — Informacje ogólne (GEN).

5.2.1.3.3 Nowe lub zaktualizowane informacje z AIP są oznaczane.

5.2.1.3.4 Do każdej Zmiany do AIP jest przypisany następny z kolei numer seryjny.

5.2.1.3.5 Każda Zmiana do AIP zawiera datę publikacji.

5.2.1.3.6 Każda Zmiana do AIP ukazująca się w cyklu AIRAC zawiera datę wejścia w życie informacji w niej zawartych.

5.2.1.3.6.1 W przypadku gdy czas wejścia w życie informacji jest inny niż 0000 UTC, powinien on także być podany.

5.2.1.3.7 Gdy wydaje się zmianę do AIP, obejmuje ona odniesienia do numeru seryjnego Suplementu AIP lub NOTAM, które zostały wprowadzone do zmiany.

5.2.1.3.8 Na stronie tytułowej Zmiany do AIP należy podać zwięzły opis wprowadzanych zmian.

5.2.1.3.9 Każda zmiana do AIP obejmuje listę kontrolną z aktualnymi datami i numerami każdej luźnej kartki w AIP, oraz podaje podsumowanie wszelkich zaległych poprawek ręcznych. Lista kontrolna opatrzona jest zarówno numerem strony, jak i datą.

5.2.1.4 Wymagania dotyczące Suplementów do AIP

Uwaga.— Ponieważ AIP podlega częstym zmianom, istnieją przepisy dotyczące jego ciągłej aktualizacji. Oprócz tego w celu zareagowania na nieoczekiwane okoliczności lub, w niektórych przypadkach, na planowaną zmianę dotyczącą służby/urządzenia, wymagane są często zmiany o charakterze przejściowym wpływające na treść AIP.

5.2.1.4.1 Do każdego Suplementu do AIP jest przypisany następujący z kolei numer seryjny, bazujący na roku kalendarzowym.

Uwaga.— Zasady stosowania Suplementów do AIP, wraz z przykładami, są zawarte w Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126).

5.2.1.4.2 Każdy Suplement do AIP udostępnia się na odrębnych stronach, co umożliwia jego odróżnienie od zwykłej treści AIP.

5.2.1.4.3 Gdy Suplement do AIP wydaje się w celu zastąpienia NOTAM, należy podać odniesienie do serii i numeru NOTAM.

5.2.1.4.4 W odstępach czasowych wynoszących nie więcej niż jeden miesiąc, jak również przy dystrybucji Suplementów do AIP, wydaje się listę kontrolną obowiązujących Suplementów do AIP, stanowiącą część listy kontrolnej NOTAM wymaganej zgodnie z punktem 5.2.5.3.

5.2.1.4.5 Na każdej stronie Suplementu do AIP widnieje data publikacji.

5.2.1.4.6 Na każdej stronie Suplementu do AIP AIRAC widnieje zarówno data publikacji, jak i data wejścia w życie.

5.2.2 Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC)

5.2.2.1 AIC udostępnia się za każdym razem, gdy pojawi się potrzeba obwieszczenia:

- a) prognoz ważnych zmian dotyczących procedur, usług i urządzeń związanych z żeglugą powietrzną;
- b) prognoz wdrożenia nowych systemów nawigacji;
- c) istotnych informacji pozyskanych w toku dochodzeń w sprawie wypadków/incydentów lotniczych, które mają wpływ na bezpieczeństwo lotu;
- d) informacji dotyczących przepisów związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
- e) porad w kwestiach medycznych o szczególnym znaczeniu dla pilotów;
- f) ostrzeżeń dla pilotów dotyczących unikania fizycznych zagrożeń;
- g) wpływu niektórych zjawisk pogody na operacje statków powietrznych;
- h) informacji dotyczących nowych zagrożeń mających wpływ na techniki obsługi statków powietrznych;
- i) przepisów związanych z przewozem lotniczym artykułów objętych ograniczeniami;
- j) odniesień do wymogów przepisów krajowych lub UE oraz do publikacji zmian, które ich dotyczą;
- k) uzgodnień w zakresie licencjonowania załogi;
- l) szkolenia personelu lotniczego;
- m) wdrażania, lub zwolnienia z, wymogów w przepisach krajowych;
- n) porad w sprawie korzystania z określonych rodzajów wyposażenia oraz jego konserwacji;
- o) rzeczywistej lub planowanej dostępności nowych lub zrewidowanych wydań map lotniczych;

- p) przewozu urządzeń komunikacyjnych;
- q) informacji wyjaśniających związanych z ograniczaniem hałasu;
- r) dyrektyw zdadności;
- s) zmian w serii lub dystrybucji NOTAM, nowych wydań AIP lub istotnych zmian obejmujących ich treść, zakres lub format;
- t) wcześniejszych informacji dotyczących planu odśnieżania; (patrz punkt 5.2.2.2);
- u) innych informacji o podobnym charakterze.

5.2.2.2 Plan odśnieżania, wydany zgodnie z pkt AD 1.2.2 AIP uzupełnia się informacjami sezonowymi, które są wydawane jako Biuletyn Informacji Lotniczej z dużym wyprzedzeniem przed rozpoczęciem każdej zimy (nie później niż na miesiąc przed standardowym wystąpieniem warunków zimowych) i zawiera takie informacje, jak wymienione poniżej:

- a) do 4 listopada 2020 r. listę lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, na których przewiduje się wykonywanie odśnieżania podczas nadchodzącej zimy:
- a) od 5 listopada 2020 r. listę lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, na których przewiduje się usuwanie śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu podczas nadchodzącej zimy:
 - *1) zgodnie z układami dróg startowych i dróg kołowania; lub
 - *2) w zaplanowany sposób odbiegający od systemu dróg startowych (długość, szerokość i liczba dróg startowych, drogi kołowania i płyty postojowe, których to dotyczy oraz ich części),
- *b) dane dotyczące wszelkich ośrodków wyznaczonych do koordynowania informacji o postępie odśnieżania oraz o bieżącym stanie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych;
- c) przydzielone lotniskom/lotniskom dla śmigłowców listy adresów dystrybucji SNOWTAM w celu zapobieżenia rozsyłaniu nadmiernej liczby NOTAM;
- *d) informacje o niewielkich zmianach wprowadzanych do stałego planu odśnieżania;
- *e) wykaz sprzętu do oczyszczania wraz z opisem;
- *f) informację o minimalnych krytycznych wymiarach zwałów śniegu, jakie będą uwzględniane w raporcie dla każdego lotniska/lotniska dla śmigłowców, na którym będą zbierane dane.

5.2.2.3 Państwo opracowujące AIC określa, które z biuletynów powinny być rozpowszechniane w skali międzynarodowej.

5.2.2.4 Międzynarodowa dystrybucja AIC powinna odbywać się w ten sam sposób, co dystrybucja AIP.

5.2.2.5 Krajowa dystrybucja biuletynu AIC pozostawiona jest do uznania danego Państwa opracowującego.

5.2.2.6 Do każdego AIC jest przypisany następny z kolei numer seryjny, bazujący na roku kalendarzowym.

* Informacje lub dowolna ich część mogą być zawarte w AIP, jeśli jest to wskazane.

Uwaga.— Ponieważ informacje zawarte w AIC często obowiązują przez długie okresy i wymagają mało zmian, zwykle okazuje się, że w razie potrzeby AIC może pozostać bez problemu niezaktualizowany przez kilka lat. Zalecane jest jednak dokonywanie jego corocznego przeglądu i wznowienia.

5.2.2.7 W przypadku gdy AIC podano w więcej niż jednej serii, każdą serię identyfikuje się oddzielnie, po literze, (np. A 2/02, B 4/02).

5.2.2.8 Lista kontrolna aktualnie obowiązujących AIC jest wydawana co najmniej raz do roku, z takim samym zakresem rozpowszechniania co AIC.

5.2.2.9 Listę kontrolną AIC udostępnianych międzynarodowo uwzględnia się w liście kontrolnej NOTAM.

5.2.3 Produkty drukowane

5.2.3.1 AIP w formie drukowanej

5.2.3.1.1 Gdy AIP wydawany jest jako drukowany tom, powinien on być publikowany w formie luźnych kartek, chyba że w krótkich odstępach czasu wydawana jest cała publikacja.

5.2.3.1.2 Każdy AIP wydany jako drukowany tom oraz każdą stronę AIP wydaną w formie luźnej kartki należy opatrzyć adnotacją, która wyraźnie wskazuje:

- a) tożsamość AIP;
- b) objęte terytorium oraz jego podział, gdy jest to konieczne;
- c) tożsamość wydającego państwa i organizacji (organu) produkującej; oraz
- d) numery stron/tytuły map.

5.2.3.1.3 Wydające państwo lub wspólnie wydające państwa jest/są wyraźnie wskazane na okładce i w spisie treści.

5.2.3.1.4 W przypadku AIP w formie drukowanego tomu AIP zmian dokonuje się poprzez wymianę poszczególnych stron.

5.2.3.1.5 Nowe lub zaktualizowane informacje oznacza się adnotacją umieszczoną przy nich na marginesie. Do zidentyfikowania zmiany wystarczająca jest gruba, czarna pionowa linia, a w przypadku gdy wprowadzona zmiana obejmuje tylko jeden wiersz lub część wiersza, gruba, czarna pozioma strzałka.

5.2.3.1.6 Każda strona ze zmianą do AIP, w tym okładka, zawiera datę publikacji oraz, w stosownych przypadkach, datę wejścia w życie.

5.2.3.1.7 Gdy zbiór AIP zapewniany jest w kilku tomach, każdy tom obejmuje:

- a) wstęp;
- b) wykaz Zmian do AIP;
- c) wykaz Suplementów do AIP;
- d) listę kontrolną stron AIP; oraz
- e) wykaz bieżących poprawek ręcznych.

5.2.3.1.8 Kiedy AIP jest publikowany w jednym tomie, wyżej wymienione podsekcje występują tylko w części 1 – GEN, a adnotację „nie dotyczy” wpisuje się do każdej z tych podsekcji w częściach 2 i 3.

5.2.3.1.9 Powinien zostać przyjęty system numeracji stron dostosowany do dodawania lub usuwania arkuszy. Numer strony powinien zawierać:

- a) identyfikację części AIP;
- b) sekcję; oraz
- c) podsekcję, jeśli dotyczy;

tworząc oddzielny zbiór liczb dla każdego tematu (np. GEN 2.1-3, ENR 4.1-1 lub AD 2.2-3).

5.2.3.1.10 Lista kontrolna zawierająca aktualne daty poszczególnych stron powinna być wydawana z częstotliwością umożliwiającą użytkownikowi bieżącą aktualizację AIP.

5.2.3.1.11 Rozmiar strony nie powinien przekraczać 210 x 297 mm, z wyjątkiem przypadków, w których większe arkusze mogą być użyte i złożone do takiego formatu.

5.2.3.1.12 W przypadku niewielkiej liczby map i gdy ich rozmiary nie są większe niż 210 mm x 297 mm albo jest możliwość ich złożenia do takiego formatu, mapy powinny zostać zawarte w AIP. Z kolei, jeśli jest wiele map i są często zmieniane, wygodnym może być umieszczenie ich w oddzielnym tomie z oddzielną usługą subskrypcji.

5.2.3.1.13 Mapy zamieszczone w AIP powinny być numerowane w taki sam sposób, jak pozostałe materiały.

5.2.3.1.14 W celu łatwiejszego rozróżnienia, strony Suplementów do AIP powinny być koloru żółtego.

5.2.3.1.15 Strony zawierające Suplementy do AIP powinny być przechowywane na początku tej części AIP, której dotyczą.

Uwaga.— Alternatywnie, w celu wyeliminowania potrzeby ciągłego odwoływania się do początku AIP w celu znalezienia wymaganych informacji, Suplementy można podzielić na konkretne części (np. GEN, ENR, AD), aby można było je umieścić odpowiednio w każdej z części AIP.

5.2.3.1.16 Strony zawierające Suplementy do AIP powinny być przechowywane w AIP tak długo, jak długo zawarte tam informacje lub ich część pozostają ważne.

5.2.3.2 AIC w formie drukowanej

5.2.3.2.1 W przypadku występowania dużej liczby AIC, dozwolone jest wyróżnianie ich tematyki za pomocą kolorów.

5.2.3.2.2 Biuletyny AIC powinny być kodowane kolorami według tematów w przypadku istnienia wystarczającej liczby obowiązujących biuletynów dla uzasadnienia takiej identyfikacji, np.:

- a) biały — administracyjny;
- b) żółty — kontrola ruchu lotniczego (ATC);
- c) różowy — bezpieczeństwo;
- d) jasnofioletowy — mapa obszaru niebezpiecznego; oraz
- e) zielony — mapy.

5.2.4 AIP w formie elektronicznej (eAIP)

Uwaga.— Wytyczne dotyczące tworzenia i zapewniania eAIP zawarto w Doc 8126.

5.2.4.1 W przypadku zapewniania eAIP, jego zawartość informacyjna, struktura części, sekcji i podsekcji powinna odpowiadać zawartości i strukturze papierowego AIP. eAIP powinien zawierać pliki umożliwiające wydruk papierowego AIP.

5.2.4.2 Nowe lub zmienione informacje należy identyfikować albo przez adnotację na marginesie, albo przy pomocy mechanizmu umożliwiającego porównywanie nowych/zmienionych informacji z poprzednimi.

5.2.4.3 W przypadku zapewniania eAIP, powinno być ono dostępne na nośniku fizycznym (CD, DVD itd.) i/lub bezpośrednio przez Internet.

Uwaga.— Wytyczne dotyczące wykorzystania Internetu są zawarte w Guidelines on the Use of the Public Internet for Aeronautical Applications (Doc 9855).

5.2.5 NOTAM

5.2.5.1 Wymagania ogólne

5.2.5.1.1 Za wyjątkiem przypadków opisanych w punktach 5.2.5.1.4 oraz 5.2.5.1.5, każdy NOTAM zawiera informacje w kolejności przedstawionej w formularzu NOTAM w dodatku 3.

Uwaga.— Szczegółowe wytyczne dotyczące tworzenia NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM i biuletynu informacji przed lotem (PIB), zawarte są w Doc 8126.

5.2.5.1.2 Tekst NOTAM składa się ze znaczeń/jednolitej skróconej frazeologii przypisanych do kodu NOTAM ICAO, uzupełnionych o skróty ICAO, wskaźniki, identyfikatory, oznaczenia, znaki wywoławcze, częstotliwości, cyfry oraz tekst otwarty.

Uwaga 1.— Kod NOTAM ICAO oraz znaczenia/jednolita skrócona frazeologia i skróty ICAO zawarte są w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Skróty i kody ICAO (PANS-ABC Doc 8400).

Uwaga 2.— Dodatkowe procedury obejmujące raportowanie o warunkach na nawierzchni drogi startowej zawarte są w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej— Lotniska (PANS-Aerodromes, Doc 9981).

5.2.5.1.3 Wszystkie NOTAM wydaje się w języku angielskim.

Uwaga.— W stosownych przypadkach NOTAM można dodatkowo wydać w języku narodowym dla krajowych użytkowników.

5.2.5.1.4 Do 4 listopada 2020 r. informacje dotyczące śniegu, błota pośniegowego, lodu, szronu, stojącej wody, lub wody związanej ze śniegiem, błotem pośniegowym, lodem, szronem w polu ruchu naziemnego są rozpowszechniane za pomocą SNOWTAM i zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formularzu SNOWTAM zamieszczonym w dodatku 4.

5.2.5.1.4 Od dnia 5 listopada 2020 r. informacje dotyczące śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szronu, stojącej wody, lub wody zmieszanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szronem w polu ruchu naziemnego rozpowszechniane będą przy pomocy depesz SNOWTAM i zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formularzu SNOWTAM zamieszczonym w dodatku 4.

Uwaga.— Pochodzenie i kolejność przedstawiania informacji jest wynikiem procesów i procedur oceny opisanych w Podręczniku PANS-Aerodromes (Doc 9981).

5.2.5.1.5 Informacje dotyczące istotnych pod względem operacyjnym zmian w zakresie aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej lub chmury pyłu wulkanicznego, gdy zgłasza się je za pomocą ASHTAM, zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formularzu ASHTAM w dodatku 5.

5.2.5.1.6 Gdy w NOTAM pojawi się błąd, w miejsce błędnego NOTAM zostanie wydany zastępujący go NOTAM z nowym numerem lub błędny NOTAM zostanie anulowany, a zostanie wydany nowy NOTAM.

5.2.5.1.7 Gdy zostaje wydany NOTAM, który anuluje lub zastępuje poprzedni NOTAM podawana jest seria i numer/rok poprzedniego NOTAM.

5.2.5.1.7.1 Seria, wskaźnik lokalizacji i przedmiot obu NOTAM jest taki sam.

5.2.5.1.8 Za pomocą jednego NOTAM można skasować lub zastąpić tylko jeden NOTAM.

5.2.5.1.9 Każdy NOTAM ma jeden przedmiot i dotyczy jednego aspektu przedmiotu.

Uwaga.— Wytyczne dotyczące połączenia tematu i stanu opisywanego przedmiotu zgodnie z Kryteriami wyboru NOTAM są zawarte w Doc 8126).

5.2.5.1.10 Każdy NOTAM jest tak zwięzły, jak to możliwe, i sporządzony tak, aby jego znaczenie było jasne bez konieczności odniesienia się do innego dokumentu.

5.2.5.1.11 Każdy NOTAM powinien być nadawany jako pojedyncza depesza telekomunikacyjna.

5.2.5.1.12 NOTAM zawierający informacje stałe lub tymczasowe o długim okresie obowiązywania zawiera odpowiednie odniesienia do AIP lub Suplementu do AIP.

5.2.5.1.13 Wskaźniki lokalizacji używane w tekście NOTAM są tymi zawartymi w dokumencie *Wskaźniki lokalizacji* (Doc 7910).

5.2.5.1.13.1 W żadnym wypadku nie stosuje się wskaźnika lokalizacji w formie skróconej.

5.2.5.1.14 Gdy do lokalizacji nie jest przypisany wskaźnik lokalizacji ICAO, jej nazwę wprowadza się jako tekst otwarty, pisaną zgodnie z lokalnie stosowaną pisownią, w razie potrzeby poddana transliteracji na podstawowy alfabet łaciński ISO (Basic-Latin).

5.2.5.2 Przydzielanie numeru i serii depeszy NOTAM

5.2.5.2.1 Międzynarodowe Biuro Notam przydziela każdemu NOTAM, z określonej serii NOTAM, numer serii składający się z litery i cztery cyfry, po których następuje ukośnik i dwucyfrowy numer oznaczający rok. Czterocyfrowy numer jest kolejnym numerem NOTAM w danym roku kalendarzowym.

5.2.5.2.2 Do oznaczania serii NOTAM nie wykorzystuje się liter S i T.

5.2.5.2.3 Wszystkie NOTAM dzieli się na serie na podstawie przedmiotu, ruchu lub położenia albo połączenia tych czynników, w zależności od potrzeb użytkowników końcowych. NOTAM dla lotnisk dopuszczających międzynarodowy ruch lotniczy wydaje się w międzynarodowej serii NOTAM.

5.2.5.2.4 Jeżeli NOTAM wydaje się zarówno po angielsku, jak i w języku narodowym, serię NOTAM organizuje się tak, aby seria w języku narodowym była równa serii w języku angielskim pod względem treści.

5.2.5.2.4.1 Tam, gdzie to możliwe, dla ułatwienia porównywania, seria w języku narodowym powinna mieć tę samą numerację, co seria w języku angielskim.

5.2.5.2.5 Treść oraz geograficzny zasięg każdej serii NOTAM podaje się szczegółowo w AIP, w pkt GEN 3.

5.2.5.2.6 Przydzielanie serii jest monitorowane i, jeżeli jest taka konieczność, podejmuje się działania zapewniające, aby żadna seria nie osiągnęła maksymalnej możliwej liczby wydanych NOTAM przed końcem roku kalendarzowego.

5.2.5.3 Lista kontrolna NOTAM

5.2.5.3.1 Lista kontrolna ważnych NOTAM wydawana jest jako lista kontrolna NOTAM w odstępach czasu nie przekraczających 1 miesiąca.

Uwaga.— *Niewykazanie NOTAM w liście kontrolnej nie znaczy, że został on skasowany.*

5.2.5.3.2 Dla każdej serii wydaje się jedną listę kontrolną NOTAM.

5.2.5.3.3 Lista kontrolna NOTAM odnosi się do najnowszych Zmian do AIP, Suplementów do AIP, zbiorów danych oraz, co najmniej, do rozpowszechnianych międzynarodowo Biuletynów Informacji Lotniczej oraz, jeśli jest to zaznaczone, do listy kontrolnej Suplementów do AIP.

5.2.5.3.4 Lista kontrolna NOTAM ma ten sam zakres rozpowszechniania co rzeczywista seria informacji, do których się odnosi i jest wyraźnie zidentyfikowana jako lista kontrolna.

5.3 DANE CYFROWE

5.3.1 Postanowienia ogólne

5.3.1.1 Należy używać norm w zakresie informacji geograficznej serii ISO 19100 jako dokumentów odniesienia dla wsparcia i ułatwienia wymiany cyfrowych zbiorów danych pomiędzy dostawcami danych i użytkownikami.

Uwaga.— *Wytyczne dotyczące stosowania norm ISO 19100 zawarte są w Doc 8126.*

5.3.1.2 Należy przedstawić opis dostępnych cyfrowych zbiorów danych w postaci specyfikacji produktu uzyskanego z danych, na podstawie których użytkownicy żeglugi powietrznej będą mogli ocenić te dane i określić, czy spełniają one wymagania dotyczące ich zamierzonego wykorzystania (aplikacji).

Uwaga.— *Norma ISO 19131 określa zarys specyfikacji produktów danych w odniesieniu do informacji geograficznej. Może to obejmować ogólny zarys, zakres specyfikacji, identyfikację produktu danych, strukturę i zawartość danych, układ odniesienia, jakość danych, pozyskiwanie danych, utrzymywanie danych, prezentację danych, dostarczanie produktu danych, informacje dodatkowe oraz metadane.*

5.3.1.3 Zawartość i struktura cyfrowych zbiorów danych kartograficznych powinna być zdefiniowana w zakresie schematu aplikacyjnego oraz katalogu obiektów.

Uwaga.— *Norma ISO 19109 zawiera wymagania w zakresie schematu aplikacyjnego, natomiast norma ISO 19110 w zakresie metodologii katalogowania obiektów informacji geograficznej.*

5.3.1.4 Wykorzystywany model informacji lotniczej powinien obejmować wszystkie wymieniane dane i informacje lotnicze.

5.3.1.5 Wykorzystywany model informacji lotniczej:

- a) wykorzystuje Zunifikowany Język Modelowania (UML) opisujący obiekty modelu informacji lotniczych, ich właściwości, relacje i typy danych;
- b) zawiera ograniczenia wartości danych oraz zasady weryfikacji danych;
- c) zawiera wymagania w zakresie metadanych, o których mowa w pkt 4.2 i 5.3.2; oraz
- d) zawiera model czasowy, w celu umożliwienia rejestracji zmian właściwości obiektów modelu informacji lotniczych podczas ich cyklu życia.

5.3.1.6 Wykorzystywany model wymiany danych lotniczych:

- a) wykorzystuje powszechnie używany format kodowania danych;
- b) zawiera wszystkie klasy, atrybuty, typy danych i relacje modelu informacji lotniczych, o którym mowa w pkt 5.3.1.5; oraz
- c) zapewnia mechanizm rozszerzania, poprzez który grupy użytkowników mogą poszerzać właściwości istniejących obiektów modelu oraz dodawać nowe obiekty, które nie wpływają na ogólny standard.

Uwaga 1.— Celem wykorzystania powszechnego formatu kodowania danych jest zapewnienie interoperacyjności wymiany danych lotniczych pomiędzy instytucjami i organizacjami zaangażowanymi w ich przetwarzanie.

Uwaga 2.— Przykładami powszechnie wykorzystywanych formatów kodowania danych jest Extensible Markup Language (XML), Geography Markup Language (GML), Javascript Object Notation (JSON).

5.3.1.7 Do uzupełnienia cyfrowych zbiorów danych używać należy map lub diagramów.

5.3.2 Metadane

Każdy zbiór danych powinien obejmować następujący minimalny zbiór metadanych:

- a) nazwę organizacji lub jednostek udostępniających zbiór danych;
- b) datę i czas przekazania zbioru danych;
- c) ważność zbioru danych; oraz
- d) wszelkie ograniczenia dotyczące wykorzystania zbioru danych.

Uwaga.— Wymagania metadanych dla informacji geograficznych określa norma ISO 19115.

5.3.3 Zbiory danych

Uwaga.— Określony temat danych może pojawiać się w wielu zbiorach.

5.3.3.1 Zbiór danych AIP

Uwaga.— Celem zbioru danych AIP jest wsparcie przejścia domeny ATM w kierunku wykorzystania cyfrowych zbiorów danych zamiast produktów papierowych. Dlatego też jego zakres definiuje się biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo, że dane zawarte w tym zbiorze są faktycznie używane w formacie cyfrowym przez dostawców usług, ATC i użytkowników przestrzeni powietrznej IFR/VFR.

Rozdział 5 — Produkty i służby informacji lotniczej

5-13

5.3.3.1.1 Zbiór danych AIP obejmuje dane dotyczące wymienionych poniżej przedmiotów, z podaniem właściwości wskazanych w nawiasach jako minimum (jeśli dotyczy):

- a) przestrzeń powietrzna ATS (rodzaj, nazwa, granice boczne, granice pionowe, klasa przestrzeni powietrznej);
- b) przestrzeń powietrzna specjalnego przeznaczenia (rodzaj, nazwa, granice boczne, granice pionowe, ograniczenie, uruchomienie);
- c) trasa ATS oraz inna trasa (przepisy wykonywania lotu, oznaczenie);
- d) odcinek trasy (specyfikacja nawigacyjna, punkt rozpoczęcia, punkt końcowy, linia drogi, odległość, górna granica, dolna granica, minimalna trasowa wysokość bezwzględna (MEA), minimalna wysokość bezwzględna przewyższeń nad przeszkodami (MOCA), kierunek poziomu przelotu, wymagana dokładność nawigacji);
- e) punkt drogi – na trasie (identyfikacja, miejsce, parametry);
- f) lotnisko/lotnisko dla śmigłowców (wskaźnik lokalizacji ICAO, nazwa, oznaczenie IATA, obsługiwane miasto, certyfikacja ICAO, data certyfikacji, data wygaśnięcia certyfikacji, rodzaj kontroli, wzniesienie terenu, temperatura odniesienia, deklinacja magnetyczna, punkt odniesienia lotniska);
- g) droga startowa (oznaczenie, długość nominalna, szerokość nominalna, rodzaj powierzchni, nośność);
- h) kierunek drogi startowej (oznaczenie, azymut, próg drogi startowej, rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (TORA), rozporządzalna długość startu (TODA), rozporządzalna długość przerwanej startu (ASDA), rozporządzalna długość lądowania (LDA);
- i) strefa końcowego podejścia i startu FATO (oznakowanie, długość, szerokość, punkt progów drogi startowej);
- j) strefa przyziemienia i wzlotu (TLOF) (oznaczenie, punkt centralny, długość, szerokość, rodzaj powierzchni);
- k) pomoc radionawigacyjna (rodzaj, identyfikacja, nazwa, obsługiwane lotnisko/lotnisko dla śmigłowców, godziny pracy, deklinacja magnetyczna, częstotliwość/kanał, pozycja, wzniesienie, namiar magnetyczny, azymut, kierunek sygnału zerowego);

Uwaga 1.— *Opis tematów danych, ich własności, typu danych oraz obowiązujących wymagań dotyczących jakości danych podany jest w Załączniku 1.*

Uwaga 2. — *Zbiór danych AIP zawiera odnośne informacje o Zmianach i Suplementach do AIP.*

5.3.3.1.2 W przypadku gdy właściwość nie jest zdefiniowana dla danego wystąpienia przedmiotów wymienionych w punkcie 5.3.3.1.1 podzbiór danych ze zbioru informacji lotniczych obejmuje wyrażne oznaczenie „nie dotyczy”.

5.3.3.2 Zbiory danych o terenie i przeszkodach

Uwaga.— *Dane o terenie i przeszkodach mogą być używane w następujących aplikacjach w żegludze powietrznej:*

- a) *system ostrzegania przed bliskością powierzchni ziemi z funkcją unikania zderzenia oraz system ostrzegania o osiągnięciu minimalnej bezpiecznej wysokości bezwzględnej (MSAW);*
- b) *określanie procedur zapasowych, przeznaczonych do stosowania w razie awarii podczas nieudanego podejścia lub startu;*
- c) *analiza ograniczeń operacyjnych statku powietrznego;*
- d) *projektowanie procedur według wskazań przyrządów (łącznie z procedurą lotu w kręgu nadlotniskowym);*
- e) *określanie procedury postępowania w przypadku niezamierzonego zniżania w czasie lotu po trasie oraz miejsca awaryjnego lądowania;*

- f) *zaawansowany system prowadzenia naziemnego i sterowania (A-SMGCS); oraz*
- g) *tworzenie map lotniczych i pokładowych baz danych.*

Dane mogą być również wykorzystane w innych aplikacjach, takich jak symulator szkoleniowy/lotu i systemy zobrazowania syntetycznego czy określanie ograniczeń wysokości/usuwanie przeszkód, które stanowią zagrożenie dla żeglugi powietrznej.

5.3.3.2.1 *Zbiór danych o terenie*

5.3.3.2.1.1 Siatka terenowa powinna być łąkowa lub liniowa, o kształcie regularnym lub nieregularnym.

Uwaga.— W regionach o wyższych szerokościach geograficznych, odstęp w siatce mogą być dostosowane w celu utrzymania liniowej gęstości punktów pomiarowych.

5.3.3.2.1.2 Zbiory danych o terenie obejmują aspekty przestrzenne (pozycja i wzniesienie), tematyczne i czasowe dla powierzchni Ziemi zawierającej naturalnie występujące elementy, takie jak: góry, wzgórza, grzbiety górskie, doliny, zbiorniki wodne, trwałe lody i śniegi, z wyłączeniem przeszkód. W zależności od przyjętej metody pobierania danych, przedstawia to ciągłą powierzchnię, która istnieje przy naturalnej powierzchni Ziemi, wierzchu sklepienia lub pomiędzy tymi dwiema sferami, zwaną także „pierwszą powierzchnią odbijającą”.

5.3.3.2.1.3 W zbiorach danych o terenie podaje się tylko jeden typ obiektu, tj. teren. Atrybuty obiektów opisujących teren zostały wymienione w dodatku 6, tabeli A6-1. Przedstawiają one minimalny zestaw atrybutów terenu; atrybuty oznaczone jako obowiązkowe zapisuje się w zbiorze danych o terenie.

5.3.3.2.1.4 Elektroniczne dane o terenie dla każdej strefy powinny odpowiadać wymaganiom liczbowym określonym w dodatku 1.

5.3.3.2.2 *Zbiór danych o przeszkodach*

5.3.3.2.2.1 Elementy danych o przeszkodach to cechy, które przedstawia się w zbiorze danych za pomocą punktów, linii lub wielokątów.

5.3.3.2.2.2 W zbiorze danych o przeszkodach zapisuje się wszystkie zdefiniowane typy przeszkód, a każdy z nich jest opisany zgodnie z wykazem obowiązkowych atrybutów podanych w dodatku 6, tabela A6-2.

Uwaga.— Przeszkody dzielimy na stałe (trwałe i tymczasowe) i ruchome. Szczególne atrybuty powiązane z ruchomymi (operacje obiektu) i tymczasowymi typami przeszkód są podane w dodatku 6, tabela A6-2 jako atrybuty dodatkowe. Jeżeli te typy przeszkód mają być zapisane w zbiorze danych, to wymagane są także odpowiednie atrybuty opisujące takie przeszkody.

5.3.3.2.2.3 Dane o przeszkodach dla każdej ze stref odpowiadają wymaganiom liczbowym w dodatku 1.

5.3.3.2.2.4 Specyfikacje produktu uzyskanego z danych o przeszkodach wraz ze współrzędnymi geograficznymi dla każdego lotniska włączonymi do zbioru danych powinny opisywać następujące strefy:

- a) strefy 2a, 2b, 2c, 2d;
- b) obszar toru wznoszenia po starcie; oraz
- c) powierzchnie ograniczające przeszkody.

Uwaga.— Dane o terenie dla strefy 4 i dane o przeszkodach dla strefy 2 w normalnych warunkach wystarczają do opracowania mapy terenu dla podejścia precyzyjnego – ICAO. W przypadku gdy wymagane są bardziej szczegółowe dane o przeszkodach dla strefy 4, mogą być one pozyskane zgodnie z wymaganiami dla danych o przeszkodach w strefie 4, określonymi w dodatku 6, tabela A6-2. Wytyczne dotyczące przeszkód dla tej mapy podano w Aeronautical Chart Manual (Doc 8697).

5.3.3.3 Zbiory danych kartograficznych lotniska

Uwaga 1.— Dane kartograficzne lotniska zawierają lotniskowe informacje geograficzne wspierające aplikacje poprawiające orientację operacyjną użytkownika lub wspierające nawigację naziemną i w ten sposób zwiększające marginesy bezpieczeństwa i efektywność operacyjną. Zestawy danych kartograficznych lotniska o odpowiedniej dokładności wspierają wymogi dotyczące wspólnego podejmowania decyzji (CDM), wspólnej orientacji operacyjnej oraz prowadzenia po lotnisku będą wykorzystywane, między innymi, w następujących aplikacjach żeglugi powietrznej:

- a) aplikacjach poprawiających orientację trasową i pozycyjną, w tym obejmujących ruchome mapy ze wskazaniem pozycji własnej oraz aplikacjach zapewniających prowadzenie i nawigację naziemną (A-SMGCS);
- b) aplikacjach poprawiających orientację ruchową, w tym dozоровanie oraz wykrywanie i ostrzeganie o wtargnięciu na drogę startową;
- c) aplikacjach wykorzystujących informacje lotnicze związane z lotniskiem, w tym NOTAM;
- d) aplikacjach wspierających zarządzanie zasobami i urzędzeniami lotniska; oraz
- e) wytwarzania map lotniczych.

Dane te mogą być wykorzystane również w innych aplikacjach, takich jak symulatory lotu i systemy zobrazowania syntetycznego.

Uwaga 2.— Dane kartograficzne lotniska są zorganizowane w bazy danych kartograficznych lotnisk (AMDB), w celu ułatwienia przechowywania oraz wykorzystania przez odpowiednie aplikacje.

Uwaga 3.— Zawartość zbiorów danych kartograficznych lotniska jest zdefiniowana w dokumencie DO 272D Komisji Radiotechnicznej ds. Aeronautyki (RTCA)/dokumencie ED 99 Europejskiej Organizacji ds. Wyposażenia Lotnictwa (EUROCAE) – User Requirements for Aerodrome Mapping Information.

Uwaga 4.— Elementy metadanych odnoszących się do danych kartograficznych lotnisk zawarte są w dokumencie RTCA DO-291/dokumencie ED-119 – Interchange Standards for Terrain, Obstacle, and Aerodrome Mapping Data.

5.3.3.3.1 Dane kartograficzne lotniska – wymagania dotyczące udostępniania

Dane kartograficzne lotniska powinny być uzupełnione o elektroniczne dane o terenie i o przeszkodach lotniczych dla strefy 3, w celu zapewnienia spójności i jakości wszystkich danych geograficznych odnoszących się do lotniska.

Uwaga 1.— Wymagania w zakresie dokładności i spójności danych kartograficznych lotniska są zawarte w dodatku 1.

Uwaga 2.— Elektroniczne dane o terenie i o przeszkodach lotniczych dla strefy 3 oraz dane kartograficzne lotniska można pozyskiwać za pomocą powszechnie stosowanych technik oraz zarządzać nimi w jednym systemie informacji geograficznej (GIS).

Uwaga 3.— Zawartość zbiorów danych kartograficznych lotnisk określona jest w dokumentach RTCA DO 272D/ EUROCAE ED99D.

5.3.3.4 Zbiór danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów

Uwaga.— Celem zbioru danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów jest wsparcie przejścia z domeny ATM w kierunku wykorzystania cyfrowych zbiorów danych zamiast produktów papierowych. Dlatego też, jego zakres definiuje się, biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo, że dane zawarte w tym zbiorze są faktycznie używane w formacie cyfrowym przez dostawców usług, ATC i użytkowników przestrzeni powietrznej IFR/VFR.

5.3.3.4.1 Zbiór danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów obejmuje dane dotyczące wymienionych poniżej przedmiotów, z podaniem właściwości wskazanych w nawiasach jako minimum (jeśli mają zastosowanie):

- a) procedura (wszystkie właściwości);
- b) segment procedury (wszystkie właściwości);
- c) segment podejścia końcowego (wszystkie właściwości);
- d) naprawienie procedury (wszystkie właściwości);
- e) utrzymywanie procedury (wszystkie właściwości); oraz
- f) procedura dla śmigłowców (wszystkie właściwości).

Uwaga.— Opis tematów danych, wraz z ich właściwościami, typem danych oraz obowiązującymi wymaganiami odnośnie jakości danych podany jest w dodatku 1.

5.3.3.4.2 Zbiór danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów powinien także obejmować wymagania odnośnie publikacji danych zawarte w dokumencie Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje lotnicze (PANS-OPS, Doc 8168), Tom II – Tworzenie wizualizacji i procedur lotu według wskazań przyrządów.

5.4 SŁUŻBY DYSTRYBUCJI

5.4.1 Wymagania ogólne

5.4.1.1 Dystrybucja do kolejnego zamierzonego użytkownika może przyjmować następujące formy:

- a) *Dystrybucja fizyczna.* Dystrybucja danych i informacji lotniczych jest realizowana przez dostarczanie przesyłki (np. poprzez usługi pocztowe); lub
- b) *Bezpośrednia dystrybucja elektroniczna.* Dystrybucja danych i informacji lotniczych jest realizowana automatycznie przy wykorzystaniu bezpośredniego łącza elektronicznego pomiędzy AIS i kolejnym zamierzonym użytkownikiem.

5.4.1.2 Różne metody dystrybucji mogą wymagać odmiennych procedur zapewnienia wymaganej jakości danych.

Uwaga.— Dalsze wskazówki odnośnie dystrybucji cyfrowych zbiorów danych można znaleźć w Podręczniku System Wide Information Management (SWIM) (Doc 10039).

5.4.1.3 Użytkownikom zostanie udostępniona lista kontrolna dostępnych zbiorów danych, w tym ich dat wejścia w życie i publikacji, aby zagwarantować wykorzystanie aktualnych danych.

5.4.1.4 Lista kontrolna zbiorów danych zostanie udostępniona za pomocą tego samego mechanizmu dystrybucji, którego używa się w stosunku do zbiorów danych.

5.4.2 Dystrybucja NOTAM

5.4.2.1 Służba informacji lotniczej powinna organizować wydawanie i odbieranie NOTAM rozpowszechnianych za pomocą środków telekomunikacyjnych, w celu spełnienia wymagań operacyjnych.

Uwaga.— Możliwe jest ustalenie bezpośredniej wymiany SNOWTAM (patrz dodatek 4) między lotniskami/lotniskami dla śmigłowców.

Rozdział 5 — Produkty i służby informacji lotniczej

5-17

5.4.2.2 Międzynarodowa wymiana depezb ASHTAM (patrz punkt 5.2.5.1.6) i NOTAM tam, gdzie Państwa nadal używają depezb NOTAM do dystrybucji informacji o aktywności wulkanicznej, obejmuje ośrodki doradcze ds. pyłu wulkanicznego i ośrodki wyznaczone przez regionalne porozumienia żeglugi powietrznej do zapewniania za pośrednictwem sieci AFS serwisu bezpiecznych danych lotniczych (SADIS) i obsługi plików internetowych (WIFS) Światowego Systemu Prognoz Obszarowych (WAFS), oraz uwzględnia wymagania operacji o dalekim zasięgu.

5.4.2.3 Wymiana depezb NOTAM pomiędzy międzynarodowymi biurami NOTAM oraz pomiędzy międzynarodowymi biurami NOTAM a wielonarodowymi jednostkami przetwarzania NOTAM pokrywa na tyle, na ile to wykonalne w praktyce, potrzeby personelu operacyjnego, włącznie z członkami załóg lotniczych.

5.4.2.4 Zgodnie z punktem 6.3.2.3 Załącznika 15, jeżeli jest to możliwe, należy stosować ustalony system rozpowszechniania NOTAM przesyłanych za pośrednictwem sieci AFS, z zastrzeżeniem wymagań punktu 5.4.2.3

5.4.2.5 Państwo tworzące przyznaje, na żądanie, dystrybucję NOTAM serii innych niż serie o dystrybucji międzynarodowej.

5.5 SŁUŻBY INFORMACJI PRZED LOTEM

5.5.1 Należy określić i poddawać okresowym przeglądom zasięg geograficzny dla służb informacji przed lotem. Strefa zasięgu powinna być na ogół ograniczona do rejonu informacji powietrznej (FIR), w obrębie którego zlokalizowane jest lotnisko /lotnisko dla śmigłowców, przyległych do niego FIR, oraz całej trasy lotniczej lub części trasy pokonywanej bez międzylądowania, rozpoczynającej się od danego lotniska/lotniska dla śmigłowców i rozciągającej się poza ww. FIR.

5.5.2 Chociaż przyjmuje się, że depezb NOTAM z celem „M” nie są uwzględniane w odprawie, lecz dostępne na żądanie, należy domyślnie udostępniać do odprawy wszystkie depezb NOTAM, a ograniczenie treści powinno zależeć od uznania użytkownika.

5.5.3 W celu zapewnienia danych i informacji lotniczych personelowi operacyjnemu, w tym członkom załogi lotniczej, w celu odprawy automatycznej (*self-briefing*), planowania lotu i zapewnienia służby informacji powietrznej, należy stosować automatyczne systemy informacji przed lotem. Udostępniane dane i informacje powinny spełniać wymagania zawarte w Załączniku 15.

5.5.4 Urządzenia automatycznego systemu informacji przed lotem, służące do odprawy automatycznej (*self-briefing*), powinny umożliwiać personelowi operacyjnemu, w tym członkom załóg lotniczych i innemu zainteresowanemu personelowi lotniczemu, możliwość konsultacji z AIS za pomocą telefonu lub innych odpowiednich środków telekomunikacyjnych. Interfejs użytkownika powinien zapewniać łatwy dostęp do wszystkich potrzebnych informacji/danych.

5.5.5 Automatyczne systemy informacji przed lotem, przeznaczone do dostarczania danych i informacji lotniczych na potrzeby odprawy automatycznej, planowania lotu i służby informacji powietrznej powinny:

- a) zapewniać nieprzerwaną i terminową aktualizację bazy danych systemu oraz monitorowanie ważności i jakości przechowywanych w niej danych lotniczych;
- b) zapewniać dostęp do systemu personelowi operacyjnemu, w tym członkom załogi lotniczej, zainteresowanemu personelowi lotniczemu i innym użytkownikom, za pomocą odpowiednich środków telekomunikacyjnych;
- c) w razie potrzeby zapewniać użytkownikowi dane i informacje lotnicze w formie papierowej;
- d) stosować procedury dostępu i zapytań oparte na skrótowej formie tekstu otwartego i wskaźnikach lokalizacji ICAO, w stosownych przypadkach, lub oparte na interfejsie użytkownika z zastosowaniem menu, lub innym odpowiednim mechanizmie uzgodnionym pomiędzy cywilną władzą lotniczą a zainteresowanym operatorem; oraz
- e) udzielać szybkich odpowiedzi na zapytania użytkowników.

Uwaga.— Kody i skróty ICAO oraz wskaźniki lokalizacji podane są odpowiednio w PANS-ABC (Doc 8400) oraz Doc 7910).

5.5.6 Automatyczne systemy informacji przed lotem zapewniające personelowi operacyjnemu, w tym członkom załóg lotniczych i innemu zainteresowanemu personelowi lotniczemu, zintegrowany wspólny punkt dostępu do danych i informacji lotniczych, zgodnie z punktem 5.3.3, oraz informacji meteorologicznych, zgodnie z punktem 9.4.1 Załącznika 3 — *Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*, powinny być zorganizowane na podstawie porozumienia pomiędzy władzą lotniczą lub agencją, której przekazano uprawnienia do zapewniania służb, zgodnie z punktem 2.1.1 c) Załącznika 15, a właściwą władzą meteorologiczną.

5.5.7 Jeśli automatyczne systemy informacji przed lotem używane są w celu zapewnienia personelowi operacyjnemu, w tym członkom załóg lotniczych i innemu zainteresowanemu personelowi lotniczemu zintegrowanego wspólnego punktu dostępu do danych i informacji lotniczych oraz informacji meteorologicznych, to władza lotnicza lub agencja, której przekazano uprawnienia do zapewniania służb, zgodnie z punktem 2.1.1 c) Załącznika 15, jest odpowiedzialna za jakość i terminowość danych i informacji lotniczych dostarczanych za pomocą takiego systemu.

Uwaga.— Właściwa władza meteorologiczna ponosi odpowiedzialność za jakość dostarczanej (za pomocą tego systemu) informacji meteorologicznej, zgodnie z Załącznikiem 3, punkt 9.4.3.

Rozdział 6

AKTUALIZACJE INFORMACJI LOTNICZYCH

6.1 AKTUALIZACJA PRODUKTÓW INFORMACJI LOTNICZEJ

6.1.1 Tę samą aktualizację cyklu AIRAC należy stosować w przypadku Zmian do Zbioru informacji lotniczych (AIP) i cyfrowych zbiorów danych w celu zapewnienia spójności elementów danych zawartych w różnych produktach informacji lotniczej.

6.1.2 Wymagania dotyczące Zmian do AIP

6.1.2.1 Regularne odstępy czasowe między Zmianami do AIP są określone w części 1 – Ogólne (GEN) AIP.

Uwaga.— Wskazówki dotyczące ustalania regularnych odstępów czasu między kolejnymi datami publikacji Zmian do AIP są podane w Podręczniku służb informacji lotniczej (Doc 8126).

6.1.2.2 W sytuacji, w której Zmiana do AIP nie jest opublikowana w ustalonym przedziale czasowym lub w ustalonym dniu publikacji, należy sporządzić powiadomienie o treści NIL i rozpowszechnić za pomocą listy kontrolnej NOTAM.

6.1.2.3 Należy ograniczyć do minimum odwołania do poprawek ręcznych lub adnotacji.

6.1.2.4 Kiedy AIP zapewniany jest w więcej niż jednym tomie, do każdego tomu powinny być wydawane oddzielne Zmiany.

6.1.3 Wymagania dotyczące Suplementów do AIP

Jeśli w Suplemencie do AIP wystąpi błąd lub jeśli czas obowiązywania Suplementu do AIP ulegnie zmianie, należy opublikować nowy Suplement do AIP jako Suplement zastępujący.

Uwaga 1.— W przypadku braku odpowiedniej ilości czasu na dystrybucję Suplementu do AIP, zastosowanie mają wymagania dotyczące NOTAM.

Uwaga 2.— Wytyczne dotyczące stosowania Suplementów do AIP, wraz z przykładami, są zawarte w Podręczniku służb informacji lotniczej (Doc 8126).

6.1.4 Wymagania dotyczące depesz NOTAM

6.1.4.1 NOTAM publikuje się z zachowaniem wystarczającego czasu powiadomienia zaangażowanych stron, by zdążyły one podjąć wszelkie wymagane działania, z wyjątkiem przypadków niesprawności, aktywności wulkanicznej, uwolnienia materiałów promieniotwórczych, toksycznych substancji chemicznych i innych zdarzeń, których nie można przewidzieć.

6.1.4.2 W NOTAM zawiadamiającym o niesprawności pomocy nawigacyjnych, urządzeń łączności lub służb łączności należy podać przewidywany czas trwania tych niesprawności lub przewidywany czas, po którym działanie zostanie wznowione.

6.1.4.3 Informacje o aktywowaniu ustanowionych stref niebezpiecznych, ograniczonych lub zakazanych oraz o działalności innej niż awaryjna, wymagającej wprowadzenia tymczasowych ograniczeń przestrzeni powietrznej, należy podawać z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni.

6.1.4.3.1 Informacje o zakończeniu aktywności, skróceniu czasu aktywności lub zmniejszeniu wymiarów przestrzeni powinny być podawane tak szybko, jak to możliwe.

Uwaga.— O ile możliwe, pożądane jest co najmniej 24-godzinne wyprzedzenie czasowe, niezbędne do wykonania procedur związanych z powiadamianiem użytkowników przestrzeni powietrznej oraz ułatwienia planowania wykorzystania przestrzeni powietrznej.

6.1.4.4 W ciągu trzech miesięcy od wydania stałego NOTAM informacje przedstawione w NOTAM włącza się do danych produktów informacji lotniczej.

6.1.4.5 W ciągu trzech miesięcy od wydania tymczasowego długotrwałego NOTAM informacje przedstawione w NOTAM włącza się do Suplementu do AIP.

6.1.4.6 Kiedy NOTAM o szacowanym terminie ważności w nieoczekiwany sposób przekroczy okres trzech miesięcy, wydaje się nowy NOTAM, chyba że oczekuje się, iż warunek będzie trwał przez dalszy okres wynoszący ponad trzy miesiące; w takim przypadku wydaje się Suplement do AIP.

6.1.4.7 Jeśli Zmiana lub Suplement do AIP publikowane są zgodnie z cyklem AIRAC, należy wydać tzw. „Trigger NOTAM” z krótkim opisem treści, datą i czasem wejścia w życie oraz numerem seryjnym Zmiany lub Suplementu.

6.1.4.7.1 Trigger NOTAM wchodzi w życie z tą samą datą i czasem co Zmiana bądź Suplement i obowiązuje w Biuletynie Informacji Przed Lotem (PIB) przez 14 dni.

6.1.4.7.2 W przypadku zmiany do Suplementu do AIP Trigger NOTAM pozostaje ważny przez okres 14 dni.

6.1.4.7.3 W przypadku Suplementu do AIP ważnego przez okres krótszy niż 14 dni Trigger NOTAM pozostaje ważny przez pełen okres ważności Suplementu do AIP.

6.1.4.7.4 W przypadku Suplementu do AIP ważnego przez okres 14 dni lub dłużej Trigger NOTAM pozostaje ważny przez co najmniej 14 dni.

Uwaga.— Wytyczne na temat tworzenia NOTAM zapowiadającego Zmiany AIRAC do AIP lub Suplementy do AIP (Trigger NOTAM) zawarte są w Doc 8126).

6.1.5 Wymagania dotyczące aktualizacji danych cyfrowych

6.1.5.1 Częstotliwość aktualizacji cyfrowych zbiorów danych określony jest w specyfikacji produktu uzyskanego z danych.

6.1.5.2 Zbiory danych udostępnione z wyprzedzeniem zgodnie z cyklem AIRAC są aktualizowane wraz ze zmianami niedotyczącymi AIRAC które miały miejsce między publikacją a datą wejścia w życie.

Dodatek 1

KATALOG DANYCH LOTNICZYCH

Uwaga 1.— Katalog danych lotniczych (ang. Aeronautical Data Catalogue) dostępny jest w wersji elektronicznej i jest zapewniany jako część PANS-AIM.

Uwaga 2.— Katalog danych lotniczych jest ogólnym opisem zakresu danych AIM i łączy wszystkie dane, które mogą być zbierane i utrzymywane przez służbę informacji lotniczej (AIS). Stanowi odniesienie do wymagań dotyczących tworzenia i publikowania danych lotniczych.

Uwaga 3.— Katalog danych lotniczych zapewnia państwu środki ułatwiające identyfikację organizacji i organów odpowiedzialnych za tworzenie danych lotniczych i informacji lotniczych. Zapewnia również wspólną listę warunków i ułatwia formalne ustalenia między podmiotami opracowującymi dane a AIS. Obejmuje wymogi jakości danych obowiązujące od momentu powstania do publikacji.

Uwaga 4.— Katalog danych lotniczych zawiera tematy danych lotniczych, właściwości i właściwości szczegółowe w podziale na:

- Tabela A1-1 Dane lotniskowe (ang. Aerodrome data);*
- Tabela A1-2 Dane dotyczące przestrzeni powietrznej (ang. Airspace data);*
- Tabela A1-3 Dane dotyczące trasy ATS i innych tras (ang. ATS and other routes data);*
- Tabela A1-4 Dane o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów (ang. Instrument flight procedure data);*
- Tabela A1-5 Dane dotyczące pomocy/systemów radionawigacyjnych (ang. Radio navigation aids/systems data);*
- Tabela A1-6 Dane o przeszkodach (ang. Obstacle data);*
- Tabela A1-7 Dane dotyczące pozycji geograficznej (ang. Geographic data);*
- Tabela A1-8 Dane o terenie (ang. Terrain data);*
- Tabela A1-9 Typy danych (ang. Data types); oraz*
- Tabela A1-10 Informacje o krajowych i lokalnych przepisach, służbach i procedurach (ang. Information about national and local regulation, services, procedures).*

Uwaga 5.— Katalog danych lotniczych zapewnia szczegółowe opisy wszystkich tematów, właściwości, podwłaściwości, wymagań jakości danych i typów danych.

Uwaga 6.— Typy danych opisują charakter właściwości i podwłaściwości oraz określają elementy danych, które mają być gromadzone.

Uwaga 7.— Tabele Katalogu danych lotniczych składają się z następujących kolumn:

(1) Przedmiot (ang. subject), w odniesieniu do którego można gromadzić dane.

(2)(3) Właściwość (ang. property) jest możliwą do ustalenia charakterystyką przedmiotu, której szczegółowe właściwości (ang. sub-properties) można następnie dokładniej określić. Zaklasyfikowanie elementu katalogu jako przedmiot, właściwość czy właściwość szczegółowa nie narzuca określonego modelu danych.

- (4) Dane są podzielone na różne rodzaje. Więcej informacji o typach danych znajduje się w Tabeli A1-9.
- (5) Opis elementu danych.
- (6) Uwagi to dodatkowe informacje lub warunki dostarczenia.
- (7) Wymagania dotyczące dokładności danych lotniczych opierają się na 95-procentowym poziomie ufności. Dla tych pozycji i punktów, które służą podwójnemu celowi, np. punkt oczekiwania i punkt nieudanego podejścia, obowiązuje wyższa dokładność. Wymagania dotyczące dokładności danych o przeszkodach i danych o terenie są oparte na 90-procentowym poziomie ufności.
- (8) Klasyfikacja spójności (ang. Integrity classification).
- (9) Sposób tworzenia danych (ang. Origination type): określa się czy dane pozycyjne pochodzą z pomiaru (ang. surveyed), obliczeń (ang. calculated) lub deklaracji (ang. declared).
- (10) Rozdzielczość publikacji (ang. Publication resolution). Rozdzielczość publikacji dla danych dotyczących położenia geograficznego (szerokość i długość geograficzna) mają zastosowanie dla współrzędnych wyrażonych w stopniach, minutach i sekundach. Gdy używany jest inny format (np. stopnie dziesiętne dla cyfrowych zbiorów danych) lub gdy lokalizacja jest znacznie dalej na północ/południe, rozdzielczość publikacji musi być współmierna do wymagań dotyczących dokładności.
- (11) Rozdzielczość mapy (ang. Chart resolution).

Uwaga 8.— Katalog danych lotniczych zawiera wymagania dotyczące jakości dla danych lotniczych, jak pierwotnie podano w Załączniku 4 – Mapy lotnicze, dodatek 6; Załączniku 11 – Służby ruchu lotniczego, dodatek 5; Załączniku 14 tom I – Lotniska t, dodatek 4; Załączniku 14 tom II – Lotniska dla śmigłowców, dodatek 1; Załączniku 15 – Służby informacji lotniczej, dodatki 7 i 8 oraz – Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych (PANS-OPS, Doc 8168), tom II – Opracowywanie procedur lotu z widocznością i według wskazań przyrządów. Ramy Katalogu danych lotniczych są zaprojektowane tak, aby dostosować się do przyszłych wymagań dotyczących jakości dla pozostałych właściwości i podwłaściwości danych lotniczych.

Dodatek 2

ZAWARTOŚĆ ZBIORU INFORMACJI LOTNICZYCH (AIP)

Uwaga 1.— Elementy informacyjne z przedrostkiem „#AIP-DS#” mogą zostać pominięte, jeśli są dostępne w zestawie danych AIP (jak określono w rozdziale 5, 5.2.1.1.3).

Uwaga 2.— Elementy informacyjne z przedrostkiem „#OBS-DS#” mogą zostać pominięte, jeśli są dostępne w zestawie danych o przeszkodach (jak określono w rozdziale 5, 5.3.3.2.2).

CZĘŚĆ 1 — INFORMACJE OGÓLNE (GEN)

Kiedy AIP jest w jednym tomie, wstęp, wykaz Zmian do AIP, wykaz Suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych pojawia się tylko w części 1 – GEN, a adnotacje „Nie dotyczy” wpisuje się do każdej z tych podsekcji w częściach 2 i 3.

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy tom zawiera oddzielne Zmiany do AIP i Suplementy do AIP, w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz Zmian do AIP, wykaz Suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych.

GEN 0.1 Wstęp

Zwięzły opis Zbioru informacji lotniczych (AIP) obejmuje:

- 1) nazwę organu publikującego;
- 2) stosowane dokumenty ICAO;
- 3) sposób publikacji (media drukowane, internetowe lub inne media elektroniczne);
- 4) strukturę AIP oraz ustalony cykl regularnych zmian;
- 5) w stosownych przypadkach zasady ochrony praw autorskich; oraz
- 6) służbę, z którą należy się skontaktować w przypadku wykrycia błędów lub przeoczeń w AIP.

GEN 0.2 Wykaz Zmian do AIP

Wykaz zmian do AIP oraz Zmian AIRAC do AIP (publikowanych zgodnie z systemem AIRAC) zawiera:

- 1) numer zmiany;
- 2) datę publikacji;
- 3) datę wprowadzenia (w Zmianach AIRAC do AIP datę wejścia w życie); oraz
- 4) podpis osoby, która wprowadziła Zmianę do AIP.

GEN 0.3 Wykaz Suplementów do AIP

Wykaz wydanych Suplementów do AIP obejmuje:

- 1) numer Suplementu;
- 2) przedmiot Suplementu;
- 3) odpowiednie działy AIP;
- 4) okres ważności; oraz
- 5) zapis o anulowaniu.

GEN 0.4 Lista kontrolna stron AIP

Lista kontrolna stron AIP zawiera:

- 1) numer strony/tytuł mapy; oraz
- 2) datę publikacji informacji lub datę wejścia w życie (dzień, nazwę miesiąca i rok) informacji lotniczej.

GEN 0.5 Wykaz poprawek ręcznych do AIP

Wykaz poprawek ręcznych do AIP zawiera:

- 1) stronę (strony) AIP, której(-ych) dotyczy korekta;
- 2) tekst zmiany; oraz
- 3) numer Zmiany do AIP, pod którym została wprowadzona poprawka ręczna.

GEN 0.6 Spis treści Części 1

Wykaz sekcji i podsekcji w części 1 — Informacje ogólne (GEN).

Uwaga.— Podsekcje mogą być podane w kolejności alfabetycznej.

Dodatek 2

Dod. 2-3

GEN 1. PRZEPISY I WYMOGI KRAJOWE

GEN 1.1 Wyznaczone organy

Adresy wyznaczonych organów zajmujących się ułatwianiem międzynarodowej żeglugi powietrznej (lotnictwo cywilne, meteorologia, cło, imigracja, zdrowie, opłaty na trasie i opłaty lotniskowe, kwarantanna rolnicza oraz dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych) dla każdego organu obejmują:

- 1) wyznaczony organ;
- 2) nazwę organu;
- 3) adres pocztowy;
- 4) numer telefonu;
- 5) numer telefaksu;
- 6) adres e-mail;
- 7) adres stałej służby lotniczej (AFS); oraz
- 8) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 1.2 Przyłot, tranzyt i odlot statków powietrznych

Przepisy i wymogi dotyczące uprzedniego zawiadomienia oraz występowania o zgodę na przyłot, tranzyt i odlot statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe.

GEN 1.3 Przyłot, tranzyt i odlot pasażerów oraz załóg

Przepisy (włączając w to przepisy celne, imigracyjne oraz przepisy o kwarantannie, a także wymagania dotyczące uprzedniego zawiadomienia i występowania o zezwolenie) dotyczące przylotu, tranzytu i odlotu pasażerów innych niż emigranci oraz załogi.

GEN 1.4 Przyłot, tranzyt i wywóz ładunków

Przepisy (włączając w to przepisy celne oraz wymagania dotyczące uprzedniego zawiadomienia i występowania o zezwolenie) dotyczące przywozu, tranzytu i wywozu ładunków.

Uwaga.— Ustalenia dotyczące ułatwienia przylotów i odlotów związanych z poszukiwaniem, ratownictwem, ewakuacją, badaniem, naprawą lub ratowaniem zaginionego albo uszkodzonego statku powietrznego podane są w sekcji GEN 3.6 Poszukiwanie i ratownictwo.

GEN 1.5 Przyrządy pokładowe, wyposażenie i dokumentacja lotniczo-meteorologiczna

Zwięzły opis przyrządów pokładowych, wyposażenie i dokumentacja lotniczo-meteorologiczna obejmują:

- 1) przyrządy, wyposażenie (w tym wyposażenie służące do komunikacji ze statkami powietrznymi, nawigacji i urządzenia nawigacyjne) oraz dokumentacja lotniczo-meteorologiczna, która musi znajdować się na pokładzie statku powietrznego, w tym wszelkie dodatkowe wymagania w odniesieniu do przepisów określonych w Załączniku 6 część I, rozdziały 6 i 7; oraz

- 2) awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT), urządzenia sygnalizacyjne oraz wyposażenie do ratowania życia, jak przedstawiono w Załączniku 6, część I, punkt 6.6 oraz część II, punkt 6.4, gdzie zostały one określone przez regionalne posiedzenia dotyczące żeglugi powietrznej dla lotów nad wyznaczonymi polami wylotów.

GEN 1.6 Zestawienie przepisów krajowych i umów/konwencji międzynarodowych

Wykaz nazw i odniesień oraz, w stosownych przypadkach, streszczenia przepisów krajowych dotyczących żeglugi powietrznej wraz z wykazem ratyfikowanych przez państwo członkowskie umów i konwencji międzynarodowych.

GEN 1.7 Różnice w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO

Wykaz znaczących różnic między krajowymi przepisami i praktykami w państwie członkowskim a odpowiednimi przepisami ICAO zawiera:

- 1) dokumenty ICAO, których dotyczy odstępstwo (załącznik i numer wydania, punkt); oraz
- 2) treść różnicy w pełnym brzmieniu.

Wszystkie znaczące różnice należy wymienić w niniejszej podsekcji. Wszystkie załączniki należy wymienić w kolejności numerycznej, nawet jeśli nie ma żadnej różnicy w stosunku do załącznika ICAO, w którym to przypadku należy przekazać informację NIL. Różnice krajowe lub stopień braku zastosowania regionalnych procedur uzupełniających (SUPPS) należy zgłaszać bezzwłocznie zgodnie z załącznikiem, do którego odnoszą się procedury uzupełniające.

GEN 2. TABELE I KODY

GEN 2.1 System pomiaru, oznakowanie statków powietrznych, dni świąteczne

GEN 2.1.1 Jednostki miary

Opis stosowanych jednostek miary, w tym tabela jednostek miary.

GEN 2.1.2 Czasowy układ odniesienia

Opis stosowanego czasowego układu odniesienia (kalendarz i system czasu) wraz ze wskazaniem, czy stosowane są sezonowe zmiany czasu oraz w jaki sposób czasowy układ odniesienia podany jest w AIP.

GEN 2.1.3 Poziomy układ odniesienia

Zwięzły opis stosowanego poziomego (geodezyjnego) układu odniesienia obejmuje:

- 1) nazwę/oznaczenie układu odniesienia;
- 2) określenie i parametry stosowanego odwzorowania;
- 3) określenie stosowanej elipsoidy;

Dodatek 2

Dod. 2-5

- 4) określenie stosowanego układu odniesienia;
- 5) obszary stosowania; oraz
- 6) w stosownych przypadkach wyjaśnienie oznaczenia gwiazdką zastosowanego w celu identyfikacji współrzędnych, które nie spełniają wymogów dokładności.

GEN 2.1.4 Pionowy układ odniesienia

Zwięzły opis stosowanego pionowego układu odniesienia obejmuje:

- 1) nazwę/oznaczenie układu odniesienia;
- 2) opis stosowanego modelu geoidy wraz z parametrami wymaganymi do transformacji wysokości między stosowanym modelem a EGM-96; oraz
- 3) w stosownych przypadkach wyjaśnienie oznaczenia gwiazdką zastosowanego w celu identyfikacji tych wzniesień/undulacji geoidy, które nie spełniają wymogów dokładności.

GEN 2.1.5 Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne

Wskazanie przynależności państwowej i znaki rejestracyjne przyjęte przez państwo członkowskie.

GEN 2.1.6 Dni ustawowo wolne od pracy

Wykaz dni ustawowo wolnych od pracy wraz ze wskazaniem służb, których te dni dotyczą.

GEN 2.2 Skróty wykorzystywane w publikacjach AIS

Alfabetyczny wykaz skrótów i ich objaśnień wykorzystywanych przez państwo członkowskie w AIP oraz podczas rozsyłania danych i informacji lotniczych wraz ze wskazaniem krajowych skrótów różniących się od zawartych w dokumencie ICAO nr 8400 pt. Procedury służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty ICAO (PANS-ABC).

Uwaga.— Dozwolone jest opublikowanie alfabetycznego wykazu definicji/słowniczka określić.

GEN 2.3 Znaki na mapach

Wykaz znaków na mapach ułożony według serii map, w której stosowane są znaki.

GEN 2.4 Wskaźniki lokalizacji

Alfabetyczny wykaz wskaźników lokalizacji ICAO przypisanych do lokalizacji stałych stacji lotniczych, które mają być stosowane do celów kodowania i dekodowania. Musi być zapewniona adnotacja do lokalizacji niepowiązanych ze stałą służbą lotniczą (AFS).

GEN 2.5 Wykaz pomocy radionawigacyjnych

#AIP-DS# Alfabetyczny wykaz pomocy radionawigacyjnych zawiera:

- 1) identyfikator;
- 2) nazwę stacji;
- 3) rodzaj urządzenia/pomocy; oraz
- 4) oznaczenie, czy dane urządzenie spełnia rolę pomocy na trasie (E), lotniskowej (A), czy podwójną (AE).

GEN 2.6 Przeliczanie jednostek miary

Tabele przeliczeniowe lub wzory stosowane w przeliczaniu następujących jednostek:

- 1) mil morskich na kilometry i odwrotnie;
- 2) stóp na metry i odwrotnie;
- 3) dziesiątych części minut łuku na sekundy łuku i odwrotnie; oraz
- 4) w stosownych przypadkach inne tabele przeliczeniowe.

GEN 2.7 Wschód i zachód słońca

Informacja o czasie wschodu i zachodu słońca zawierająca zwięzły opis kryteriów stosowanych do określenia podanych czasów oraz prosty wzór albo tabelę do obliczania tych czasów dla dowolnej lokalizacji na obszarze odpowiedzialności, lub alfabetyczny wykaz lokalizacji, dla których czasy są podane z odniesieniem do strony w tabeli oraz w tabelach wschodów i zachodów słońca dla danych stacji/lokalizacji; tabele te zawierają:

- 1) nazwę stacji;
- 2) wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 3) współrzędne geograficzne w stopniach i minutach;
- 4) datę(-y), dla której(-ych) podano czasy;
- 5) czas początku świtu cywilnego;
- 6) czas wschodu słońca;
- 7) czas zachodu słońca; oraz
- 8) czas końca zmierzchu cywilnego.

GEN 3. SŁUŻBY**GEN 3.1 Służby informacji lotniczej****GEN 3.1.1 Służba odpowiedzialna**

Opis służby informacji lotniczej (AIS) i jej głównych elementów zawiera:

- 1) nazwę służby/organu;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) opis dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie miejsca w AIP, w którym podane są ewentualne różnice; oraz
- 9) godziny pracy służby, jeśli dana służba nie pracuje przez całą dobę.

GEN 3.1.2 Obszar odpowiedzialności

Obszar odpowiedzialności AIS.

GEN 3.1.3 Publikacje lotnicze

Opis elementów produktów informacji lotniczej zawiera:

- 1) AIP i odpowiednie Zmiany do AIP;
- 2) Suplementy do AIP;
- 3) AIC;
- 4) NOTAM oraz Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB);
- 5) listy kontrolne oraz wykazy ważnych NOTAM; oraz
- 6) sposób uzyskiwania tych publikacji.

Kiedy AIC jest wykorzystywany do oficjalnego ogłoszenia cen publikacji, należy to określić w tym dziale AIP.

GEN 3.1.4 System AIRAC

Zwięzły opis aktualnego cyklu AIRAC, łącznie z tabelą aktualnych i przyszłych dat AIRAC.

GEN 3.1.5 Służby informacji przed lotem na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców

Wykaz lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, na których regularnie jest dostępna informacja przed lotem, łącznie ze wskazaniem:

- 1) elementów produktów informacji lotniczej;
- 2) przechowywanych map i wykresów; oraz
- 3) ogólnego obszaru, do którego odnoszą się posiadane dane.

GEN 3.1.6 Cyfrowe zbiory danych

Opis dostępnych zbiorów danych obejmuje:

- 1) tytuł zbioru danych;
- 2) krótki opis;
- 3) uwzględnione przedmioty danych;
- 4) zakres geograficzny; oraz
- 5) w stosowanych przypadkach, ograniczenia związane z wykorzystaniem danych.
- 6) Dane kontaktowe, w jaki sposób można uzyskać zbiory danych, zawierają:
 - a) imię i nazwisko odpowiedzialnej osoby fizycznej, nazwę odpowiedzialnej służby lub organizacji;
 - b) adres pocztowy oraz adres poczty elektronicznej odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - c) numer telefaksu odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - d) numer telefonu kontaktowego odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - e) godziny służby (okres obejmujący strefę czasu kiedy można nawiązać kontakt);
 - f) informacje online, które mogą zostać wykorzystane w celu skontaktowania się z osobą fizyczną, służbą lub organizacją; oraz
 - g) w stosownych przypadkach dodatkowe informacje dotyczące tego, w jaki sposób oraz kiedy kontaktować się z osobą fizyczną, służbą lub organizacją.

GEN 3.2 Mapy lotnicze

GEN 3.2.1 Służby odpowiedzialne

Opis służb odpowiedzialnych za produkcję map lotniczych zawiera:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) opis dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie działu AIP, w którym podane są ewentualne różnice; oraz
- 9) godziny pracy, jeśli dana służba nie pracuje przez całą dobę.

GEN 3.2.2 Utrzymanie map

Zwięzły opis, w jaki sposób mapy lotnicze są sprawdzane i zmieniane.

GEN 3.2.3 Ustalenia dotyczące zakupu

Szczegółowe informacje na temat tego, w jaki sposób można uzyskać mapy, zawierają:

- 1) służbę/agencję(-e) sprzedaży;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS; oraz
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.2.4 Dostępne serie map lotniczych

Wykaz dostępnych serii map lotniczych oraz ogólny opis każdej serii i wskazanie planowanego wykorzystania.

GEN 3.2.5 Wykaz dostępnych map lotniczych

Wykaz dostępnych map lotniczych zawiera:

- 1) tytuł serii;
- 2) skala serii;
- 3) nazwę lub numer każdej mapy lub każdego arkusza w serii;
- 4) cena za arkusz; oraz
- 5) datę ostatniej rewizji.

GEN 3.2.6 Indeks w stosunku do mapy lotniczej świata (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Tabela indeksów przedstawiająca pokrycie i układ arkuszy dla WAC 1:1 000 000 opracowanej przez państwo. Jeżeli mapa lotnicza – ICAO 1:500 000 jest opracowywana zamiast WAC 1:1 000 000, tabele indeksów wykorzystuje się do wskazywania pokrycia i układu arkuszy dla mapy lotniczej ICAO 1:500 000.

GEN 3.2.7 Mapy topograficzne

Szczegółowe informacje na temat tego, w jaki sposób można uzyskać mapy topograficzne, zawierają:

- 1) nazwę(y) służby/agencji;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS; oraz
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.2.8 Korekty map nieujętych w AIP

Wykaz korekt w mapach lotniczych nieujętych w AIP lub wskazanie, gdzie takie informacje można uzyskać.

GEN 3.3 Służby ruchu lotniczego

GEN 3.3.1 Służba odpowiedzialna

Opis służby ruchu lotniczego oraz jej najważniejszych elementów zawiera:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) opis dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie miejsca w AIP, w którym podane są ewentualne różnice; oraz
- 9) godziny pracy, jeśli dana służba nie pracuje przez całą dobę.

GEN 3.3.2 Obszar odpowiedzialności

Zwięzły opis obszaru odpowiedzialności, dla którego zapewniono ATS.

GEN 3.3.3 Rodzaje służb

Zwięzły opis głównych rodzajów zapewnianych służb ruchu lotniczego (ATS).

GEN 3.3.4 Koordynacja między operatorem a ATS

Ogólne warunki wpływające na koordynację między operatorem a służbami ruchu lotniczego.

GEN 3.3.5 Minimalna wysokość bezwzględna lotu

Kryteria wykorzystywane w celu określenia minimalnych wysokości bezwzględnych lotu.

GEN 3.3.6 Wykaz adresów organów ATS

Alfabetyczny wykaz organów ATS oraz ich adresów zawiera:

- 1) nazwę organu;
- 2) adres pocztowy;

- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres email;
- 6) adres AFS; oraz
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.4 Służby łączności i nawigacji

GEN 3.4.1 Służba odpowiedzialna

Opis służby odpowiedzialnej za zapewnianie urządzeń telekomunikacyjnych i nawigacyjnych obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) opis dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie miejsca w AIP, w którym podane są ewentualne różnice; oraz
- 9) godziny pracy, jeśli dana służba nie pracuje przez całą dobę.

GEN 3.4.2 Obszar odpowiedzialności

Zwięzły opis obszaru odpowiedzialności, dla którego zapewniono służbę telekomunikacyjną.

GEN 3.4.3 Rodzaje służby

Zwięzły opis głównych rodzajów zapewnianych służb i urządzeń obejmuje:

- 1) służby radionawigacji;
- 2) usługi foniczne lub usługi łącza danych;
- 3) służbę rozgłaszania;

Dodatek 2

- 4) używane języki; oraz
- 5) wskazanie, gdzie można uzyskać szczegółowe informacje.

GEN 3.4.4 Wymogi i warunki

Zwięzły opis dotyczący wymogów i warunków, na których dostępna jest służba łączności.

GEN 3.4.5 Różne

Wszelkie dodatkowe informacje (np. wybrane stacje radio-rozgłaszania, wykres telekomunikacyjny).

GEN 3.5 Służby meteorologiczne**GEN 3.5.1 Służba odpowiedzialna**

Zwięzły opis służby meteorologicznej odpowiedzialnej za zapewnianie informacji meteorologicznych obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) opis dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie miejsca w AIP, w którym podane są ewentualne różnice; oraz
- 9) godziny pracy, jeśli dana służba nie pracuje przez całą dobę.

GEN 3.5.2 Obszar odpowiedzialności

Zwięzły opis obszaru lub tras lotniczych, dla których zapewniono służbę meteorologiczną.

GEN 3.5.3 Obserwacje i komunikaty meteorologiczne

Szczegółowy opis obserwacji i komunikatów meteorologicznych przekazywanych do celów międzynarodowej żeglugi powietrznej obejmuje:

- 1) nazwę stacji i wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 2) rodzaj i częstotliwość obserwacji, w tym wskazanie urządzeń do automatycznego pomiaru;
- 3) rodzaje komunikatów meteorologicznych (np. METAR) oraz dostępność prognozy typu TREND;
- 4) określony rodzaj systemu obserwacji oraz liczba obszarów obserwacji wykorzystywanych do obserwacji i komunikatów na temat wiatru przyziemnego, widzialności, zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, podstawy chmur, temperatury oraz, w stosownych przypadkach, na temat uskoku wiatru (np. anemometr na skrzyżowaniu dróg startowych, transmisjometri przy strefie przyziemia itp.);
- 5) godziny pracy; oraz
- 6) wskazanie dostępnych klimatologicznych informacji lotniczych.

GEN 3.5.4 Rodzaje służb

Zwięzły opis głównych rodzajów zapewnianych służb, w tym szczegółowe informacje na temat odprawy, konsultacji przedstawionych informacji meteorologicznych, dokumentacji lotniczo-meteorologicznej dostępnych dla operatorów i członków załogi lotniczej, a także na temat metod i środków stosowanych w celu dostarczania informacji meteorologicznych.

GEN 3.5.5 Powiadomienia wymagane od operatorów

Minimalna liczba uprzednich zawiadomień wymagana przez instytucję zapewniającą służby meteorologiczne od operatorów w odniesieniu do odprawy, konsultacji i dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz innych wymaganych lub zmienianych informacji meteorologicznych.

GEN 3.5.6 Komunikaty lotnicze

W razie potrzeby wymogi instytucji zapewniającej służby meteorologiczne do celów tworzenia i transmisji komunikatów lotniczych.

GEN 3.5.7 VOLMET

Opis usługi VOLMET lub D-VOLMET obejmuje:

- 1) nazwę stacji nadawczej;
- 2) znak wywoławczy lub identyfikacja i skrót do celów emisji łączności radiowej;
- 3) częstotliwość lub częstotliwości wykorzystywane do rozgłaszania;
- 4) okres rozgłaszania;
- 5) godziny funkcjonowania;
- 6) wykaz lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, dla których ujęto komunikaty lub prognozy; oraz
- 7) komunikaty, prognozy i ujęte informacje SIGMET oraz komentarze.

GEN 3.5.8 SIGMET i AIRMET

Opis nadzoru meteorologicznego zapewnianego w ramach rejonów informacji powietrznej lub obszarów kontrolowanych, dla których zapewniono służby ruchu lotniczego, w tym wykaz meteorologicznych biur nadzoru wraz z:

- 1) nazwą meteorologicznego biura nadzoru, i wskaźnikiem lokalizacji ICAO;
- 2) godziny funkcjonowania;
- 3) rejon(-y) informacji powietrznej lub obsługiwany(-e) obszar(-y) kontrolowany(-e);
- 4) okresy ważności SIGMET;
- 5) szczegółowe procedury stosowane w przypadku informacji SIGMET (np. pył wulkaniczny i cyklony tropikalne);
- 6) procedury stosowane w przypadku informacji AIRMET (zgodnie z odpowiednimi regionalnymi porozumieniami żeglugi powietrznej);
- 7) organ(-y) ATS, któremu (-ym) dostarcza się informacje SIGMET i AIRMET; oraz
- 8) dodatkowe informacje, np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług itp.

GEN 3.5.9 Inne automatyczne służby meteorologiczne

Opis dostępnych automatycznych służb zapewniających informacje meteorologiczne (np. automatyczne służby informacji przed lotem dostępne przez telefon lub modem komputerowy) obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) dostępne informacje;
- 3) obszary, trasy i lotniska, których dotyczą automatyczne służby zapewniające informacje meteorologiczne; oraz
- 4) numery telefonu i telefaksu, adres e-mail oraz, jeżeli jest dostępny, adres strony internetowej.

GEN 3.6 Służby poszukiwania i ratownictwa

GEN 3.6.1 Służba(-y) odpowiedzialna(-e)

Zwięzły opis służb(-y) odpowiedzialnych(-ej) za zapewnianie poszukiwania i ratownictwa obejmuje:

- 1) nazwę służby/organu;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;

Dod. 2-16

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny; oraz
- 8) wykaz dokumentów ICAO, na podstawie których działa dana służba i wskazanie miejsca w AIP, w którym podane są ewentualne różnice.

GEN 3.6.2 Obszar odpowiedzialności

Zwięzły opis obszaru odpowiedzialności, na którym zapewnia się SAR.

Uwaga.— Można umieścić mapę, celem uzupełnienia opisu obszaru.

GEN 3.6.3 Rodzaje służby

Zwięzły opis i portret geograficzny, w stosownych przypadkach, rodzaju służby i zapewnianych urządzeń, w tym wskazania, gdzie pokrycie zasięgiem SAR zależy od znaczącego wykorzystania statków powietrznych.

GEN 3.6.4 Umowy służb poszukiwania i ratownictwa

Zwięzły opis obowiązujących umów SAR, w tym przepisów mających na celu ułatwienie wlotu i wylotu statków powietrznych innych państw członkowskich w celu poszukiwania, ratownictwa, ratownictwa morskiego, naprawy lub ratownictwa morskiego w odniesieniu do zaginionych lub uszkodzonych statków powietrznych albo tylko z powiadomieniem w locie albo po powiadomieniu w planie lotu.

GEN 3.6.5 Warunki dostępności

Zwięzły opis przepisów dotyczących SAR, w tym ogólne warunki, na jakich służba i urządzenia są dostępne do użytku międzynarodowego, w tym wskazanie, czy urządzenie dostępne dla SAR jest wyspecjalizowane w technikach i funkcjach SAR lub jest wykorzystywane specjalnie do innych celów, ale jest dostosowane do celów SAR przez szkolenie i sprzęt lub jest dostępne tylko sporadycznie i nie ma żadnych specjalnych szkoleń ani przygotowania do celów pracy SAR.

GEN 3.6.6 Stosowane procedury i sygnały

Zwięzły opis procedur i sygnałów stosowanych przez ratownicze statki powietrzne oraz tabela przedstawiająca sygnały, które mają stosować osoby pozostałe przy życiu.

GEN 4. OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISK/LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW ORAZ ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Uwaga.— Jeśli dane dotyczące opłat nie są podane w tym dziale, należy wskazać miejsce, w którym można znaleźć informacje na ten temat.

GEN 4.1 Opłaty za korzystanie z lotniska/lotniska dla śmigłowców

Zwięzły opis rodzajów opłat pobieranych na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców dostępnych dla użytku międzynarodowego obejmuje:

- 1) lądowanie statku powietrznego;

- 2) postój, hangarowanie oraz długotrwały postój statku powietrznego;
- 3) usługi przewozu pasażerskiego;
- 4) opłaty za bezpieczeństwo;
- 5) opłaty związane z hałasem;
- 6) inne (usługi celne, medyczne, imigracyjne itp.);
- 7) zwolnienia z opłat/ulgi; oraz
- 8) metody płatności.

GEN 4.2 Opłaty za usługi służb żeglugi powietrznej

Zwięzły opis opłat pobieranych za usługi służb żeglugi powietrznej (ANS) świadczone dla użytku międzynarodowego obejmuje:

- 1) służbę kontroli zbliżania;
- 2) ANS na trasie;
- 3) podstawy naliczania opłat za ANS, zwolnienie z opłat/ulgi; oraz
- 4) metody płatności.

CZĘŚĆ 2 — NA TRASIE (ENR)

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy tom zawiera oddzielne Zmiany do AIP i Suplementy do AIP w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz Zmian do AIP, wykaz Suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych. W przypadku AIP publikowanego w jednym tomie adnotację »nie dotyczy« wpisuje się do każdej z powyższych podsekcji.

ENR 0.1 Spis treści Części 2

Wykaz sekcji i podsekcji w Części 2 – Na trasie.

Uwaga.— Podsekcje mogą być podane w kolejności alfabetycznej.

ENR 1. PRZEPISY I PROCEDURY OGÓLNE

ENR 1.1 Przepisy ogólne

Przepisy ogólne należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.2 Przepisy wykonywania lotu z widocznością

Przepisy wykonywania lotu z widocznością należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.3 Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów

Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.4 Klasyfikacja i opis przestrzeni powietrznej ATS

ENR 1.4.1 Klasyfikacja przestrzeni powietrznej ATS

Opis klas przestrzeni powietrznej ATS w formie tabeli klasyfikacji przestrzeni powietrznej ATS w Załączniku 11, Dodatek 4, wraz z odpowiednimi adnotacjami w celu wskazania klas przestrzeni powietrznej, które nie są wykorzystywane przez państwo.

ENR 1.4.2 Opis przestrzeni powietrznej ATS

Inne opisy przestrzeni powietrznej ATS, odpowiednio, w tym ogólne opisy tekstowe.

ENR 1.5 Procedury dotyczące oczekiwania, podejścia i startu

ENR 1.5.1 Przepisy ogólne

Wymagane jest przedstawienie oświadczenia dotyczącego kryteriów, na podstawie których ustala się procedury dotyczące oczekiwania, podejścia i startu. Jeżeli zachodzą różnice w stosunku do ustaleń ICAO, wówczas stosowane kryteria należy podać w formie tabeli.

ENR 1.5.2 Przyloty

Należy podać opis procedur (nawigacja konwencjonalna lub obszarowa lub obie) dla przylotów, które są wspólne dla lotów do lub w obrębie tego samego typu przestrzeni powietrznej. Jeśli w przestrzeni terminalowej mają zastosowanie różne procedury, odpowiednią informację przekazuje się wraz z odniesieniem do miejsca, gdzie można znaleźć szczegółowe procedury.

ENR 1.5.3 Odloty

Należy podać opis procedur (nawigacja konwencjonalna lub obszarowa lub obie) dla odlotów, które są wspólne dla odlotów z każdego lotniska/lotniska dla śmigłowców.

ENR 1.5.4 Inne istotne informacje i procedury

Zwięzły opis dodatkowych informacji, np. procedury przylotów, dostosowanie podejścia końcowego, procedury i modele oczekiwania.

ENR 1.6 Służby i procedury dozoru ATS

ENR 1.6.1 Radar pierwotny

Opis służb i procedur dotyczących stosowania radaru pierwotnego obejmuje:

- 1) usługi dodatkowe;
- 2) zastosowanie służby kontroli radarowej;
- 3) procedury związane z uszkodzeniem radaru i utratą łączności powietrze-ziemia;
- 4) wymagania w zakresie zgłaszania pozycji fonicznie i za pomocą łączności kontroler-pilot łączem transmisji danych (CPDLC); oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia radarowego.

ENR 1.6.2 Wtórny radar dozorowania (SSR)

Opis procedur operacyjnych wtórnego radaru dozorowania (SSR) obejmuje:

- 1) procedury awaryjne;
- 2) procedury dotyczące utraty łączności powietrze-ziemia i bezprawnej ingerencji;
- 3) system przydzielania kodu SSR;
- 4) wymogi w zakresie informowania o pozycji fonicznie i za pomocą CPDLC; oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia SSR.

Uwaga.— Dane na temat SSR są szczególnie ważne w obszarach lub na trasach, gdzie istnieje możliwość przechwycenia statku powietrznego.

ENR 1.6.3 Automatyczne zależne dozorowanie – rozgłaszanie (ADS-B)

Opis procedur operacyjnych automatycznego zależnego dozorowania – rozgłaszania (ADS-B) obejmuje:

- 1) procedury awaryjne;
- 2) procedury dotyczące utraty łączności powietrze-ziemia i bezprawnej ingerencji;
- 3) wymogi dotyczące znaku rozpoznawczego statku powietrznego;
- 4) wymogi w zakresie informowania o pozycji fonicznie i za pomocą CPDLC; oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia ADS-B.

Uwaga.— Dane na temat ADS-B są szczególnie ważne w obszarach lub na trasach, gdzie istnieje możliwość przechwycenia statku powietrznego.

ENR 1.6.4 Inne istotne informacje i procedury

Zwięzły opis dodatkowych informacji i procedur, np. procedury dotyczące awarii radaru i transpondera.

ENR 1.7 Procedury dotyczące nastawiania wysokościomierza

Należy opisać stosowane procedury nastawiania wysokościomierza, ujmując:

- 1) zwięzłe wprowadzenie wraz z oświadczeniem dotyczącym dokumentów ICAO, na których opierają się procedury, wraz ze wskazaniem różnic w stosunku do przepisów ICAO, jeśli występują;

- 2) podstawowe procedury dotyczące nastawiania wysokościomierza;
- 3) opis regionu(-ów) nastawiania wysokościomierza;
- 4) procedury mające zastosowanie do operatorów (w tym pilotów); oraz
- 5) tabelę poziomów przelotu.

ENR 1.8 Regionalne procedury uzupełniające

Należy opisać dodatkowe procedury regionalne (SUPPS) dotyczące całego obszaru odpowiedzialności.

ENR 1.9 Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i zarządzanie przestrzenią powietrzną

Zwięzły opis systemu zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) oraz zarządzania przestrzenią powietrzną obejmuje:

- 1) strukturę ATFM, obsługiwany obszar, zapewnianą służbę, lokalizację organu(-ów) i godziny pracy;
- 2) rodzaje komunikatów dotyczących przepływu i opis ich formatów; oraz
- 3) procedury mające zastosowanie w przypadku odlotów obejmujące:
 - a) służbę odpowiedzialną za przekazywanie informacji na temat stosowanych środków ATFM;
 - b) wymagania dotyczące planu lotu; oraz
 - c) przydział czasu na start lub lądowanie.
- 4) informacje na temat ogólnej odpowiedzialności dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną w obrębie FIR, szczegółowe informacje na temat przydzielenia cywilno-wojskowej przestrzeni powietrznej oraz koordynacji zarządzania, struktury przestrzeni powietrznej możliwej do zarządzania (przydział i zmiany w przydziale) oraz ogólne procedury operacyjne.

ENR 1.10 Plan lotu

Należy wskazać wszelkie restrykcje, ograniczenia lub informacje doradcze dotyczące etapu planowania lotu, które mogą pomóc użytkownikowi w przedstawieniu zamierzonej operacji lotniczej, w tym:

- 1) procedury dotyczące złożenia planu lotu;
- 2) system powtarzalnych planów lotu; oraz
- 3) zmiany w przedstawionym planie lotu.

ENR 1.11 Adresowanie komunikatów dotyczących planu lotu

Należy zawrzeć wskazanie adresu w formie tabelarycznej przypisanego do planów lotu przedstawiające:

- 1) kategorię lotu (IFR, VFR lub obie);
- 2) trasę (do lub przez FIR i/lub TMA); oraz
- 3) adres odbiorcy depechy.

ENR 1.12 Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

Należy w pełnym zakresie opisać procedury i sygnały wzrokowe stosowane podczas przechwytywania z wyraźnym wskazaniem, czy stosowane są ustalenia ICAO, a jeśli nie, że istnieją różnice.

Uwaga.— Lista znaczących różnic pomiędzy przepisami i praktykami krajowymi danego państwa oraz odpowiednimi przepisami ICAO publikowana jest w GEN 1.7.

ENR 1.13 Bezprawna ingerencja

Należy przedstawić odpowiednie procedury, które należy stosować w przypadku bezprawnej ingerencji.

ENR 1.14 Incydenty lotnicze

Opis systemu zgłaszania incydentów lotniczych obejmuje:

- 1) definicję incydentów lotniczych;
- 2) wykorzystanie formularza zgłaszania incydentów lotniczych;
- 3) procedury zgłaszania (w tym procedury podczas lotu); oraz
- 4) cel zgłaszania i postępowanie z formularzem.

Uwaga.— Można zawrzeć tutaj formularz „Meldunku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (PANS ATM, Doc 4444, dodatek 4).

ENR 2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA

#AIP-DS# Szczegółowy opis rejonów informacji powietrznej (FIR), górnych rejonów informacji powietrznej (UIR) oraz obszarów kontrolowanych (CTA) (w tym szczególnych CTA takich jak TMA), obejmuje:

- 1) nazwę, współrzędne geograficzne granic bocznych FIR/UIR w stopniach i minutach oraz poziomych i pionowych granic CTA w stopniach, minutach i sekundach, a także klasę przestrzeni powietrznej;
- 2) identyfikację jednostki organu zapewniającego służbę;
- 3) znak wywoławczy stacji lotniczej obsługującej organ oraz używane języki wraz z określeniem, w stosownych przypadkach, obszaru i warunków oraz czasu i miejsca używania tych języków;
- 4) częstotliwości oraz w stosownych przypadkach numer SATVOICE wraz ze wskazaniem poszczególnych celów; oraz
- 5) uwagi.

#AIP-DS# W niniejszej podsekcji należy zawrzeć strefy kontrolowane lotniska wokół wojskowych baz lotniczych, których nie opisano inaczej w AIP. Jeżeli wymogi Załącznika 2 dotyczące planów lotu, łączności dwukierunkowej i meldowania pozycyjnego mają zastosowanie do wszystkich lotów w celu eliminacji lub ograniczenia potrzeby przechwytywania i/lub jeżeli istnieje możliwość przechwytywania i wymagane jest prowadzenie nasłuchu na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,500 MHz, należy zawrzeć oświadczenie w tej kwestii dla odpowiednich obszarów lub części.

Opis wyznaczonych obszarów, nad którymi wymaga się posiadania na pokładzie awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) oraz w których statki powietrzne muszą utrzymywać ciągły nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,500 MHz, z wyjątkiem okresów, w których utrzymują łączność na innych częstotliwościach VHF lub gdy wyposażenie statku powietrznego bądź wykonywane obowiązki w kabinie pilota nie pozwalają na utrzymywanie równoczesnego nasłuchu na obu częstotliwościach jednocześnie.

Uwaga.— Pozostałe rodzaje przestrzeni wokół cywilnych lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, takie jak strefy kontrolowane i strefy ruchu lotniskowego, opisane są w odpowiednim dziale dotyczącym lotniska lub lotniska dla śmigłowców.

ENR 2.2 Inna regulowana przestrzeń powietrzna

Jeżeli są one ustalone, szczegółowy opis innych rodzajów regulowanej przestrzeni powietrznej i klasyfikację przestrzeni powietrznej.

ENR 3. TRASY ATS

Uwaga 1.— Namiary, kąty drogi i radiale są zwykle określone w odniesieniu do północy magnetycznej. W obszarach położonych na dużej szerokości geograficznej, gdzie władza lotnicza uznała, że jest to niepraktyczne, dozwolone jest użycie innego odpowiedniego odniesienia, np. północy geograficznej bądź północy siatki.

Uwaga 2.— Jeżeli trasa zmienia kierunek między danymi pomocami nawigacyjnymi, nie ma potrzeby wykazywania dla każdego odcinka drogi punktów zmiany namiaru, ustalonych w punktach pośrednich między dwoma pomocami radionawigacyjnymi lub wyznaczonych na przecięciu się dwóch radiali, jeśli podano ogólną informację o ich istnieniu.

Uwaga 3.— Wytyczne dotyczące organizacji publikacji tras ATS są zawarte w Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126).

ENR 3.1 Dolne trasy ATS (Obowiązuje do 3 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis dolnych tras ATS obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice lub minimalne wysokości bezwzględne na trasie zaokrąglone do najbliższych 50 m lub 100 ft, z zaokrągleniem do wyższej wartości oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) granice boczne oraz minimalna wysokość bezwzględna przewyższeń nad przeszkodami;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznacznika trasy.

ENR 3.2 Górne trasy ATS
(Obowiązuje do 3 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis górnych tras ATS obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) granice boczne;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznacznika trasy.

ENR 3.3 Trasy nawigacji obszarowej
(Obowiązuje do 3 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis tras (RNAV i RNP), na których wykorzystuje się PBN, obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) w odniesieniu do punktów drogi określających trasę nawigacji obszarowej dodatkowo odpowiednio:
 - a) identyfikację stacji odniesienia VOR/DME;
 - b) namiar zaokrąglony do najbliższego stopnia oraz odległość zaokrągloną do najbliższej 1/10 km lub mili morskiej od odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nim połączony; oraz
 - c) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft);

Dod. 2-24

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

- 3) namiar magnetyczny zaokrąglony do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub mili morskiej między określonymi punktami końcowymi a odległością między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym;
- 4) górne i dolne granice oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznaczniaka trasy.

ENR 3.4 Trasy dla śmigłowców (Obowiązuje do 3 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis tras śmigłowców obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) minimalna wysokość bezwzględna lotu zaokrąglona do najbliższego wyższego poziomu 50 m lub 100 ft);
- 5) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 6) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznaczniaka trasy.

ENR 3.5 Inne trasy

#AIP-DS# Wymaga się opisanie innych specjalnie wyznaczonych tras, które są obowiązkowe w obrębie wyznaczonego obszaru/wyznaczonych obszarów.

Uwaga.— Nie ma potrzeby opisywania tras dolotu, tranzytu i odlotu, określanych w związku z procedurami dla ruchu przylatującego i odlatującego do/z lotniska/lotniska dla śmigłowców, ponieważ są one podane w odpowiednim dziale części 3 — Lotniska.

ENR 3.6 Oczekiwanie na trasie

#AIP-DS# Wymóg dotyczy szczegółowego opisu procedur oczekiwania na trasie zawierającego:

- 1) identyfikację oczekiwania (jeśli dotyczy) oraz pozycję oczekiwania (pomoc nawigacyjna) lub punkt drogi wraz ze współrzędnymi geograficznymi w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) linię drogi przylotu;
- 3) kierunek skrętu w procedurze oczekiwania;
- 4) maksymalną prędkość przyrządową lotu;
- 5) minimalny i maksymalny poziom oczekiwania;
- 6) czas/odległość odcinka odlotu; oraz
- 7) wskazanie organu kontroli i jego częstotliwości roboczej.

Uwaga.— Kryteria przewyższenia nad przeszkodami dotyczące procedur oczekiwania zawarte są w Procedurach służb żeglugi powietrznej — Operacje statków powietrznych (PANS-OPS Doc 8168), Tomy I i II.

ENR 3.1 Standardowe trasy nawigacyjne

(Obowiązuje od 4 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis standardowych tras nawigacyjnych obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice lub minimalne wysokości bezwzględne na trasie zaokrąglone do najbliższych 50 m lub 100 ft, z zaokrągleniem do wyższej wartości oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) granice boczne oraz minimalna wysokość bezwzględna przewyższeń nad przeszkodami;
- 5) kierunek poziomów przelotu; oraz
- 6) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

ENR 3.2 Trasy nawigacji obszarowej

(Obowiązuje od 4 listopada 2021 r.)

#AIP-DS# Szczegółowy opis tras (RNAV i RNP), na których wykorzystuje się PBN, obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;

- 2) w odniesieniu do punktów drogi określających trasę nawigacji obszarowej dodatkowo odpowiednio:
 - a) identyfikację stacji odniesienia VOR/DME;
 - b) namiar zaokrąglony do najbliższego stopnia oraz odległość zaokrągloną do najbliższej 1/10 km lub mili morskiej od odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nim połączony; oraz
 - c) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft);
- 3) namiar magnetyczny zaokrąglony do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub mili morskiej między określonymi punktami końcowymi a odległością między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym;
- 4) górne i dolne granice oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 7) 6) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznacznika trasy.

ENR 3.3 Trasy śmigłowców

#AIP-DS# Szczegółowy opis tras śmigłowców obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne „obowiązkowych” punktów meldowania lub punktów meldowania „na żądanie”;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) minimalna wysokość bezwzględna lotu zaokrąglona do najbliższego wyższego poziomu 50 m lub 100 ft;
- 5) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy PBN (RNAV lub RNP); oraz
- 6) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

Uwaga.— Zgodnie z Załącznikiem 11, dodatek 1, dla celów związanych z planowaniem lotu, zdefiniowana specyfikacja nawigacji nie jest uważana za integralną część oznacznika trasy.

ENR 3.4 Inne trasy

#AIP-DS# Wymaga się opisania innych specjalnie wyznaczonych tras, które są obowiązkowe w obrębie wyznaczonego obszaru/wyznaczonych obszarów.

Uwaga.— Nie ma potrzeby opisywania tras dolotu, tranzytu i odlotu, określanych w związku z procedurami dla ruchu przylatującego i odlatującego do/z lotniska/lotniska dla śmigłowców, ponieważ są one podane w odpowiednim dziale części 3 — Lotniska.

ENR 3.5 Oczekiwanie na trasie

#AIP-DS# Wymóg dotyczy szczegółowego opisu procedur oczekiwania na trasie zawierającego:

- 1) identyfikację oczekiwania (jeśli dotyczy) oraz pozycję oczekiwania (pomoc nawigacyjna) lub punkt drogi wraz ze współrzędnymi geograficznymi w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) linię drogi przylotu;
- 3) kierunek skrętu w procedurze oczekiwania;
- 4) maksymalną prędkość przyrządową lotu;
- 5) minimalny i maksymalny poziom oczekiwania;
- 6) czas/odległość odcinka odlotu; oraz
- 7) wskazanie organu kontroli i jego częstotliwości roboczej.

Uwaga.— Kryteria przewyższenia nad przeszkodami dotyczące procedur oczekiwania zawarte są w Procedurach służb żeglugi powietrznej — Operacje statków powietrznych (PANS-OPS Doc 8168), Tomy I i II.

ENR 4. POMOCE I SYSTEMY RADIONAWIGACYJNE

ENR 4.1 Trasowe pomoce radionawigacyjne

#AIP-DS# Alfabetyczny, według nazwy stacji, wykaz stacji zapewniających służby radionawigacji ustanowione do celów stosowania na trasie obejmuje:

- 1) nazwę stacji i deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, a dla VOR – deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji;
- 2) identyfikację;
- 3) częstotliwość/kanał dla każdego elementu;
- 4) godziny pracy;
- 5) współrzędne geograficzne pozycji anteny nadawczej (wyrażone w stopniach, minutach i sekundach);
- 6) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft); oraz
- 7) uwagi.

W rubryce „Uwagi” należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

ENR 4.2 Specjalne systemy nawigacji

#AIP-DS# Opis stacji związanych ze specjalnymi systemami nawigacyjnymi (DECCA, LORAN, itp.) zawiera:

- 1) nazwę stacji lub łańcucha;
- 2) rodzaj dostępnej usługi (sygnał główny, sygnał podległy, kolor);

- 3) częstotliwość (odpowiednio numer kanału, podstawowa częstotliwość impulsów, wskaźnik powtarzania, jeśli ma to zastosowanie);
- 4) godziny pracy;
- 5) współrzędne geograficzne pozycji stacji nadawczej w stopniach, minutach i sekundach; oraz
- 6) uwagi.

W rubryce „Uwagi” należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

ENR 4.3 Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)

Alfabetyczny, według nazwy elementu, wykaz oraz opis elementów globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) zapewniających służbę nawigacji ustanowioną do celów stosowania na trasie obejmuje:

- 1) nazwę elementu GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, itp.);
- 2) w stosownych przypadkach częstotliwość (-ci);
- 3) współrzędne geograficzne formalnego obszaru służby i obszar pokrycia w stopniach, minutach i sekundach; oraz
- 4) uwagi.

W rubryce „Uwagi” należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy.

ENR 4.4 Nazwy kodowe oznaczników dla znaczących punktów nawigacyjnych

#AIP-DS# Alfabetyczny wykaz oznaczeń kodowych nazw (pięcioliterowy, możliwy do wymówienia »kod nazwy«) ustanowionych dla znaczących punktów nawigacyjnych w pozycjach niezaznaczonych przez teren pomocy radionawigacyjnych obejmuje:

- 1) oznaczenie – kod nazwy;
- 2) współrzędne geograficzne pozycji w stopniach, minutach i sekundach;
- 3) odniesienie do ATS lub innych tras, na których znajduje się punkt; oraz
- 4) uwagi, w tym w stosownych przypadkach dodatkowe określenie pozycji.

ENR 4.5 Trasowe lotnicze światła naziemne

#AIP-DS# Wykaz lotniczych świateł naziemnych i innych latarni oznaczających pozycje geograficzne wybrane przez państwo członkowskie jako znaczące obejmuje:

- 1) nazwę miasta, miejscowości lub inny identyfikator latarni;
- 2) rodzaj latarni oraz intensywność światła w tysiącach kandel;
- 3) charakterystykę sygnału;
- 4) czas pracy; oraz
- 5) uwagi.

ENR 5. OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE

ENR 5.1 Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne

#AIP-DS# Opis, w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem, zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych stref z informacją dotyczącą ich ustanowienia i uruchomienia obejmuje:

- 1) identyfikację, nazwę i współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska,
- 2) górne i dolne granice; oraz
- 3) uwagi, w tym czas aktywności.

W rubryce „Uwagi” należy wskazać rodzaj ograniczenia lub charakter zagrożenia oraz ryzyko przechwytywania w przypadku przekroczenia stref.

ENR 5.2 Strefy ćwiczeń i poligonów wojskowych oraz strefa identyfikacyjna obrony powietrznej (ADIZ)

#AIP-DS# Opis – w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem – ustanowionych obszarów szkolenia wojskowego oraz ćwiczeń wojskowych odbywających się w regularnych odstępach czasu oraz ustanowionej strefy identyfikacyjnej obrony powietrznej (ADIZ) obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska;
- 2) górne i dolne granice, a także system i środki ogłaszania aktywacji ogłoszeń wraz z informacjami istotnymi dla lotów cywilnych i mających zastosowanie procedur ADIZ; oraz
- 3) uwagi, w tym czas aktywności oraz ryzyko przechwytywania w przypadku przekroczenia ADIZ.

ENR 5.3 Inne działania o charakterze niebezpiecznym i inne potencjalne zagrożenia

ENR 5.3.1 Inne działania o charakterze niebezpiecznym

#AIP-DS# Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, działań stanowiących szczególne lub ewidentne niebezpieczeństwo dla operacji statku powietrznego i mogą mieć wpływ na loty obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne środka obszaru oraz zasięgu oddziaływania w stopniach i minutach;
- 2) granice pionowe;
- 3) środki doradcze;
- 4) organ odpowiedzialny za przekazywanie informacji; oraz
- 5) uwagi, w tym czas aktywności.

ENR 5.3.2 Inne potencjalne zagrożenia

#AIP-DS# Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, innych potencjalnych zagrożeń, które mogą mieć wpływ na loty (np. aktywne wulkany, elektrownie jądrowe itd.), obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne położenia potencjalnego zagrożenia w stopniach i minutach;
- 2) granice pionowe;
- 3) środki doradcze;
- 4) organ odpowiedzialny za przekazywanie informacji; oraz
- 5) uwagi.

ENR 5.4 Przeszkody w żegludze powietrznej

#OBS-DS# Wykaz przeszkód lotniczych mających wpływ na żeglugę powietrzną w strefie 1 (terytorium całego Państwa), obejmuje:

- 1) identyfikację lub oznakowanie przeszkody;
- 2) rodzaj przeszkody;
- 3) pozycja przeszkody, wskazana przez współrzędne geograficzne, wyrażona w stopniach, minutach i sekundach;
- 4) wzniesienie i wysokość względną przeszkody, zaokrąglone do jednego metra lub stopy; oraz
- 5) rodzaj i kolor oświetlenia przeszkód (jeżeli występuje).

Uwaga 1.— Przeszkoda o wysokości względnej wynoszącej co najmniej 100 m jest uważana za przeszkodę dla strefy 1.

Uwaga 2.— Specyfikacje dotyczące określania i przekazywania (dokładność pomiarów terenowych i spójność danych) pozycji (długość i szerokość geograficzna) oraz wzniesień/wysokości względnych dla przeszkód w strefie 1 podane są w dodatku 1.

ENR 5.5 Lotnicza działalność sportowa i rekreacyjna

#AIP-DS# Zwięzły opis, w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem, intensywnej lotniczej działalności sportowej i rekreacyjnej wraz z warunkami wykonywania tej działalności zawiera:

- 1) oznakowanie i współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska;
- 2) granice pionowe;
- 3) numer telefonu do operatora/użytkownika; oraz
- 4) uwagi, w tym czas aktywności.

Uwaga.— Niniejszy punkt może być rozdzielony na różne działy dotyczące każdego oddzielnego rodzaju działań i zawierające szczegóły dla każdego przypadku.

ENR 5.6 Migracja ptaków i obszary, na których występuje wrażliwa fauna

Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, przemieszczeń ptaków w związku z migracją, w tym szlaki migracyjne i trwałe obszary odpoczynku, a także obszary, na których występuje wrażliwa fauna.

ENR 6. MAPY TRASOWE

Rozdział przeznaczony na mapę trasową — ICAO (Enroute Chart — ICAO) oraz mapy indeksowe.

CZĘŚĆ 3 — LOTNISKA (AD)

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy tom zawiera oddzielne Zmiany do AIP i Suplementy do AIP, w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz Zmian do AIP, wykaz Suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych. W przypadku AIP publikowanego w jednym tomie adnotację »nie dotyczy« wpisuje się do każdej z powyższych podsekcji.

AD 0.1 Spis treści Części 3

Wykaz sekcji i podsekcji zawartych w części 3 — Lotniska (AD).

Uwaga.— Podsekcje mogą być podane w kolejności alfabetycznej.

AD 1. LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW — WPROWADZENIE

AD 1.1 Dostępność i warunki korzystania z lotniska/lotniska dla śmigłowców

AD 1.1.1 Warunki ogólne

Zwięzły opis państwowego organu odpowiedzialnego za lotniska i lotniska dla śmigłowców zawiera:

- 1) ogólne warunki, na jakich udostępniane są lotniska/lotniska dla śmigłowców i związane z nimi urządzenia; oraz
- 2) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opierają się służby, oraz odniesienie do AIP, gdzie znajduje się wykaz różnic w stosunku do przepisów ICAO.

AD 1.1.2 Wykorzystywanie wojskowych baz lotniczych

Przepisy i procedury, jeżeli obowiązują, dotyczące wykorzystania wojskowych baz lotniczych do użytku cywilnego.

AD 1.1.3 Procedury ograniczonej widzialności (LVP)

Ogólne warunki, na podstawie których stosuje się procedury LVP w operacjach lotniskowych kategorii II i III.

AD 1.1.4 Minima operacyjne lotnisk

Szczegółowe informacje dotyczące minimów operacyjnych lotniska stosowanych przez państwo członkowskie.

AD 1.1.5 Inne informacje

W stosownych przypadkach inne informacje o podobnym charakterze.

AD 1.2 Służby ratowniczo-gaśnicze oraz plan odśnieżania

AD 1.2.1 Służby ratowniczo-gaśnicze

Związły opis zasad rządzących ustanowieniem służb ratowniczo-gaśniczych na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców dostępnych do użytku publicznego wraz ze wskazaniem kategorii ratownictwa i pożarnictwa ustanowionych przez państwo członkowskie.

AD 1.2.2 Plan odśnieżania

Związły opis ogólnych założeń planu odśnieżania lotnisk/lotnisk dla śmigłowców dostępnych do użytku publicznego, na których występują zwykle opady śniegu, zawiera:

- 1) organizację obsługi zimą;
- 2) nadzorowanie pól ruchu naziemnego;
- 3) metody pomiaru i dokonane pomiary;
- 4) działania podjęte w celu utrzymania funkcjonalności pól ruchu naziemnego;
- 5) system oraz środki komunikowania;
- 6) przypadki zamknięcia drogi startowej; oraz
- 7) rozpowszechnianie informacji dotyczących warunków śniegu.

Uwaga.— Jeśli na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców stosowane są różne założenia planu odśnieżania, dany punkt można odpowiednio podzielić i dostosować do potrzeb.

AD 1.3 Wykaz lotnisk/lotnisk dla śmigłowców

Wykaz, wraz z graficznym zobrazowaniem, lotnisk/lotnisk dla śmigłowców w państwie członkowskim zawiera:

- 1) nazwę lotniska/lotniska dla śmigłowców oraz wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 2) rodzaj ruchu lotniczego dopuszczony na danym lotnisku/lotnisku dla śmigłowców (międzynarodowy/krajowy, IFR/VFR, rozkładowy/nierozkładowy, lotnictwo ogólne, wojskowe i inne); oraz
- 3) odniesienie do AIP, podsekcji części 3, w której przedstawiono szczegółowe informacje na temat lotniska/lotniska dla śmigłowców.

AD 1.4 Grupowanie lotnisk/lotnisk dla śmigłowców

Związły opis kryteriów stosowanych przez państwo członkowskie w odniesieniu do grupowania lotnisk/lotnisk dla śmigłowców do celów produkcji/dystrybucji/przekazywania informacji (np. międzynarodowe/krajowe; główne/podrzędne; główne/inne; cywilne/wojskowe; itp.).

AD 1.5 Status certyfikacji lotnisk

Lista lotnisk w danym państwie ze wskazaniem statusu certyfikacji obejmuje:

- 1) nazwę lotniska oraz wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 2) datę oraz w stosownych przypadkach okres ważności certyfikacji; oraz
- 3) uwagi.

AD 2. LOTNISKA

Uwaga.— * oznaczają, że w ich miejsce należy wstawić odpowiedni wskaźnik lokalizacji ICAO.***

****** AD 2.1 Wskaźnik lokalizacji lotniska i nazwa lotniska**

Należy podać wskaźnik lokalizacji ICAO przypisany do lotniska oraz nazwę lotniska. Wskaźnik lokalizacji ICAO stanowi integralną część systemu odniesienia mającego zastosowanie do wszystkich podsekcji w sekcji AD 2.

****** AD 2.2 Dane geograficzne i administracyjne lotniska**

Należy podać dane geograficzne i administracyjne lotniska zawierające:

- 1) punkt odniesienia lotniska (współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach i sekundach) i jego położenie;
- 2) kierunek i odległość punktu odniesienia lotniska od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko;
- 3) wzniesienie lotniska zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy, temperaturę odniesienia i średnią najniższą temperaturę;
- 4) w stosownych przypadkach zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy undulację geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska;
- 5) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, datę informacji i zmianę roczną;
- 6) nazwę zarządzającego lotniskiem, adres, numer telefonu, numer telefaksu, adres e-mail, adres AFS oraz adres strony internetowej, o ile jest dostępna;
- 7) rodzaj ruchu lotniczego dopuszczonego na danym lotnisku (IFR/VFR); oraz
- 8) uwagi.

****** AD 2.3 Godziny pracy**

Szczegółowy opis godzin pracy odpowiednich służb na lotnisku, w tym:

- 1) zarządzającego lotniskiem;
- 2) służb celnych oraz imigracyjnych;
- 3) służb zdrowotnych i sanitarnych;
- 4) biura odpraw AIS;
- 5) biura odpraw załóg (ARO);
- 6) biura odpraw MET;
- 7) ATS;
- 8) służb zaopatrywania w paliwo;
- 9) służb obsługi;
- 10) służb bezpieczeństwa;

- 11) służb odladzenia; oraz
- 12) uwagi.

****** AD 2.4 Służby i urządzenia obsługujące**

Szczegółowy opis służb i obiektów obsługi dostępnych na lotnisku, w tym:

- 1) urządzeń handlingowych do ładunków;
- 2) rodzajów paliwa i ropy;
- 3) urządzeń przeznaczonych do tankowania i ich pojemności;
- 4) urządzeń służących do odladzenia;
- 5) powierzchnia hangaru dla statków powietrznych niebazujących na danym lotnisku;
- 6) urządzenia naprawcze dostępne dla statków powietrznych niebazujących na danym lotnisku; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 2.5 Ułatwienia dla pasażerów**

Ułatwienia dla pasażerów dostępne na lotnisku, w postaci zwięzłego opisu lub odniesienia do innych źródeł informacji, takich jak strona internetowa, obejmują:

- 1) hotele znajdujące się na lotnisku i w sąsiedztwie lotniska;
- 2) restauracje znajdujące się na lotnisku i w sąsiedztwie lotniska;
- 3) dostępne możliwości transportu;
- 4) urządzenia medyczne;
- 5) bank i urząd pocztowy znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska;
- 6) biuro turystyczne; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 2.6 Służby ratowniczo-gaśnicze**

Szczegółowy opis służb ratowniczo-gaśniczych i wyposażenia dostępnych na lotnisku obejmuje:

- 1) kategorię lotniska dotyczącą pożarnictwa;
- 2) wyposażenie ratownicze;
- 3) możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 2.7 Sezonowa dostępność lotniska i oczyszczanie**

Szczegółowy opis wyposażenia i ustalonej operacyjnej kolejności oczyszczania pola naziemnego ruchu lotniczego zawiera:

- 1) rodzaj(-e) urządzeń do oczyszczania;
- 2) kolejność oczyszczania; oraz
- 3) uwagi.

****** AD 2.8 Dane dotyczące płyt postojowych, dróg kołowania oraz lokalizacji/pozycji punktów sprawdzania**

Szczegółowe informacje odnoszące się do fizycznych cech płyt postojowych, dróg kołowania i lokalizacji/pozycji wyznaczonych punktów sprawdzania obejmują:

- 1) do 27 listopada 2024, oznakowaniem, rodzajem nawierzchni i nośnością płyt postojowych;
- 1) od 28 listopada 2024, oznakowaniem, rodzajem nawierzchni i nośnością (PCR) płyt postojowych;
- 2) do 27 listopada 2024, oznakowaniem, szerokością, rodzajem i nośnością nawierzchni dróg kołowania;
- 2) od 28 listopada 2024, oznakowaniem, szerokością, rodzajem i nośnością (PCR) nawierzchni dróg kołowania;
- 3) lokalizację i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza, zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 4) lokalizacją punktów sprawdzania wskazań VOR;
- 5) pozycję punktów kontroli wskazań INS wyrażoną w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy; oraz
- 6) uwagami.

Jeżeli występujące na lotnisku punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych pokazane są na mapie lotniska, w niniejszej podsekcji należy zamieścić odpowiednią uwagę.

****** AD 2.9 System sterowania ruchem naziemnym oraz oznakowanie**

Zwięzły opis systemu sterowania ruchem naziemnym oraz oznakowania drogi startowej i drogi kołowania obejmuje:

- 1) opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania po drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych;
- 2) opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania;
- 3) opis poprzeczek zatrzymania i światła ochronne drogi startowej (jeśli występują);
- 4) inne środki ochrony drogi startowej; oraz
- 5) uwagi.

****** AD 2.10 Przeszkody lotniskowe**

#OBS-DS# Szczegółowy opis przeszkód zawiera:

- 1) przeszkody występujące w strefie 2:
 - a) identyfikację lub oznaczenie przeszkody;
 - b) rodzaj przeszkody;
 - c) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy);

Dod. 2-36

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

- d) wzniesienie i wysokość względna przeszkody zaokrąglone do jednego metra lub stopy;
- e) oznakowanie przeszkody oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkodowego (jeżeli występuje); oraz
- f) w stosownych przypadkach wskazanie NIL.

Uwaga 1.— Załącznik 15, rozdział 5 podaje opis strefy 2, podczas gdy dodatek 8, Rys. A8-2 tego dokumentu zawiera ilustracje graficzne powierzchni zbierania danych o przeszkodach oraz kryteria stosowane do identyfikowania przeszkód w strefie 2.

Uwaga 2.— Specyfikacje dotyczące określania i zgłaszania (dokładność pomiarów terenowych oraz spójność danych) pozycji (szerokości i długości geograficznej) oraz wartości wzniesienia dla przeszkód w strefie 2 podane są w dodatku 1.

- 2) należy wyraźnie zaznaczyć brak zbiorów danych dla strefy 2 danego lotniska oraz zapewnić dane o:
 - a) przeszkodach, które przebijają powierzchnie ograniczające przeszkód;
 - b) przeszkodach, które przebijają powierzchnię identyfikacji przeszkód na obszarze toru wznoszenia po starcie; oraz
 - c) innych przeszkodach, ocenianych jako niebezpieczne dla żeglugi powietrznej.
- 3) wskazanie, że nie podano informacji na temat przeszkód w strefie 3, lub jeżeli te informacje podano:
 - a) identyfikacja lub oznaczenie;
 - b) rodzaj przeszkody;
 - c) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
 - d) wzniesienie oraz wysokość przeszkody zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
 - e) oznakowanie przeszkody oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkodowego (jeżeli występuje);
 - f) w stosownych przypadkach wskazanie, że wykaz przeszkód jest dostępny w formie elektronicznej, oraz odniesienie do GEN 3.1.6; oraz
 - g) w stosownych przypadkach wskazanie NIL.

Uwaga 1.— Załącznik 15, rozdział 5 podaje opis strefy 3, podczas gdy dodatek 8, Rys. A8-2 tego dokumentu zawiera ilustracje graficzne powierzchni zbierania danych o przeszkodach oraz kryteria stosowane do identyfikowania przeszkód w strefie 2.

Uwaga 2.— Specyfikacje dotyczące określania i zgłaszania (dokładność pomiarów terenowych oraz spójność danych) pozycji (szerokości i długości geograficznej) oraz wartości wzniesienia dla przeszkód w strefie 3 podane są w dodatku 1.

**** AD 2.11 Przekazane informacje meteorologiczne

Szczegółowy opis informacji meteorologicznych przekazywanych na lotnisku, wraz ze wskazaniem biura meteorologicznego odpowiedzialnego za świadczenie tych usług, zawiera:

- 1) nazwę powiązanego biura meteorologicznego;
- 2) godziny pracy oraz (jeśli ma to zastosowanie) wyznaczone odpowiedzialne biuro meteorologiczne pracujące poza tymi godzinami;

8/11/2018

- 3) nazwę biura odpowiedzialnego za przygotowanie TAF oraz okresy ważności prognoz i odstępy czasowe, w jakich są one wydawane;
- 4) rodzaje prognoz typu TREND dostępne na lotnisku oraz odstępy czasowe, w jakich są one wydawane;
- 5) informacje o sposobie zapewniania odpraw i/lub konsultacji meteorologicznych;
- 6) rodzaje dostarczanej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz język(-i) stosowane w tej dokumentacji;
- 7) mapy oraz inne rodzaje informacji graficznej lub dostępnej w czasie odprawy bądź konsultacji;
- 8) dostępne wyposażenie dodatkowe (np. radar meteorologiczny i odbiornik zdjęć satelitarnych) zapewniające informacje o warunkach meteorologicznych;
- 9) organ(-y) ATS, któremu(-ym) przekazuje się informacje meteorologiczne; oraz
- 10) informacje dodatkowe (np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług).

**** AD 2.12 Cechy fizyczne drogi startowej

Szczegółowy opis cech fizycznych drogi startowej dla każdej drogi startowej obejmuje:

- 1) oznaczenia;
- 2) azymuty zaokrąglone do 1/100 stopnia;
- 3) wymiary drogi(-óg) startowej(-ych), zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 4) do 27 listopada 2024, nośność nawierzchni (liczba klasyfikacyjna nawierzchni (PCN) oraz powiązane dane) i powierzchnia każdej drogi startowej i powiązanych zabezpieczeń przerwane go startu;
- 4) od 28 listopada 2024, nośność nawierzchni (PCR i związane z nim dane), rodzaj nawierzchni każdej drogi startowej i związanego z nią zabezpieczenia przerwane go startu;
- 5) współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy dla każdego progu i końca drogi startowej oraz, w stosownych przypadkach, undulację geoidy dla:
 - progów drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy,
 - progów drogi startowej z podejściem precyzyjnym zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 6) wzniesienia:
 - progów drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym zaokrąglonych do najbliższego metra lub stopy,
 - progów najwyższego wzniesienia w strefie przyziemia drogi startowej z podejściem precyzyjnym w zaokrągleniu do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 7) nachylenie każdej drogi startowej i powiązanych zabezpieczeń przerwane go startu;
- 8) wymiary zabezpieczenia przerwane go startu (w stosownych przypadkach) zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 9) wymiary zabezpieczenia wydłużone go startu (w stosownych przypadkach) zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 10) wymiary pasów;
- 11) wymiary stref bezpieczeństwa końca drogi startowej;
- 12) położenie (który koniec drogi startowej) oraz opis systemu zatrzymywania statków powietrznych (w stosownych przypadkach);

13) istnienie strefy wolnej od przeszkód; oraz

14) uwagi.

**** AD 2.13 Długości deklarowane

Szczegółowy opis zaokrąglonych do najbliższego metra długości deklarowanych dla każdego kierunku każdej drogi startowej zawiera:

- 1) oznaczenie drogi startowej;
- 2) rozporządzalną długość rozbiegu przy starcie;
- 3) rozporządzalną długość startu oraz w stosownych przypadkach alternatywne pomniejszone długości deklarowane;
- 4) rozporządzalną długość przerwane go startu;
- 5) rozporządzalną długość lądowania; oraz
- 6) uwagi, w tym punkt początkowy drogi startowej, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane.

Jeżeli kierunek drogi startowej nie może zostać wykorzystany do startu lub lądowania, lub ani do startu, ani do lądowania, gdyż jest to operacyjnie zabronione, należy to zadeklarować i wpisać słowo „nieużywany” („not usable”) lub skrót „NU” (Załącznik 14, tom I, dodatek A, rozdział 3).

**** AD 2.14 Światła podejścia i światła drogi startowej

Szczegółowy opis świateł podejścia i świateł drogi startowej obejmuje:

- 1) oznaczenie drogi startowej;
- 2) rodzaj, długość i intensywność systemu świateł podejścia;
- 3) światła progu drogi startowej, kolor i listwy skrzydłowe;
- 4) rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia;
- 5) długość świateł strefy przyziemienia;
- 6) długość, odstęp, kolor i intensywność świateł osi drogi startowej;
- 7) długość, odstęp, kolor i intensywność świateł krawędzi drogi startowej;
- 8) kolor świateł końca drogi startowej i listew skrzydłowych;
- 9) długość i kolor świateł zabezpieczenia przerwane go startu; oraz
- 10) uwagi.

**** AD 2.15 Inne światła, zasilanie rezerwowe

Opis innych świateł i zasilania rezerwowego obejmuje:

- 1) lokalizację, cechy oraz godziny pracy latarni lotniska/latarni identyfikacyjnej (w stosownych przypadkach);
- 2) położenie i oświetlenie (w stosownych przypadkach) anemometru/wskaźnika kierunku lądowania;
- 3) światła krawędzi drogi kołowania i osi drogi kołowania;

- 4) zasilanie rezerwowe, łącznie z czasem przełączania; oraz
- 5) uwagi.

**** AD 2.16 Pole wlotów dla śmigłowców

Szczegółowy opis dostępnego na lotnisku pola wlotów dla śmigłowców obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy oraz w stosownych przypadkach undulację geoidy geometrycznego środka strefy przyziemienia i wlotu (TLOF) lub dla każdego progu strefy podejścia końcowego i startu (FATO):
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy,
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 2) wzniesienie TLOF lub FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy,
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 3) wymiary strefy TLOF i strefy FATO zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie;
- 4) azymuty FATO zaokrąglone do 1/100 stopnia;
- 5) dostępne długości deklarowane zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 6) światła podejścia i FATO; oraz
- 7) uwagi.

**** AD 2.17 Przestrzeń służb ruchu lotniczego

#AIP-DS# Szczegółowy opis przestrzeni służb ruchu lotniczego (ATS) wyznaczonej dla lotniska obejmuje:

- 1) oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych wyrażone w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) granice pionowe;
- 3) klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) znak wywoławczy oraz język(-i) używany(-e) przez organ ATS zapewniający służbę;
- 5) bezwzględną wysokość przejściową;
- 6) godziny aktywności; oraz
- 7) uwagi.

**** AD 2.18 Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego

Szczegółowy opis ustanowionych na lotnisku urządzeń łączności wykorzystywanych przez służby ruchu lotniczego obejmuje:

- 1) oznaczenie służby;

- 2) znak wywoławczy;
- 3) kanał(-y);
- 4) w stosownych przypadkach numer(-y) SATVOICE;
- 5) w stosownych przypadkach adres logowania;
- 6) godziny pracy; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 2.19 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie**

#AIP-DS# Szczegółowy opis pomocy radionawigacyjnych i środków wspomagających lądowanie powiązanych z procedurami podejść według wskazań przyrządów oraz z procedurami stosowanymi w rejonie lotniska obejmuje:

- 1) do 3 listopada 2021, rodzaj pomocy, deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, w stosownych przypadkach, oraz rodzaj wspieranej operacji dla MLS/ILS, podstawowego GNSS, SBAS i GBAS, a także dla VOR/ILS/MLS również deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji;
- 1) od 4 listopada 2021,
 - a) rodzaj pomocy,
 - b) odchylenie magnetyczne z dokładnością do najbliższego stopnia, jeśli jest to właściwe,
 - c) rodzaj obsługiwanej operacji dla ILS/MLS/GLS, podstawowy GNSS i SBAS,
 - d) klasyfikacja dla ILS,
 - e) klasyfikacja obiektu i oznaczenie obiektu podejścia dla GBAS, oraz
 - f) w przypadku VOR/ILS/MLS również deklinacja stacji z dokładnością do najbliższego stopnia wykorzystywana do technicznego zestawienia pomocy;
- 2) znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
- 3) w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci), numer(y) kanału(-ów), instytucję zapewniającą służby oraz identyfikator(-y) ścieżki odniesienia (RPI);
- 4) w stosownych przypadkach godziny pracy;
- 5) w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
- 6) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft), a dla DME/P zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft), wzniesienie punktu odniesienia GBAS zaokrąglone do najbliższego metra/stopy oraz wysokość elipsoidy punktu zaokrągloną do najbliższego metra/stopy. W przypadku SBAS, wysokość elipsoidy punktu progu lądowania (LTP) lub wirtualnego punktu progu (FTP) zaokrągloną do najbliższego metra/stopy;
- 7) promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS zaokrąglony do najbliższego kilometra lub mili morskiej; oraz
- 8) uwagi.

Jeżeli ta sama pomoc wykorzystywana jest jako trasowa i lotniskowa, to należy podać jej opis również w dziale ENR 4. Jeżeli system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych GBAS obsługuje więcej niż jedno lotnisko, to opis pomocy należy zamieścić w opisie każdego z tych lotnisk. W rubryce „Uwagi” należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

****** AD 2.20 Lokalne przepisy lotniskowe**

Szczegółowy opis przepisów dotyczących wykorzystania lotniska, w tym możliwość wykonywania lotów szkoleniowych, lotów statków powietrznych niewyposażonych w radiostację pokładową, statków powietrznych ultralekkich i podobnych oraz zasady kołowania i parkowania, lecz z wyłączeniem procedur lotu.

****** AD 2.21 Procedury przeciwhałasowe**

Szczegółowy opis procedur przeciwhałasowych na lotnisku.

****** AD 2.22 Procedury lotu**

Szczegółowy opis warunków i procedur lotu, łącznie z procedurami radarowymi lub ADS-B ustalonymi na podstawie organizacji przestrzeni powietrznej lotniska. W przypadku ich istnienia – szczegółowy opis procedur ograniczonej widzialności stosowanych na lotnisku, w tym:

- 1) wyposażenie towarzyszące drogi startowej (lub dróg startowych) dopuszczone do użytku zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności;
- 2) określone warunki meteorologiczne, w których następuje wprowadzenie, stosowanie i odstąpienie od procedur ograniczonej widzialności;
- 3) opis oznakowania/oświetlenia naziemnego, którego używa się zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 2.23 Informacje dodatkowe**

Dodatkowe informacje dotyczące lotniska, takie jak wskazanie miejsc gromadzenia się ptaków na lotnisku, wraz z danymi na temat ich znaczących przelotów pomiędzy strefami wypoczynku i żerowania w ciągu dnia w zakresie, w jakim jest to istotne.

****** AD 2.24 Mapy dotyczące lotniska**

Mapy lotnicze dotyczące lotniska zamieszcza się w następującej kolejności:

- 1) Mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców – ICAO;
- 2) Mapa parkowania/dokowania statków powietrznych – ICAO;
- 3) Mapa ruchu naziemnego na lotnisku – ICAO;
- 4) Mapa przeszkód lotniskowych – ICAO rodzaj A, dla każdej drogi startowej;
- 5) Mapa przeszkód lotniskowych – ICAO rodzaj B (jeśli dostępna);
- 6) Mapa terenu lotniska i przeszkód lotniskowych – ICAO (elektroniczna);
- 7) Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego – ICAO (droga startowa z podejściem precyzyjnym kategorii II i III);
- 8) Mapa obszarowa – ICAO, trasy odlotu i tranzytu;
- 9) Mapa standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) – ICAO;

- 10) Mapa obszarowa – ICAO, trasy przylotu i tranzytu;
- 11) Mapa standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) – ICAO;
- 12) Mapa minimalnych wysokości bezwzględnych dozorowania ATC – ICAO;
- 13) Mapa podejścia według wskazań przyrządów – ICAO, dla każdej drogi startowej i dla każdego rodzaju procedury;
- 14) Mapa podejścia z widocznością – ICAO; oraz
- 15) Gromadzenie się ptaków w sąsiedztwie lotniska.

Jeżeli niektórych z podanych powyżej map nie się nie wydaje, należy zamieścić uwagę na ten temat w sekcji GEN 3.2 Mapy lotnicze.

Uwaga.— Można zastosować kieszeń w AIP w celu dołączenia Mapy terenu i przeszkód lotniskowych – ICAO (elektronicznej) na odpowiednim nośniku elektronicznym.

****** AD 2.25 Penetracja wizualnej powierzchni segmentu (ang. Visual segment surface) (VSS)***

Penetracja wizualnej powierzchni segmentu (VSS), w tym procedura i wpływ na minima procedury.

Uwaga.— Kryteria związane z VSS zawarte są w PANS-OPS tom II, punkt 5.4.6, część I - sekcja 4, rozdział 5.

AD 3. LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW

Jeżeli na lotnisku znajduje się obszar lądowania dla śmigłowców, związane z tym dane należy umieszczać wyłącznie w sekcji **** AD 2.16.

*Uwaga.— **** zostanie zastąpione odpowiednim wskaźnikiem lokalizacji ICAO.*

****** AD 3.1 Wskaźnik lokalizacji i nazwa lotniska dla śmigłowców**

W niniejszym dziale należy podać wskaźnik lokalizacji ICAO przydzielony danemu lotnisku dla śmigłowców, wraz z jego nazwą. Wskaźnik lokalizacji ICAO stanowi integralną część systemu odniesienia mającego zastosowanie do wszystkich podsekcji w sekcji AD 3.

****** AD 3.2 Dane geograficzne i administracyjne dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Wymogi dotyczące danych geograficznych i administracyjnych dotyczących lotniska dla śmigłowców obejmują:

- 1) punkt odniesienia lotniska dla śmigłowców (współrzędne geograficzne w stopniach, minutach i sekundach) oraz jego teren;

* Obowiązuje od 4 listopada 2021 r.

- 2) kierunek i odległość punktu odniesienia lotniska dla śmigłowców od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko dla śmigłowców;
- 3) wzniesienie lotniska dla śmigłowców zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy, temperaturę odniesienia i średnią najniższą temperaturę;
- 4) w stosownych przypadkach zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy undulację geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska dla śmigłowców;
- 5) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, datę informacji oraz zmianę roczną;
- 6) nazwę operatora lotniska dla śmigłowców, adres, numer telefonu, numer telefaksu, adres e-mail, adres AFS oraz adres strony internetowej, o ile jest dostępny;
- 7) rodzaj ruchu lotniczego dopuszczonego na danym lotnisku dla śmigłowców (IFR/VFR); oraz
- 8) uwagi.

**** AD 3.3 Godziny pracy

Szczegółowy opis godzin pracy odpowiednich służb na lotnisku dla śmigłowców, w tym:

- 1) zarządzającego lotniskiem dla śmigłowców;
- 2) służb celnych oraz imigracyjnych;
- 3) służb zdrowotnych i sanitarnych;
- 4) biura odpraw AIS;
- 5) biura odpraw załóg (ARO);
- 6) biura odpraw MET;
- 7) ATS;
- 8) służb zaopatrywania w paliwo;
- 9) służb obsługi;
- 10) bezpieczeństwa;
- 11) odladzania; oraz
- 12) uwagi.

**** AD 3.4 Służby i obiekty obsługi

Szczegółowy opis służb i obiektów obsługi dostępnych na lotnisku dla śmigłowców, w tym:

- 1) urządzeń handlingowych do ładunków;
- 2) rodzajów paliwa i ropy;
- 3) urządzeń przeznaczonych do tankowania i ich pojemności;
- 4) urządzeń służących do odladzania;
- 5) powierzchnia hangaru dla śmigłowców niebazujących na danym lotnisku;
- 6) urządzenia naprawcze dostępne dla śmigłowców niebazujących na danym lotnisku; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.5 Ułatwienia dla pasażerów**

Ułatwienia dla pasażerów dostępne na lotnisku dla śmigłowców, w postaci zwięzłego opisu lub odniesienia do innych źródeł informacji, takich jak strona internetowa, obejmują:

- 1) hotele znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska dla śmigłowców;
- 2) restauracje znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska dla śmigłowców;
- 3) dostępne możliwości transportu;
- 4) urządzenia medyczne;
- 5) bank i urząd pocztowy znajdujące się na lotnisku dla śmigłowców lub w jego sąsiedztwie;
- 6) biuro turystyczne; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.6 Służby ratowniczo-gaśnicze**

Szczegółowy opis służb ratowniczo-gaśniczych i wyposażenia dostępnych na lotnisku dla śmigłowców obejmuje:

- 1) kategorię lotniska dla śmigłowców dotyczącą pożarnictwa;
- 2) wyposażenie ratownicze;
- 3) możliwość usunięcia uszkodzonych śmigłowców; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 3.7 Sezonowa dostępność lotniska dla śmigłowców i oczyszczanie**

Szczegółowy opis wyposażenia i ustalonej operacyjnej kolejności oczyszczania pola naziemnego ruchu śmigłowców zawiera:

- 1) rodzaje urządzeń do oczyszczania;
- 2) kolejność oczyszczania; oraz
- 3) uwagi.

****** AD 3.8 Dane dotyczące płyt postojowych, dróg kołowania oraz lokalizacji/pozycji punktów sprawdzania**

Szczegółowe informacje odnoszące się do fizycznych cech płyt postojowych, dróg kołowania i lokalizacji/pozycji wyznaczonych punktów sprawdzania obejmują:

- 1) oznakowanie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych, stanowiska postojowe śmigłowców;
- 2) oznakowanie, szerokość i rodzaj nawierzchni dróg kołowania śmigłowca po ziemi;
- 3) szerokość i oznakowanie wyznaczonych dróg kołowania powietrznego śmigłowców oraz lotniczych tras tranzytowych;
- 4) lokalizację i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza, zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;

- 5) lokalizację punktów sprawdzania VOR;
- 6) pozycję punktów kontroli wskazań INS wyrażoną w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy; oraz
- 7) uwagi.

Jeśli występujące w lotnisku dla śmigłowców punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych pokazane są na mapie lotniska dla śmigłowców, w niniejszym poddziale należy zamieścić odpowiednią uwagę.

**** AD 3.9 Oznakowanie i oznaczniki

Zwięzły opis strefy końcowego podejścia i startu oraz oznakowania i oznaczników drogi kołowania zawiera:

- 1) oznakowanie końcowego podejścia i startu;
- 2) oznakowanie dróg kołowania, oznaczniki powietrznych dróg kołowania i lotniczych tras tranzytowych; oraz
- 3) uwagi.

**** AD 3.10 Przeszkody na lotnisku dla śmigłowców

#OBS-DS# Szczegółowy opis przeszkód zawiera:

- 1) identyfikację lub oznakowanie przeszkody;
- 2) rodzaj przeszkody;
- 3) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
- 4) wzniesienie i wysokość względną przeszkody zaokrąglone do jednego metra lub stopy;
- 5) oznaczenie przeszkody oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkodowego (jeżeli występuje); oraz
- 6) w stosownych przypadkach wskazanie NIL.

**** AD 3.11 Przekazywane informacje meteorologiczne

Szczegółowy opis informacji meteorologicznych przekazywanych w lotnisku dla śmigłowców, wraz ze wskazaniem biura meteorologicznego odpowiedzialnego za zapewnienie tych usług, zawiera:

- 1) nazwę powiązanego biura meteorologicznego;
- 2) godziny pracy oraz (jeśli ma to zastosowanie) wyznaczone odpowiedzialne biuro meteorologiczne pracujące poza tymi godzinami;
- 3) nazwę biura odpowiedzialnego za przygotowanie TAF oraz okresy ważności prognoz;
- 4) rodzaje prognoz typu TREND dostępne na lotnisku dla śmigłowców oraz odstępy czasowe, w jakich się je wydaje;

- 5) informacje o sposobie zapewniania odpraw i/lub konsultacji meteorologicznych;
- 6) rodzaj dostarczanej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz język(-i) stosowane w tej dokumentacji;
- 7) mapy oraz inne rodzaje informacji graficznej lub dostępnej w czasie odprawy bądź konsultacji;
- 8) dostępne wyposażenie dodatkowe zapewniające informacje o warunkach meteorologicznych, np. radar meteorologiczny i odbiornik zdjęć satelitarnych;
- 9) organ(-y) ATS, któremu(-ym) przekazuje się informacje meteorologiczne; oraz
- 10) informacje dodatkowe (np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług).

**** AD 3.12 Dane dotyczące lotniska dla śmigłowców

Szczegółowy opis wymiarów lotniska dla śmigłowców i informacje na jego temat, łącznie z:

- 1) rodzajem lotniska dla śmigłowców (znajdujące się na poziomie ziemi, wyniesione lub będące platformą śmigłowcową);
- 2) wymiarami strefy przyziemienia i wlotu (TLOF), zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy;
- 3) kierunkiem geograficznym strefy końcowego podejścia i startu (FATO), zaokrąglonym do 1/100 stopnia;
- 4) wymiarami stref FATO, zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy, oraz rodzajem nawierzchni;
- 5) nawierzchnią i nośnością strefy TLOF wyrażoną w tonach metrycznych (1000 kg);
- 6) współrzędnymi geograficznymi, wyrażonymi w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy, oraz undulacją geoidy, o ile stosowne, geometrycznego środka TLOF lub każdego progu FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych (zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy),
 - dla podejść precyzyjnych (zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy);
- 7) spadkiem i wzniesieniem TLOF i/lub FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy, oraz
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 8) wymiarami strefy bezpieczeństwa;
- 9) wymiarami zabezpieczenia wydłużonego startu dla śmigłowców zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy;
- 10) opisem sektora wolnego od przeszkód lotniczych; oraz
- 11) uwagami.

**** AD 3.13 Długości deklarowane

Szczegółowy opis długości deklarowanych dla lotniska dla śmigłowców, zaokrąglonych do najbliższego metra, zawiera w stosownych przypadkach:

- 1) rozporządzalną długość startu oraz, w stosownych przypadkach, alternatywne zredukowane długości deklarowane;
- 2) rozporządzalną długość przerwane startu;
- 3) rozporządzalną długość lądowania; oraz
- 4) uwagi, w tym punkt początkowy, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane.

****** AD 3.14 Światła podejścia i FATO**

Szczegółowy opis światel podejścia i FATO obejmuje:

- 1) rodzaj, długość i intensywność systemu światel podejścia;
- 2) rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia;
- 3) charakterystykę i lokalizację obszaru światel FATO;
- 4) charakterystyki i lokalizację układu światel punktu przyziemienia;
- 5) charakterystyki i lokalizację systemu światel TLOF; oraz
- 6) uwagi.

****** AD 3.15 Inne światła, zasilanie rezerwowe**

Opis innych światel i zasilania rezerwowego obejmuje:

- 1) lokalizację, charakterystykę oraz godziny pracy latarni lotniska dla śmigłowców;
- 2) lokalizację i oświetlenie wskaźnika kierunku wiatru (WDI);
- 3) światła krawędzi drogi kołowania i osi drogi kołowania;
- 4) zasilanie rezerwowe, łącznie z czasem przełączania; oraz
- 5) uwagi.

****** AD 3.16 Przestrzeń służb ruchu lotniczego**

#AIP-DS# Szczegółowy opis przestrzeni służb ruchu lotniczego (ATS) wyznaczonej dla lotniska dla śmigłowców obejmuje:

- 1) oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych wyrażone w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) granice pionowe;
- 3) klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) znak wywoławczy oraz język(-i) używany(-e) przez organ ATS zapewniający służbę;
- 5) wysokość bezwzględną przejściową;
- 6) godziny aktywności; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.17 Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego**

Szczegółowy opis urządzeń łączności ustanowionych na lotnisku dla śmigłowców, wykorzystywanych przez służby ruchu lotniczego, obejmuje:

- 1) wyznaczone służby;
- 2) znak wywoławczy;
- 3) kanał(y);
- 4) numer(y) SATVOICE, jeśli dostępne;
- 5) adres logowania;
- 6) godziny pracy; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.18 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie**

#AIP-DS# Szczegółowy opis pomocy radionawigacyjnych i środków wspomagających lądowanie powiązanych z procedurami podejść według wskazań przyrządów oraz z procedurami stosowanymi w rejonie lotniska dla śmigłowców, obejmuje:

- 1) rodzaj pomocy, deklinację magnetyczną (dla stacji VOR również deklinację stacji stosowaną do technicznej kalibracji), zaokrągloną do najbliższego stopnia, oraz rodzaj operacji dla ILS, MLS, podstawowego GNSS, SBAS i GBAS;
- 2) znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
- 3) w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci), numer(y) kanału(-ów), instytucję zapewniającą służby oraz identyfikator(-y) ścieżki odniesienia (RPI);
- 4) w stosownych przypadkach godziny pracy;
- 5) w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej, wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
- 6) wzniesienie anteny nadawczej DME z dokładnością do najbliższych 30 m (100 stóp) oraz DME/P zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft), wzniesienie punktu odniesienia GBAS z dokładnością do najbliższego metra lub stopy, oraz wysokość elipsoidalna tego punktu z dokładnością do najbliższego metra lub stopy. Dla SBAS, elipsoidalna wysokość progowego punktu przyziemia (LTP) lub fikcyjnego punktu progowego (FTP) z dokładnością do najbliższego metra lub stopy; oraz
- 7) promień wolumenu służby z referencyjnego punktu GBAS z dokładnością do najbliższego kilometra lub mili morskiej; oraz
- 8) uwagi.

Jeżeli ta sama pomoc wykorzystywana jest jako pomoc trasowa i dotycząca lotnisk dla śmigłowców, to należy podać jej opis również w dziale ENR 4. Jeżeli system wspomagania, bazujący na wyposażeniu naziemnym (GBAS), obsługuje więcej niż jedno lotnisko dla śmigłowców, to opis pomocy należy zamieścić w opisie każdego z tych lotnisk dla śmigłowców. W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

****** AD 3.19 Lokalne przepisy dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Szczegółowy opis przepisów dotyczących wykorzystania lotniska dla śmigłowców, możliwość wykonywania lotów szkoleniowych, lotów statków powietrznych nie wyposażonych w radiostację pokładową, statków powietrznych ultralekkich i podobnych, zasady kołowania i parkowania, lecz z wyłączeniem procedur lotu.

****** AD 3.20 Procedury przeciwhałasowe**

Szczegółowy opis procedur przeciwhałasowych na lotnisku dla śmigłowców.

****** AD 3.21 Procedury lotu**

Szczegółowy opis warunków i procedur lotu, łącznie z procedurami radarowymi i/lub ADS-B ustalonymi na podstawie organizacji przestrzeni powietrznej lotniska dla śmigłowców. Szczegółowy opis procedur ograniczonej widzialności lotniska dla śmigłowców, zawierający takie informacje, jak:

- 1) strefa przyziemienia i wzlotu (TLOF) oraz pozostałe, autoryzowane do pracy zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności;
- 2) określone warunki meteorologiczne, w których następuje wprowadzenie, stosowanie i odstąpienie od procedur ograniczonej widzialności;
- 3) opis oznakowania/oświetlenia naziemnego, którego używa się zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 3.22 Informacje dodatkowe**

Informacje dodatkowe dotyczące lotniska dla śmigłowców, tj. wskazanie na lotnisku dla śmigłowców miejsc gromadzenia się ptaków, wraz z danymi na temat ich znaczących przelotów pomiędzy strefami wypoczynku i żerowania w ciągu dnia, na tyle, na ile jest to niezbędne.

****** AD 3.23 Mapy dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Niniejszy dział zawiera mapy dotyczące lotniska dla śmigłowców, zamieszczane w następującej kolejności:

- 1) Mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców – ICAO;
- 2) Mapa obszarowa – ICAO, trasy odlotu i tranzytu;
- 3) Mapa standardowych odlotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 4) Mapa obszarowa – ICAO, trasy przylotu i tranzytu;
- 5) Mapa standardowych dolotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 6) Mapa minimalnych wysokości bezwzględnych dozorowania ATC – ICAO;
- 7) Mapa podejścia według wskazań przyrządów – ICAO, dla każdego rodzaju procedury;
- 8) Mapa podejścia z widocznością – ICAO; oraz
- 9) Gromadzenie się ptaków w pobliżu lotniska dla śmigłowców.

Jeżeli niektórych z podanych powyżej map nie się nie wydaje, to należy zamieścić uwagę na ten temat w rozdziale GEN 3.2 Mapy lotnicze.

Dodatek 3

FORMULARZ NOTAM

(patrz rozdział 5, 5.2.5)

Wskaźnik pierwszeństwa											→	
Adres(-y)												
											≡	
Data i czas wypełnienia											→	
Wskaźnik nadawcy											≡	
Seria, numer i identyfikator depezy												
NOTAM zawierający nowe informacje NOTAMN (seria i numer/rok)											
NOTAM zastępujący poprzedni NOTAM NOTAMR (seria i numer/rok) (seria i numer/rok NOTAM zastępowanego)											
NOTAM kasujący poprzedni NOTAM NOTAMC (seria i numer/rok) (seria i numer/rok NOTAM kasowanego)											
Kwalifikatory												
	FIR	Kod NOTAM	Ruch	Cel	Zakres	Dolna granica	Górna granica	Współrzędne, promień				
Q)											≡	
Określenie (za pomocą wskaźnika lokalizacji ICAO) miejsca, w którym znajduje się urządzenie, przestrzeń powietrzna lub warunki podlegające przekazaniu w NOTAM								A)				→
Okres obowiązywania												
Od (grupa data-czas)	B)										→	
Do (PERM lub grupa data-czas)	C)									EST* PERM*	≡	
Okresy aktywności (jeśli ma zastosowanie)	D)										→	
											≡	
Treść NOTAM zapisana tekstem otwartym (przy użyciu skrótów ICAO)												
E)												
												≡
Dolna granica	F)											→
Górna granica	G)) ≡
Podpis												

*Niepotrzebne skreślić

NSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA NOTAM

Uwaga.— Przykłady NOTAM znajdują się w *Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126)* i Procedurach służb żeglugi powietrznej – Skróty i kody ICAO (*PANS-ABC, Doc 8400*).

1. Informacje ogólne

Należy nadać następujące dane: linie kwalifikatorów (pole Q), wszystkie identyfikatory (pola A–G włącznie) oraz następujące po nich nawiasy, zgodnie z przykładem przedstawionym w formularzu. Jeżeli w którymś z pól nie zamieszczono żadnej informacji, to nie wymaga się jego nadawania.

2. Numerowanie NOTAM

Serię NOTAM należy oznaczyć literą, natomiast numer musi składać się z czterech cyfr, po których następuje ukośna kreska; po kresce podaje się dwie cyfry oznaczające dany rok (np. A0023/03). Numerowanie każdej serii rozpoczyna się 1 stycznia od numeru 0001.

3. Kwalifikatory (pole Q)

Pole Q) składa się z ośmiu części, oddzielonych od siebie ukośną kreską. W każdej części należy wprowadzić odpowiednią wartość. Przykłady wypełniania pól przedstawiono w *Aeronautical Information Services Manual (Doc 8126)*. Znaczenie poszczególnych miejsc pola Q) jest następujące:

1) FIR

- a) jeżeli informacja dotyczy lokalizacji geograficznej w ramach jednego FIR, należy użyć wskaźnik lokalizacji ICAO odpowiedniego FIR. W przypadku gdy lotnisko jest położone w obszarze FIR innego państwa, pierwsza część pola Q) powinna zawierać kod tego FIR (np. Q) LFRR/...A) EGJJ),

lub,

jeżeli informacja dotyczy lokalizacji geograficznej w ramach więcej niż jednego rejonu FIR, pole FIR powinno zawierać literowy kod ICAO państwa wydającego NOTAM oraz następujące po nim litery „XX”. (Nie należy używać wskaźnika lokalizacji pokrywającego się UIR). Następnie w polu A należy wymienić wskaźniki lokalizacji ICAO odpowiednich FIR albo wskaźnik państwa członkowskiego lub wyznaczonego podmiotu, które(-y) jest odpowiedzialne(-y) za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w więcej niż jednym Państwie,

- b) Jeżeli jeden kraj wydaje NOTAM mający wpływ na rejony FIR w grupie Państw, należy podać pierwsze litery wskaźnika lokalizacji ICAO wydającego państwa członkowskiego oraz litery »XX«. Następnie w polu A) należy wymienić wskaźniki lokalizacji ICAO odpowiednich FIR albo wskaźnik państwa członkowskiego lub wyznaczonego podmiotu, które(-y) jest odpowiedzialne(-y) za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w więcej niż jednym Państwie.

2) KOD NOTAM

Wszystkie grupy kodowe NOTAM zawierają pięć liter i pierwszą literą jest zawsze litera Q. Druga i trzecia litera określa przedmiot, a czwarta i piąta oznacza status lub stan opisywanego przedmiotu. Dwuliterowe kody przedmiotu NOTAM i jego stanu zawarte są w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (PANS-ABC)«. W przypadku kombinacji drugiej i trzeciej oraz czwartej i piątej litery należy skorzystać z »Kryteriów wyboru NOTAM« zawartych w dokumencie ICAO nr 8126 lub wpisać jedną z poniższych kombinacji, odpowiednio:

- a) jeżeli przedmiotu nie ujęto w spisie kodów NOTAM (PANS-ABC, Doc 8400) lub w Kryteriach wyboru NOTAM (Doc 8126), jako drugą i trzecią literę należy wpisać „XX” (np. QXXAK); jeżeli przedmiot oznaczono „XX”, liter „XX” należy także używać do oznaczenia stanu (np. QXXXX),
- b) jeżeli warunków przedmiotu nie ujęto w spisie kodów NOTAM (Doc 8400) lub w Kryteriach wyboru NOTAM (Doc 8126), jako czwartą i piątą literę należy umieścić „XX” (np. QFAXX),
- c) gdy wydawany jest NOTAM zawierający informacje o istotnym znaczeniu operacyjnym zgodnie z rozdziałem 6.2.1 Załącznika 15 ICAO i gdy wykorzystuje się go do ogłoszenia Zmian AIRAC lub Suplementów do AIP, jako czwartą i piątą literę kodu NOTAM należy wpisać „TT”,
- d) gdy wydawany NOTAM zawiera listę kontrolną aktualnych NOTAM, jako drugą, trzecią, czwartą i piątą literę należy wpisać „KKKK”, oraz
- e) następujące litery należy stosować jako czwartą i piątą literę kodu NOTAM w NOTAM kasujących (NOTAMC):

AK = PODJĄŁ NORMALNĄ PRACĘ

AL = DZIAŁAJĄCY (LUB PRZYWRÓCONY DO DZIAŁANIA) ZGODNIE Z UPRIEDNIO
PODANYMI OGRANICZENIAMI/WARUNKAMI

AO = OPERACYJNY

CC = ZAKOŃCZONY

CN = UNIEWAŻNIONY

HV = PRACE ZAKOŃCZONO

XX = TEKST OTWARTY.

Uwaga 1.— Jako Q - - AO = Operacyjny, jest wykorzystywany do kasowania NOTAM, w informacjach NOTAM wprowadzających nowy sprzęt lub służby (usługi), wykorzystuje się czwartą i piątą literę Q - - CS = Zainstalowany.

Uwaga 2.— Q - - CN = Unieważniony, wykorzystuje się do odwoływania zaplanowanej aktywności np. ostrzeżeń nawigacyjnych. Q - - HV = Prace zakończono, jest wykorzystany do ogłoszenia zakończenia prac.

3) RUCH

I = IFR

V = VFR

K = NOTAM jest listą kontrolną

Uwaga.— W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora RUCH może zawierać połączenie kwalifikatorów. Wytyczne dotyczące możliwych kombinacji kwalifikatorów w polu RUCH z tematem NOTAM i zmianami dotyczącymi tematu, patrz Kryteria wyboru NOTAM w Doc 8126.

4) CEL

N = NOTAM zawiera informację wymagającą natychmiastowego powiadomienia członków załogi lotniczej,

B = NOTAM ważny operacyjnie, przeznaczony do umieszczenia w Biuletynie Informacji Przed Lotem,

O = NOTAM o znaczeniu dla operacji lotniczych,

M = Inne NOTAM nieprzewidziane do przekazania w czasie odprawy, lecz dostępne na żądanie,

K = NOTAM jest listą kontrolną.

Uwaga.— W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora CEL może zawierać połączenie kwalifikatorów BO lub NBO. Wytyczne dotyczące możliwych kombinacji kwalifikatorów w polu CEL z tematem NOTAM i zmianami dotyczącymi tematu, patrz Doc 8126.

5) ZAKRES

- A = Lotnisko
E = Na trasie
W = Ostrzeżenie nawigacyjne
K = NOTAM jest listą kontrolną.

Jeśli temat jest kwalifikowany jako AE, wskaźnik lokalizacji lotniska podaje się w polu A).

Uwaga.— W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora ZAKRES może zawierać połączenie kwalifikatorów. Wytyczne dotyczące możliwych kombinacji kwalifikatorów w polu ZAKRES z tematem NOTAM i zmianami dotyczącymi tematu, patrz Kryteria wyboru NOTAM w Doc 8126.

6 i 7) GÓRNA GRANICA / DOLNA GRANICA

Granice GÓRNA i DOLNA należy zawsze podawać za pomocą poziomu lotu (FL) i powinny one wyrażać faktyczne granice pionowe rejonu, bez dodawania buforów. W przypadku ostrzeżeń nawigacyjnych i ograniczeń przestrzeni powietrznej, wprowadzone wartości będą zgodne z podanymi w polach F) i G).

Jeżeli brak jest informacji o wysokości względnej, to dla granicy DOLNEJ należy podać „000” i dla granicy GÓRNEJ „999”, jako wartości domyślne.

8) WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE, PROMIEN

Szerokość i długość geograficzna (podane z dokładnością do 1 minuty), a także trzycyfrowa wartość określająca promień działania (w milach morskich), np. 4700N01140E043. Współrzędne wyznaczają zaokrąglony do 1 minuty środek okręgu, którego promień obejmuje cały rejon działania; jeżeli NOTAM dotyczy całego FIR/UIR lub więcej niż jednego FIR/UIR, należy wpisać wartość domyślną promienia „999”.

4. Pole A)

Należy wprowadzić wskaźnik lokalizacji zgodny z ICAO Doc 7910 dla lotniska lub FIR, w którym zlokalizowane jest urządzenie, przestrzeń powietrzna bądź warunek, którego dotyczy wydawany NOTAM. W miarę potrzeby można wskazać więcej niż jeden FIR/UIR. Jeżeli brak jest wskaźnika lokalizacji ICAO, należy użyć liter przydzielonych danemu Państwu zgodnie z ICAO Doc 7910, część 2, plus liter „XX” i dodatkową nazwę napisać tekstem otwartym w polu E) NOTAM.

Jeżeli informacja dotyczy GNSS, należy dodać właściwy wskaźnik lokalizacji ICAO przyporządkowany elementowi GNSS lub wspólny wskaźnik lokalizacji przyporządkowany wszystkim elementom GNSS (z wyjątkiem GBAS).

Uwaga.— W przypadku GNSS wskaźnik lokalizacji można stosować podczas identyfikacji przerwy w działaniu elementu GNSS, np. KNMH dla przerwy w działaniu satelity GPS.

5. Pole B)

Do zapisu grupy data-czas należy użyć dziesięciu cyfr oznaczających kolejno rok, miesiąc, dzień, godzinę i minuty w UTC. Zapis w tym polu określa datę i czas wejścia w życie informacji podanej w NOTAMN. W przypadku NOTAMR lub NOTAMC grupa data-czas oznacza aktualną datę i czas wydania NOTAM. Początek dnia należy wyrażać jako „0000”.

6. Pole C)

Z wyjątkiem NOTAMC, w tym polu należy użyć grupy data-czas (składającej się z dziesięciu cyfr oznaczających rok, miesiąc, dzień, godzinę i minuty w UTC), określającej okres ważności informacji, lub słowa PERM (jeżeli informacja ma charakter stały). Koniec dnia należy wyrażać jako „2359” (nie należy używać „2400”). Jeśli czas zakończenia ważności informacji podanej w NOTAM jest niepewny, należy podać przypuszczalny czas obowiązywania informacji w postaci grupy data-czas zakończonej skrótem EST. Każdy NOTAM zawierający EST należy skasować lub zastąpić przed grupą data-czas podaną w polu C).

7. Pole D)

Jeżeli niebezpieczeństwo, status operacyjny lub stan urządzenia, które jest opisywane, będą zgodne z określonym harmonogramem czasowym pomiędzy datami-czasami określonymi w polu B) i C), to taką informację należy podać w polu D). Jeżeli tekst w polu D) przekracza 200 znaków, informację tę należy przedstawić w oddzielnym, kolejnym NOTAM.

Uwaga.— Wytyczne na temat jednolitej definicji pola D) przedstawiono w Doc 8126.

8. Pole E)

W tym polu należy używać zdekodowanego kodu NOTAM, uzupełnionego, w stosownych przypadkach, o skróty ICAO, wskaźniki, identyfikatory, oznaczenia, znaki wywoławcze, częstotliwości, cyfry oraz tekst otwarty. Jeżeli NOTAM wykorzystuje się na skalę międzynarodową, w tych częściach, które są pisane otwartym tekstem, należy stosować język angielski. Zapis powinien być zwarty i jednoznaczny, co pozwoli na właściwe przedstawienie NOTAM w Biuletynie Informacji Przed Lotem. W przypadku NOTAMC należy podać odniesienie do przedmiotu oraz informację o stanie, co pozwoli na zweryfikowanie jego wiarygodności.

9. Pola F) i G)

Pól tych używa się jedynie w przypadku ostrzeżeń nawigacyjnych lub ograniczeń w przestrzeni powietrznej i stanowią one część zapisu podawanego w Biuletynie Informacji Przed Lotem. Należy podać w nich dolną i górną granicę wysokości względnej związanej z zagrożeniem lub ograniczeniami, jednoznacznie określając tylko jeden układ odniesienia i jednostkę miary. Skrótów GND i SFC należy używać w polu F) do określania odpowiednio poziomu terenu i powierzchni. Skrótu UNL należy używać w polu G) w znaczeniu „nieograniczony” (unlimited).

Dodatek 4

FORMULARZ SNOWTAM

(patrz rozdział 5.2.3)

(obowiązuje do 4 listopada 2020 r.)

(Nagłówek COM)	(WSKAŹNIK PIERWSZEŃSTWA)	(ADRESY ODBIORCÓW)	<≡
	(DATA I CZAS WYPEŁNIENIA)	(IDENTYFIKATOR NADAWCY)	<≡
(Skrócony nagłówek)	(SWAA* NUMER KOLEJNY)	(WSKAŹNIK LOKALIZACJI)	DATA/CZAS OBSERWACJI
	S W * *		
			(GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA)
			<<≡(

SNOWTAM	Nr kolejny SNOWTAM	<≡
(WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA)	A)	<≡
(DATA/CZAS OBSERWACJI (czas zakończenia pomiaru UTC))	B)	→
(OZNACZNIK DROGI STARTOWEJ)	C)	→
(DŁUGOŚĆ OCZYSZCZONEJ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST MNIEJSZA OD OPUBLIKOWANEJ DŁUGOŚCI (m))	D)	→
(SZEROKOŚĆ OCZYSZCZONEJ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST MNIEJSZA OD OPUBLIKOWANEJ SZEROKOŚCI (m; jeśli jest przesunięta w lewo lub w prawo od linii centralnej, należy dodać odpowiednio litery „L” lub „R”)	E)	→
(POKRYCIE NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (Obserwowane na każdej 1/3 długości drogi, począwszy od progu o niższym oznaczeniu) NIL – CZYSTA I SUCHA 1 – WILGOTNA 2 – MOKRA 3 – SZADŹ LUB SZRON (grubość warstwy zwykle mniejsza niż 1 mm) 4 – SUCHY ŚNIEG 5 – MOKRY ŚNIEG 6 – BŁOTO POŚNIEGOWE 7 – LÓD 8 – ŚNIEG UBITY LUB ZWAŁOWANY 9 – ZAMARZNIĘTE KOLEINY I BRUZDY)	F) .../.../...	→
(ŚREDNIA GRUBOŚĆ WARSTWY (mm) DLA KAŻDEJ 1/3 CAŁKOWITEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)	G) .../.../...	→
(OSZACOWANE HAMOWANIE NA KAŻDEJ 1/3 DROGI STARTOWEJ) OSZACOWANE HAMOWANIE DOBRE - 5 ŚREDNIE/DOBRE - 4 ŚREDNIE - 3 ŚREDNIE/ZŁE - 2 ZŁE - 1 (Wartości pośrednie ŚREDNIE/DOBRE i ŚREDNIE/ZŁE służą do bardziej precyzyjnego określenia warunków, w przypadku gdy występują warunki pośrednie między średnimi a dobrymi lub złymi).	H) .../.../...	→
(KRYTYCZNE ZWAŁY ŚNIEGU (Jeśli występują, podać wysokość (cm)/odległość od krawędzi drogi (m), dodając ewentualnie „L”, „R” lub „LR”)	J)	→
(ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ (Jeśli są zastonięte, wpisać „YES”, dodając ewentualnie „L”, „R” lub „LR”)	K)	→
(DALSZE OCZYSZCZANIE (Jeśli jest planowane, podać długość (m) i szerokość (m) oczyszczanej części drogi startowej, lub jeśli będzie oczyszczana cała droga startowa, wpisać „TOTAL”)	L)	→
(PRZYPUSZCZALNY CZAS ZAKOŃCZENIA DALSZEGO OCZYSZCZANIA (godzina i minuty UTC))	M)	→
(DROGA KOŁOWANIA (Jeśli nie jest dostępna, wpisać „NO”)	N)	→
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA (Jeśli są wyższe niż 60 cm, wpisać „YES” i podać odległość między zwałami (m))	P)	<≡
(PŁYTA POSTOJOWA (Jeśli nie jest dostępna, wpisać „NO”)	R)	→
(NASTĘPNA PLANOWANA OBSERWACJA/POMIAR (miesiąc/dzień/czas UTC))	S)	→
(UWAGI OTWARTYM TEKSTEM (Włącznie ze stopniem pokrycia zanieczyszczeniem i innymi znaczącymi operacyjnie informacjami, np. o posypywaniu piaskiem, odładzaniu, środkach chemicznych))	T)	><≡
UWAGI: 1. Wstawić oznaczenie Państwa zgodnie z ICAO Doc 7910, część 2. 2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtarzać od pola B) do P). 3. Słowa w nawiasach () nie podlegają transmisji		

PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA SNOWTAM1. *Informacje ogólne*

- a) Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, należy powtórzyć pola od B) do P) włącznie.
- b) Jeśli pola nie zawierają informacji, należy je całkowicie pominąć (wraz ze wskaźnikiem).
- c) Należy używać metrycznych jednostek miar, nie podając ich oznaczeń.
- d) Maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 8 godzin. Nowy SNOWTAM wydaje się, kiedy tylko nastąpi odbiór nowego raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej. Następujące zmiany warunków na drodze startowej są uważane za znaczące:
 - 1) zmiana współczynnika szepności o 0,05;
 - 2) zmiana grubości pokrycia większa niż: 20 mm dla suchego śniegu, 10 mm dla mokrego śniegu, 3 mm dla topniejącego śniegu;
 - 3) zmiana dostępnej długości lub szerokości drogi startowej o 10% lub więcej;
 - 4) wszelkie zmiany rodzaju lub wielkości pokrycia, które wymagają ponownej klasyfikacji w polach F) lub T) SNOWTAM;
 - 5) powstanie i/lub zmiany wysokości lub odległości od linii centralnej niebezpiecznych zwałów śniegu po jednej lub obu stronach drogi startowej;
 - 6) jakiegokolwiek zmiany widoczności świateł drogi startowej, spowodowane ich zakryciem;
 - 7) powstanie lub zmiany wszelkich innych warunków uznanych za znaczące, zgodnie z doświadczeniem lub lokalną sytuacją.
- e) Dla ułatwienia automatycznego przetwarzania depesz SNOWTAM w komputerowych bankach danych dołącza się skrócony nagłówek „TTAAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)”. Znaczenie symboli jest następujące:

TT = oznaczenie danych dla SNOWTAM = SW;

AA = geograficzny oznacznik Państwa np. LF = Francja, EG = Zjednoczone Królestwo (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910) część 2, Spis literowych wskaźników lokalizacji przynależności państwowej);

iiii = numer seryjny SNOWTAM w czterocyfrowej grupie;

CCCC = czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska, którego dotyczy SNOWTAM (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910));

MMYYGGgg = data/czas obserwacji/pomiaru, gdzie:

MM = miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12;

YY = dzień miesiąca;

GGgg = czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);

(BBB) = nieobowiązkowa grupa umożliwiająca:

Korektę depeszy SNOWTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR.

Uwaga 1.— Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa.

Uwaga 2.— Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, podaje się indywidualną datę/czas obserwacji/pomiaru dla każdej z dróg startowych, powtarzając pole B), ostatnią datę/czas obserwacji/pomiaru wykorzystuje się w skróconym nagłówku (MMYYGGgg).

Przykład: Skrócony nagłówek SNOWTAM o numerze 149 z Zurychu, pomiar/obserwacja z dnia 7 listopada 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

Uwaga.— Grupy informacji są oddzielone spacją, jak pokazano powyżej.

- f) Między tekstem „SNOWTAM” w formularzu SNOWTAM a numerem seryjnym SNOWTAM w czterocyfrowej grupie należy zachować odstęp, np. SNOWTAM 0124.
- g) W celu czytelności informacji SNOWTAM, należy stosować pusty wiersz po numerze seryjnym SNOWTAM, po polu A, po ostatnim polu odnoszącym się do drogi startowej (np. polu P) oraz po polu S.
2. *Pole A* – Wskaźnik lokalizacji lotniska (czteroliterowy wskaźnik lokalizacji ICAO).
 3. *Pole B* – grupa złożona z ośmiu cyfr, oznaczająca czas obserwacji ze wskazaniem miesiąca, dnia, godziny i minut, podana w czasie UTC; pole B) zawsze musi być wypełnione.
 4. *Pole C* – oznaczenie drogi startowej o niższym numerze.
 5. *Pole D* – Długość oczyszczonej drogi startowej (m), jeśli część oczyszczona jest krótsza od opublikowanej długości (patrz pole T - informacja o nieoczyszczonej części drogi startowej).
 6. *Pole E* – Szerokość oczyszczonej drogi startowej (m), jeśli część oczyszczona jest mniejsza od opublikowanej szerokości. Jeśli część oczyszczona przesunięta jest w lewo lub prawo od linii centralnej (patrząc od progu o niższym numerze), należy dodać (bez spacji) literę „L” lub „R”.
 7. *Pole F* – Pokrycie na całej długości drogi startowej, zgodnie z wyjaśnieniem podanym w formularzu SNOWTAM. Dla określenia różnych warunków na poszczególnych częściach drogi startowej, może być użyta odpowiednia kombinacja cyfr. Jeśli na jednym odcinku drogi startowej występuje więcej niż jeden rodzaj pokrycia, powinny być one wymienione w kolejności od warstwy wierzchniej do spodniej (najbliższej drodze startowej). Jeżeli zwały śniegu i ilość opadów przewyższają średnie wartości lub jeżeli występują szczególne cechy charakterystyczne związane z opadami, to informacje o nich podaje się tekstem otwartym w polu T) SNOWTAM. Wartości dla każdej jednej trzeciej drogi startowej są rozdzielane przez ukośnik (/). Nie stosuje się spacji pomiędzy wartością a ukośnikiem. Przykład: 47/47/47.

Uwaga.— Określenia różnych rodzajów śniegu podane są na końcu niniejszego dodatku.

8. *Pole G* – Średnia grubość warstwy (mm) dla każdej 1/3 długości drogi startowej lub „XX”, jeśli pomiar tej warstwy jest niemożliwy lub nieistotny pod względem operacyjnym. Pomiar musi być dokonywany z dokładnością do 20 mm dla suchego śniegu, 10 mm dla mokrego śniegu i 3 mm dla roztajającego śniegu. Wartości dla każdej jednej trzeciej drogi startowej są rozdzielane przez ukośnik (/). Nie stosuje się spacji pomiędzy wartością a ukośnikiem. Przykład: 20/20/20.
9. *Pole H* – Oceniane hamowanie dla każdej jednej trzeciej drogi startowej (jedna cyfra) w kolejności od progu o niższym numerze.

Urządzenia do pomiaru szepności mogą być używane do oceny stanu nawierzchni drogi startowej. Niektóre państwa mogły opracować procedury oceny stanu nawierzchni drogi startowej obejmujące wykorzystanie informacji z urządzeń do pomiaru szepności, w postaci wartości liczbowych. W takich wypadkach, procedury te powinny zostać opublikowane w AIP. Informacje z nich wynikające umieszcza się w polu T) formularza SNOWTAM.

Wartości dla każdej jednej trzeciej drogi startowej są rozdzielane przez ukośnik (/). Nie stosuje się spacji pomiędzy wartością a ukośnikiem. Przykład: 5/5/5.

10. *Pole J* – Niebezpieczne zwały śniegu. Jeśli występują, podać wysokość (cm) i odległość od krawędzi drogi startowej (m), dodając (bez spacji) oznaczenia „L” (lewa strona), „R” (prawa strona) lub „LR” (z obu stron) informujące, z której strony występują. Obserwację przeprowadza się z progu o niższym numerze.
11. *Pole K* – Jeśli światła drogi startowej są zakryte - wpisać „YES”, dodając (bez spacji) „L”, „R” lub litery „LR”, patrząc od progu o niższym numerze.
12. *Pole L* – Jeśli ma być prowadzone dalsze odśnieżanie, podać przewidywaną do odśnieżenia długość i szerokość drogi startowej lub „TOTAL”, jeśli droga startowa ma być oczyszczona w całości.
13. *Pole M* – Wpisać przewidywany czas zakończenia akcji oczyszczania (UTC).
14. *Pole N* – W celu określenia warunków panujących na drodze kołowania może być użyty kod (kombinacja kodów) stosowany dla pola F). Wpisać „NO”, jeśli drogi kołowania dla danej drogi startowej nie są dostępne.
15. *Pole P* – Jeśli zwały śniegu są wyższe niż 60 cm, wpisać „YES” oraz odległość boczną (pomiędzy) dzielącą zwały śniegu (m).
16. *Pole R* – Dla opisu warunków na płycie postojowej może być użyty kod (kombinacja kodów) stosowany dla pola F). Wpisać „NO”, jeśli płyta jest niedostępna.
17. *Pole S* – Wpisać przewidywany czas następnej obserwacji/pomiaru (UTC).
18. *Pole T* – Opisać tekstem otwartym wszelkie operacyjnie istotne informacje, podając zawsze długość nieoczyszczonej drogi startowej (pole D)) oraz rozległość zanieczyszczenia (pole F)) dla każdej 1/3 drogi startowej (jeśli ma to miejsce), zgodnie z poniższym wykazem:

RWY CONTAMINATION 10 PERCENT – jeśli zanieczyszczone jest do 10% drogi startowej;
RWY CONTAMINATION 25 PERCENT – jeśli zanieczyszczone jest 11 – 25% drogi startowej;
RWY CONTAMINATION 5 PERCENT – jeśli zanieczyszczone jest 26 – 50% drogi startowej;
RWY CONTAMINATION 100 PERCENT – jeśli zanieczyszczone jest 51 – 100% drogi startowej.

PRZYKŁAD WYPEŁNIONEGO FORMULARZA SNOWTAM

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX

070645 LSZHYNXX

SWLS0149 LSZH 11070700

(SNOWTAM 0149

A) LSZH

B) 11070620 C) 02 D)...P)

B) 11070600 C) 09 D)...P)

B) 11070700 C) 12 D)...P)

R) NO S) 11070920

T) DEICING

Uwaga.— Patrz Aeronautical Information Service Manual (*Doc 8126*), w zakresie innych, obejmujących odmiennie warunki drogi startowej, przykładów NOTAM.

8/11/2018

Określenia różnych rodzajów śniegu

Topniejący śnieg (Slush). Śnieg nasycony wodą, który uderzony z góry obcasem lub czubkiem buta rozbryzguje się; ciężar właściwy: 0,5 do 0,8.

Uwaga.— Połączenia lodu, śniegu i/lub stojącej wody mogą, zwłaszcza gdy pada deszcz i/lub śnieg, tworzyć substancje o ciężarach właściwych powyżej 0,8. Substancje te, na skutek dużej zawartości wody/lodu, będą miały wygląd bardziej przejrzysty niż mętny i przy większych ciężarach właściwych, będą łatwo odróżnialne od topniejącego śniegu.

Śnieg (na powierzchni ziemi).

- a) *Suchy śnieg.* Śnieg, który (gdy nie jest ubity) rozprasza się pod wpływem podmuchu lub który ściśnięty w dłoni rozpada się po zwolnieniu ucisku; ciężar właściwy: mniejszy niż 0,35.
- b) *Mokry śnieg.* Śnieg, który ściśnięty w dłoni lepi się oraz tworzy bryłę lub ma tendencję do tworzenia bryły; ciężar właściwy: 0,35 do mniej niż 0,5.
- c) *Ubity śnieg.* Śnieg, który został zagęszczony w jednolitą, niepoddającą się dalszemu zagęszczaniu masę i który przy podnoszeniu zlepia się lub rozkrusza; ciężar właściwy: 0,5 i wyżej.

INSTRUKCJA WYPELNIANIA FORMULARZA SNOWTAM

Uwaga.— Pochodzenie danych, proces oceny i procedury związane z systemem podawania warunków panujących na nawierzchni drogi startowej są zawarte w Procedures for Air navigation Services – Aerodromes (PANS – Aerodromes, Doc 9981).

1. Informacje ogólne

- a) Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, należy powtórzyć pola od B do H (sekcja istotna dla osiągnięć samolotu).
- b) Liter zastosowanych do rozróżnienia pól podawania informacji użyto jedynie do celów referencyjnych i nie należy ich dołączać do treści depezy SNOWTAM. Litery: M (ang. mandatory – obowiązkowe), C (ang. conditional – warunkowe), O (ang. optional – opcjonalne) określają konieczność zastosowania pól i informacji w depezy zgodnie z wyjaśnieniami poniżej.
- c) Należy używać metrycznych jednostek miar, nie podając ich oznaczeń.
- d) Maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 8 godzin. Nowy SNOWTAM wydaje się, kiedy tylko nastąpi odbiór nowego raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej.
- e) Nowy SNOWTAM kasuje poprzedni SNOWTAM.
- f) Dla ułatwienia automatycznego przetwarzania depezy SNOWTAM w komputerowych bankach danych dołącza się skrócony nagłówek „TTAAiiii CCCC MMYYGg (BBB)”. Znaczenie tych symboli jest następujące:

TT = oznaczenie danych dla SNOWTAM = SW;

AA = geograficzny oznacznik Państwa np. LF = Francja, EG = Zjednoczone Królestwo (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910) część 2, Spis literowych wskaźników lokalizacji przynależności państwowej);

iiii = numer seryjny SNOWTAM w czterocyfrowej grupie;

CCCC = czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska, którego dotyczy SNOWTAM (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910));

MMYYGGg = data/czas obserwacji/pomiaru, gdzie:

MM = miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12;

YY = dzień miesiąca;

GGg = czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);

(BBB) = nieobowiązkowa grupa umożliwiająca korektę, w przypadku wystąpienia błędu, dla depezy SNOWTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR.

Uwaga 1.— Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa.

Uwaga 2.— Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, podaje się indywidualną datę/czas obserwacji/pomiaru dla każdej z dróg startowych, powtarzając pole B). Ostatnią datę/czas obserwacji/pomiaru wykorzystuje się w skróconym nagłówku (MMYYGGg).

Przykład: Skrócony nagłówek SNOWTAM o numerze 149 z Zurychu, pomiar/obserwacja z dnia 7 listopada 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

Uwaga.— Grupy informacji są oddzielone znakiem spacji, jak to zostało pokazane powyżej w przykładzie.

- g) Między tekstem „SNOWTAM” w formacie SNOWTAM a numerem seryjnym SNOWTAM w czterocyfrowej grupie należy zachować odstęp, np. SNOWTAM 0124.

- h) W celu czytelności depeszy SNOWTAM należy wprowadzić pusty wiersz po numerze seryjnym SNOWTAM, po polu A oraz po sekcji istotnej dla osiągnięć samolotu.
- i) Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, należy powtórzyć pola w sekcji istotnej dla osiągnięć samolotu począwszy od DATY i CZASU OCENY dla każdej drogi startowej przed informacją z sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej.
- j) Informacjami obowiązkowymi są:
- 1) WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA;
 - 2) DATA I CZAS OCENY;
 - 3) OZNACZENIE DROGI STARTOWEJ O NIŻSZYM NUMERZE;
 - 4) KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ DLA KAŻDEJ 1/3 JEJ DŁUGOŚCI; oraz
 - 5) OPIS WARUNKÓW DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (gdy wartość kodu określającego warunki na drodze startowej (RWYCC) jest podana w zakresie 1-5).

2. Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu

Pole A – Wskaźnik lokalizacji lotniska (czteroliterowy wskaźnik lokalizacji ICAO).

Pole B – Data i czas zakończenia prac nad oceną (grupa złożona z ośmiu cyfr, oznaczająca czas obserwacji ze wskazaniem miesiąca, dnia, godziny i minut, podana w czasie UTC).

Pole C – Oznaczenie drogi startowej dla progu o niższym numerze (nn[L] lub nn[C] lub nn[R])

Uwaga.— Dla każdej drogi startowej podaje się tylko jedno oznaczenie – zawsze to o najniższym numerze.

Pole D – Kod określający warunki panujące na drodze startowej – dla każdej 1/3 jej długości. Należy wprowadzić tylko 1 cyfrę (0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6) dla każdej 1/3 długości drogi i rozdzielić je ukośnikiem (n/n/n).

Pole E – Procentowe pokrycie zanieczyszczeniem dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Jeżeli podaje się wartość, należy wprowadzić 25, 50, 75 lub 100 dla każdej 1/3 długości drogi i rozdzielić je ukośnikiem ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Uwaga 1.— Informację tę podaje się tylko w przypadku, gdy warunki panujące na drodze startowej dla każdej 1/3 jej długości (*Pole D*) podano jako inne niż 6, a jednocześnie opis warunków na każdej 1/3 długości drogi startowej (*Pole G*) podano jako inny niż SUCHO (ang. DRY).

Uwaga 2.— W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie „NR”(not reported) dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.

Pole F – Głębokość luźnego zanieczyszczenia dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Jeżeli wartość się podaje, należy ją wprowadzić dla każdej 1/3 długości drogi i rozdzielić ukośnikiem (nn/nn/nn lub nnn/nnn/nnn).

Uwaga 1.— Informację tę podaje się tylko w przypadku następujących typów zanieczyszczenia:

— stojąca woda, wartości jakie należy podać to 04 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany od 3 mm do 15 mm włącznie,

— topniejący śnieg, wartości, jakie należy podać to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany od 3 mm do 15 mm włącznie,

— mokry śnieg, wartości jakie należy podać to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 5 mm,

— *suchy śnieg, wartości jakie należy podać to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 20 mm.*

Uwaga 2.— W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie „NR” (not reported) dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.

Pole G — Opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Z przedstawionych poniżej warunków należy wprowadzić wybrany opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej, rozdzielając je ukośnikiem.

UBITY ŚNIEG (COMPACTED SNOW)
SUCHY ŚNIEG (DRY SNOW)
SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
SUCHY ŚNIEG NA LODZIE (DRY SNOW ON TOP OF ICE)
SZRON (FROST)
LÓD (ICE)
TOPNIEJĄCY ŚNIEG (SLUSH)
STOJĄCA WODA (STANDING WATER)
WODA NA UBITYM ŚNIEGU (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW)
MOKRO (WET)
MOKRY LÓD (WET ICE)
MOKRY ŚNIEG (WET SNOW)
MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
MOKRY ŚNIEG NA LODZIE (WET SNOW ON TOP OF ICE)

SUCHO (DRY) (podawany tylko w przypadku, gdy nie ma zanieczyszczenia)

Uwaga.— W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie „NR” (not reported) dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.

Pole H — szerokość drogi startowej, do której to szerokości odnoszą się kody dotyczące warunków panujących na nawierzchni. Szerokość należy wprowadzić w metrach, jeśli jest ona krótsza niż opublikowana szerokość drogi startowej.

3. Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej

Uwaga 1.— Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej należy kończyć znakiem kropki.

Uwaga 2.— Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej – co do których brak informacji lub nie zostały spełnione warunki publikacji – całkowicie się pomija.

Pole I — Zredukowana długość drogi startowej. Należy wprowadzić właściwe oznaczenie drogi startowej oraz dostępną długość drogi startowej w metrach (przykład: RWY nn [L] *lub* nn [C] *lub* nn [R] REDUCED TO [n]nn).

Uwaga.— Niniejsza informacja staje się warunkowa, jeśli opublikowano NOTAM z aktualnym zestawem długości deklarowanych.

Pole J — Nawiany śnieg na drodze startowej. Jeżeli informację się podaje, należy wprowadzić „DRIFTING SNOW”.

Pole K — Luźny piasek na drodze startowej. Jeśli podaje się informację o luźnym piasku na drodze startowej, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, a następnie po spacji termin „LOOSE SAND” (przykład: RWY nn *lub* RWY nn[L] *lub* nn[C] *lub* nn[R] LOOSE SAND).

- Pole L* — Chemiczny zabieg na drodze startowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o wykonanym chemicznym zabiegu na drodze startowej, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, a następnie po spacji termin „CHEMICALLY TREATED” (przykład: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] CHEMICALLY TREATED).
- Pole M* — Zwały śniegu na drodze startowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o występowaniu na drodze startowej zwałów śniegu, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, następnie po spacji termin „SNOW BANK”, a po kolejnym znaku spacji „L”, jeśli na lewo lub „R”, jeśli na prawo lub „LR” jeśli zwał występuje po obu stronach linii centralnej wraz z odległością od tej linii centralnej podaną w metrach. Pole kończy po znaku spacji termin „FM CL”. (przykład: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] SNOWBANK Lnn lub Rnn lub LRnn FM CL).
- Pole N* — Zwały śniegu na drodze kołowania. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o występowaniu na drodze kołowania zwałów śniegu, należy wprowadzić oznaczenie drogi kołowania, następnie po spacji termin „SNOW BANK” (TWY [nn]n SNOW BANK).
- Pole O* — Zwały śniegu przyległe do drogi startowej. Jeśli konieczne jest podanie informacji o występowaniu zwałów śniegu penetrujących profil wysokościowy z planu odśnieżania lotniska, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, a następnie po spacji termin „ADJ SNOWBANKS” (przykład: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] ADJ SNOWBANKS).
- Pole P* — Warunki na drodze kołowania. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o złych warunkach lub śliskiej nawierzchni na drodze kołowania, należy wprowadzić oznaczenie drogi kołowania, a następnie po spacji termin „POOR” (przykład: TWY [n lub nn] POOR lub ALL TWY POOR).
- Pole R* — Warunki na płycie postojowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o złych warunkach lub śliskiej nawierzchni na płycie postojowej, należy wprowadzić oznaczenie płyty, a następnie po spacji termin „POOR” (przykład: APRON [nnnn] POOR lub ALL APRONS POOR).
- Pole S* — Zmierzony współczynnik tarcia. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o zmierzonym współczynniku tarcia, należy wprowadzić wartość współczynnika oraz urządzenie pomiarowe szczepności.

Uwaga.— Niniejsza informację otrzymają tylko te Państwa, które wdrożyły program pomiaru tarcia drogi startowej za pomocą atestowanych przez dane Państwo urządzeń do pomiaru tarcia.

Pole T — Uwagi tekstem otwartym.

PRZYKŁAD WYPEŁNIONEGO FORMULARZA SNOWTAM

Przykład SNOWTAM 1

GG EADBZQZX EADNZQZX
EADSZQZX 170100 EADDYNYX
SWEA0149 EADD
02170055 (SNOWTAM 0149
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW)

*Dodatek 4**Dod. 4-11*

Przykład SNOWTAM 2

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170140 EADDYNYX
SWEA0150 EADD 02170135
(SNOWTAM 0150
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH)

Przykład SNOWTAM 3

GG EADBZQZX EADNZQZX
EADSZQZX 170229 EADDYNYX
SWEA0151 EADD
02170225 (SNOWTAM 0151
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH
02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

RWY 09L SNOW BANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOW BANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR)

Przykład SNOWTAM 4

GG EADBZQZX EADNZQZX
EADSZQZX 170350 EADDYNYX
SWEA0152 EADD
02170345 (SNOWTAM 0152
EADD
02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH
02170134 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH
02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW 35

DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)

Dodatek 5

FORMULARZ ASHTAM

(patrz rozdział 5, 5.2.5.1.5)

(Nagłówek)	(WSKAŹNIK PIERWSZEŃSTWA)	(ADRESY ODBIORCÓW) ¹												
	(DATA/CZAS WYPEŁNIENIA)				(IDENTYFIKATOR NADAWCY)									
(Skrócony nagłówek)	(VA* ² NUMER KOLEJNY)				(WSKAŹNIK LOKALIZACJI)			DATA/CZAS WYDANIA				(GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA)		
	V	A	*2	*2										

ASHTAM	(NUMER KOLEJNY)
(REJON INFORMACJI POWIETRZNEJ PODDANY ODDZIAŁYWANIU)	A)
(DATA/CZAS (UTC) ERUPCJI)	B)
(NAZWA I IDENTYFIKATOR WULKANU)	C)
(SZEROKOŚĆ I DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA WULKANU LUB RADIAŁ I ODLEGŁOŚĆ OD POMOCY NAWIGACYJNEJ)	D)
(KOLOR KODU ALARMU WULKANICZNEGO, WRAZ Z KOLOREM KODU POPRZEDZAJĄCEGO TEN ALARM) ³	E)
(WYSTĘPOWANIE I POZIOMY/PIONOWY ZASIĘG CHMURY PYŁU WULKANICZNEGO) ⁴	F)
(KIERUNEK PRZEMIESZCZANIA SIĘ CHMURY PYŁU WULKANICZNEGO) ⁴	G)
(TRASY LOTNICZE LUB ICH CZĘŚCI ORAZ POZIOMY LOTÓW PODLEGAJĄCE ODDZIAŁYWANIU)	H)
(ZAMKNIĘTE PRZESTRZENIE I/LUB TRASY LOTNICZE LUB ICH CZĘŚCI ORAZ DOSTĘPNE ALTERNATYWNE TRASY LÓTNICZE)	I)
(ŹRÓDŁO INFORMACJI)	J)
(UWAGI TEKSTEM OTWARTYM)	K)
<p>UWAGI:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zob. także dodatek 5 dotyczący adresów, których używa się w ustalonych systemach rozpowszechniania. *Należy wstawić przyjętą przez ICAO literę przynależności państwowej, zgodnie z dokumentem ICAO Doc 7910, część 2. Zob. punkt 3.5 poniżej. Porady co do występowania rozległości oraz przemieszczania się chmury pyłu wulkanicznego, dotyczące pozycji G) i H), można uzyskać z odpowiedzialnego za dany FIR ośrodka(-ów) doradztwa ds. pyłu wulkanicznego (Volcanic Ash Advisory Centre(s)). Nazwy punktów w nawiasach () nie podlegają transmisji. 	

PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA ASHTAM

1. Informacje ogólne

1.1 ASHTAM zawiera informacje o stanie aktywności wulkanu, gdy zmiana jego aktywności ma lub będzie miała znaczenie operacyjne. Informacje te podaje się za pomocą kodu barw opisanego w punkcie 3.5 (poniżej), określającego poziom alarmu wulkanicznego.

1.2 W wypadku wystąpienia erupcji wulkanicznej, wskutek której powstała chmura pyłu wulkanicznego o znaczeniu operacyjnym, ASHTAM zawiera również informacje o lokalizacji, rozległości i przemieszczaniu się tej chmury oraz trasach lotniczych i wysokościach (poziomach lotu) podlegających jej oddziaływaniu.

1.3 Wydawanie ASHTAM podających informacje o erupcji wulkanicznej, zgodnie z poniższym działem 3, **nie** należy opóźniać do chwili uzyskania wszystkich informacji przewidzianych w polach od A) do K), ale powinno ono nastąpić natychmiast po otrzymaniu informacji, że erupcja miała miejsce lub że jest oczekiwana, nastąpiła lub ma nastąpić zmiana aktywności wulkanu o znaczeniu operacyjnym, oraz że pojawiła się chmura pyłu wulkanicznego. W wypadku gdy erupcja wulkanu jest spodziewana, a chmura pyłu jeszcze się nie pojawiła, należy wypełnić pola od A) do E), a w polach od F) do I) wpisać „nie dotyczy” („*not applicable*”). Podobnie należy postąpić po odebraniu, np. specjalnych meldunków z powietrza o pojawieniu się chmury pyłu wulkanicznego, której źródło (wulkan) pozostaje nieznanne. W takim wypadku, w trakcie oczekiwania na dalsze informacje, w polach od A) do E) ASHTAM należy wpisać „nieznane” („*unknown*”), a pola od F) do K) należy wypełnić na podstawie informacji zawartych w specjalnych meldunkach z powietrza. W innych okolicznościach, jeżeli nie są dostępne informacje, które należałoby podać w polach od A) do K), w polach tych należy wpisać „NIL”.

1.4 Maksymalny okres ważności ASHTAM wynosi 24 godziny. Jeśli w tym czasie w alarmowym kodzie barw wystąpi zmiana, należy wydać nowy ASHTAM.

2. Skrócony nagłówek

2.1 Oprócz typowego nagłówka łączności AFTN, dla ułatwienia automatycznego przetwarzania depesz ASHTAM w komputerowych bankach danych należy dołączyć skrócony nagłówek „TT AAiiii CCCC MMYYGg (BBB)”. Symbole te mają następujące znaczenie:

- TT = oznaczenie danych dla ASHTAM = VA;
- AA = geograficzny oznacznik Państwa, np. NZ = Nowa Zelandia (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910) część 2, Spis literowych oznaczeń przynależności państwowej dla wskaźników lokalizacji);
- iiii = numer seryjny ASHTAM w czterocyfrowej grupie;
- CCCC = czteroliterowy wskaźnik lokalizacji właściwego rejonu informacji powietrznej (patrz *Wskaźniki lokalizacji ICAO* (Doc 7910) część 5, Adresy ośrodków odpowiedzialnych za FIR/UIR);
- MMYYGg = data/czas meldunku, gdzie:
 - MM = miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12
 - YY = dzień miesiąca
 - GGg = czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);
- (BBB) = grupa nieobowiązkowa, umożliwiająca wydanie korekty depeszy ASHTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR.

Uwaga.— Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa.

Przykład: Skrócony nagłówek ASHTAM dla FIR oceanicznego Auckland, meldunek z dnia 7 listopada 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620

3. Treść ASHTAM

3.1 *Pole A* — Podana tekstem otwartym nazwa rejonu informacji powietrznej, którego dotyczy ASHTAM, odpowiadająca wskaźnikowi lokalizacji w skróconym nagłówku. W tym przykładzie jest to „FIR oceaniczny Auckland”.

3.2 *Pole B* — Data i czas (UTC) pierwszej erupcji.

3.3 *Pole C* — Nazwa i numer wulkanu, tak jak podano w *Podręczniku pyłu wulkanicznego, materiałów radioaktywnych oraz chmur chemikaliów toksycznych* (Doc 9691), dodatku E oraz na Mapie świata przedstawiającej wulkany i główne zagrożenia lotnicze (World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features).

3.4 *Pole D* — Szerokość/długość geograficzna wulkanu wyrażona w stopniach lub za pomocą radiału i odległości od pomocy nawigacyjnej, jak podano w *Podręczniku pyłu wulkanicznego, materiałów radioaktywnych oraz chmur chemikaliów toksycznych* (Doc 9691), dodatku E oraz na Mapie świata przedstawiającej wulkany i główne zagrożenia lotnicze (World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features).

3.5 *Pole E* — Barwa kodu określająca poziom alarmu wulkanicznego, wraz z każdą poprzednią barwą kodu określającą poziom alarmu, zgodnie z następującą tabelą:

<i>Poziom alarmu określany barwą kodu</i>	<i>Stan aktywności wulkanicznej</i>
ALARM ZIELONY	Wulkan znajduje się w stanie normalnym, brak symptomów erupcji. <i>lub, po obniżeniu poziomu alarmu:</i> Aktywność wulkaniczną uważa się za zakończoną, wulkan powrócił do normalnego stanu, brak symptomów erupcji.
ALARM ŻÓŁTY	Aktywność wulkaniczna podwyższona, w odniesieniu do znanego, normalnego stanu. <i>lub, po obniżeniu poziomu alarmu:</i> Aktywność wulkaniczna znacznie się zmniejszyła, jednak kontynuuje się uważne obserwacje, w celu stwierdzenia możliwego zwiększenia aktywności.
ALARM POMARAŃCZOWY	Aktywność wulkaniczna znacznie podwyższona, wysokie prawdopodobieństwo erupcji. <i>lub,</i> Erupcja wulkaniczna trwa, brak emisji pyłu lub jest ona minimalna <i>[jeśli to możliwe, określić wysokość względną pióropusza pyłu]</i> .
ALARM CZERWONY	Prognozowana bliska erupcja, prawdopodobieństwo znacznej emisji pyłu do atmosfery. <i>lub,</i> Trwa erupcja wulkaniczna ze znaczną emisją pyłu do atmosfery <i>[jeśli to możliwe, określić wysokość względną pióropusza pyłu]</i> .

Uwaga.— Odpowiedzialna agencja wulkanologiczna danego Państwa przekazuje informacje o barwie kodu oznaczającą poziom alarmu wskazującego stan aktywności wulkanicznej oraz wszelkich zmianach względem poprzedniego stanu aktywności do ośrodka kontroli obszaru, np. „ALARM CZERWONY PO ŻÓŁTYM” lub „ALARM ZIELONY PO POMARAŃCZOWYM”.

3.6 *Pole F* — Jeśli zgłoszono, że występuje chmura pyłu mająca znaczenie operacyjne, to należy podać jej rozległość w płaszczyźnie poziomej oraz jej górną i dolną granicę za pomocą szerokości i długości geograficznej (wyrażone w pełnych stopniach) oraz wysokość bezwzględną (wyrażoną w tysiącach metrów (stóp) i/lub radiali) i odległość chmury od wulkanu. Początkowe informacje mogą opierać się wyłącznie na specjalnych meldunkach z powietrza, ale kolejne, bardziej szczegółowe informacje, powinny bazować na danych przekazywanych przez odpowiedzialne meteorologiczne biuro nadzoru i/lub centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego.

3.7 *Pole G* — Należy podać prognozowany kierunek przemieszczania się chmury pyłu na wyznaczonych poziomach, na podstawie informacji przekazywanych przez odpowiedzialne meteorologiczne biuro nadzoru i/lub centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego.

3.8 *Pole H* — Należy wskazać trasy lotnicze i części tras lotniczych, a także poziomy lotu, które podlegają oddziaływaniu lub w odniesieniu do których przypuszcza się, że mogą podlegać oddziaływaniu.

3.9 *Pole I* — Należy wskazać informacje o zamknięciu przestrzeni powietrznej, tras lotniczych lub ich części oraz o dostępności tras zastępczych.

3.10 *Pole J* — Źródło informacji (np. „specjalny meldunek z powietrza” lub „agencja wulkanologiczna”). Zawsze należy podać źródło informacji, bez względu na to, czy erupcja wulkanu bądź chmura pyłu wystąpiła, czy nie.

3.11 *Pole K* — W uzupełnieniu do powyższych informacji należy podać w formie tekstu otwartego wszelkie inne dane, istotne z operacyjnego punktu widzenia.

Dodatek 6**WYMAGANIA DOTYCZĄCE DANYCH O TERENIE I PRZESZKODACH****Tabela A6-1. Atrybuty terenu**

Atrybut terenu	Obowiązkowy/Fakultatywny
Strefa pokrycia	Obowiązkowy
Identyfikator twórcy danych	Obowiązkowy
Identyfikator źródła danych	Obowiązkowy
Metoda pozyskania	Obowiązkowy
Rozróżnialność	Obowiązkowy
Poziomy system odniesienia	Obowiązkowy
Rozdzielczość pozioma	Obowiązkowy
Dokładność pozioma	Obowiązkowy
Poziom pewności w poziomie	Obowiązkowy
Pozycja pozioma	Obowiązkowy
Wzniesienie	Obowiązkowy
Odniesienie wzniesienia	Obowiązkowy
Pionowy system odniesienia	Obowiązkowy
Rozdzielczość pionowa	Obowiązkowy
Dokładność pionowa	Obowiązkowy
Poziom pewności w pionie	Obowiązkowy
Rodzaj powierzchni	Fakultatywny
Pomierzona powierzchnia	Obowiązkowy
Poziom penetracji	Fakultatywny
Znane odstępstwa	Fakultatywny
Spójność	Obowiązkowy
Data i czas	Obowiązkowy
Zastosowana jednostka miary	Obowiązkowy

Tabela A6-2. Atrybuty przeszkód

Atrybut przeszkody	Obowiązkowy/Fakultatywny
Strefa pokrycia	Obowiązkowy
Identyfikator twórcy danych	Obowiązkowy
Identyfikator źródła danych	Obowiązkowy
Identyfikator przeszkody	Obowiązkowy
Dokładność pozioma	Obowiązkowy
Poziom pewności w poziomie	Obowiązkowy
Pozycja pozioma	Obowiązkowy
Rozdzielczość pozioma	Obowiązkowy
Zasięg poziomy	Obowiązkowy
Poziomy system odniesienia	Obowiązkowy
Wzniesienie	Obowiązkowy
Wysokość względna	Fakultatywny
Dokładność pionowa	Obowiązkowy
Poziom pewności w pionie	Obowiązkowy
Rozdzielczość pionowa	Obowiązkowy
Pionowy układ odniesienia	Obowiązkowy
Rodzaj przeszkody	Obowiązkowy
Rodzaj geometrii	Obowiązkowy
Spójność	Obowiązkowy
Data i czas	Obowiązkowy
Zastosowana jednostka miary	Obowiązkowy
Operacje	Fakultatywny
Efektywność	Fakultatywny
Oświetlenie	Obowiązkowy

Dodatek 7

USTALONY SYSTEM ROZPOWSZECHNIANIA NOTAM

(patrz rozdział 5, 5.4.2.4, oraz Załącznik 10, tom II, rozdział 4, 4.4.14)

1. Ustalony system rozpowszechniania umożliwia przesyłanie nadchodzących NOTAM (łącznie ze SNOW-TAM i ASHTAM), za pośrednictwem sieci AFS, bezpośrednio do określonych adresatów wyznaczonych przez zainteresowane Państwo otrzymujące, z równo-czesnym skierowaniem ich do Międzynarodowego Biura NOTAM – w celu sprawdzenia i kontroli.

2. Oznaczenia określonych adresatów tworzy się w następujący sposób:

1) *Pierwsza i druga litera:*

Pierwsze dwie litery wskaźnika lokalizacji ośrodka łączności sieci AFS, który jest połączony z odpowiednim Międzynarodowym Biurem NOTAM Państwa otrzymującego.

2) *Trzecia i czwarta litera:*

Są to litery „ZZ” oznaczające konieczność specjalnego rozpowszechnienia.

3) *Piąta litera:*

Piąta litera oznaczająca: NOTAM (litera „N”), SNOWTAM (litera „S”) lub ASHTAM (litera „V”).

4) *Szósta i siódma litera:*

Litery szósta i siódma, wybrane z serii od A do Z i oznaczające krajowy i/lub międzynarodowy rozdzielnik NOTAM, jaki powinien stosować odbierający ośrodek łączności AFS.

Uwaga.— Piąta, szósta i siódma litera zastępują trzyliterową grupę „YNY”, która w systemie rozpowszechniania oznacza Międzynarodowe Biuro NOTAM.

5) *Ósma litera:*

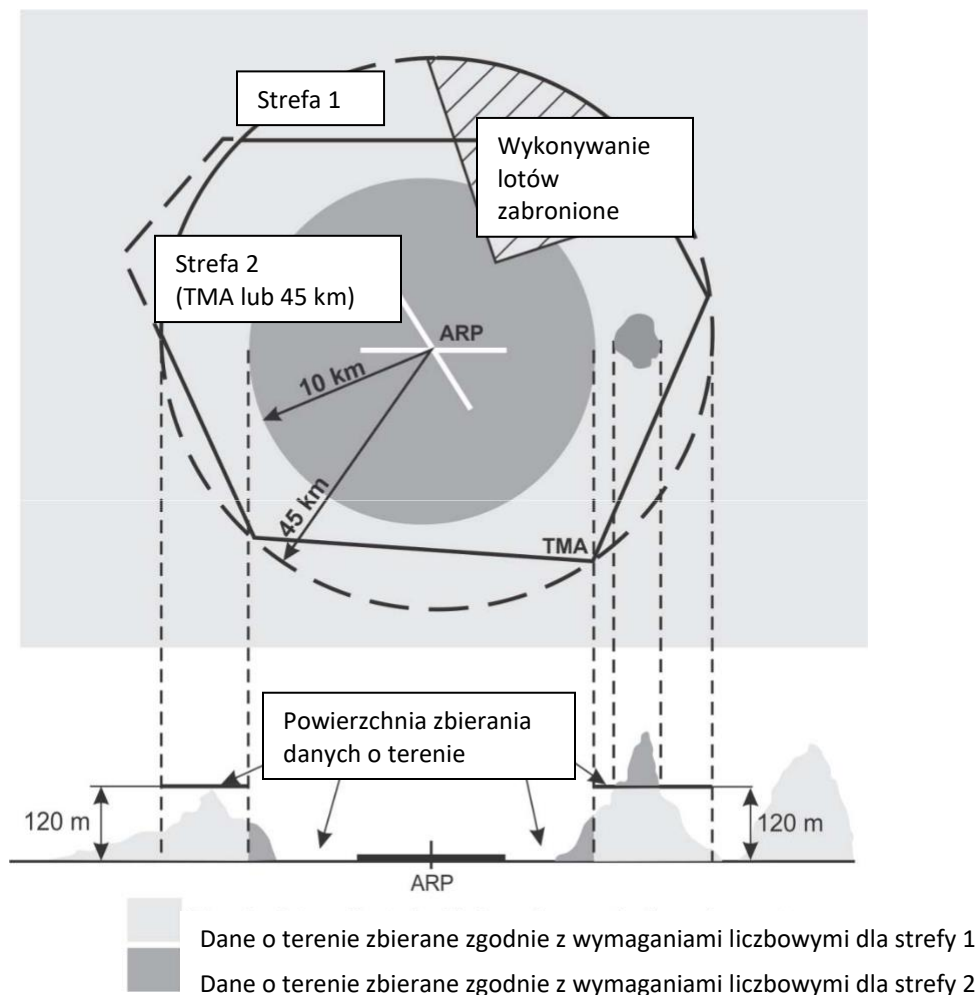
Ósmą literą powinna być litera „X”, której zadaniem jest uzupełnienie wskaźnika adresowego w taki sposób, aby składał się on z ośmiu liter.

3. Dla zapewnienia prawidłowego obiegu NOTAM, Państwa odbierające depeze powinny przekazać informacje o stosowanych, w różnych okolicznościach, kombinacjach szóstej i siódmej litery do Państw nadających NOTAM.

Dodatek 8

WYMAGANIA DOTYCZĄCE DANYCH O TERENIE I O PRZESZKODACH

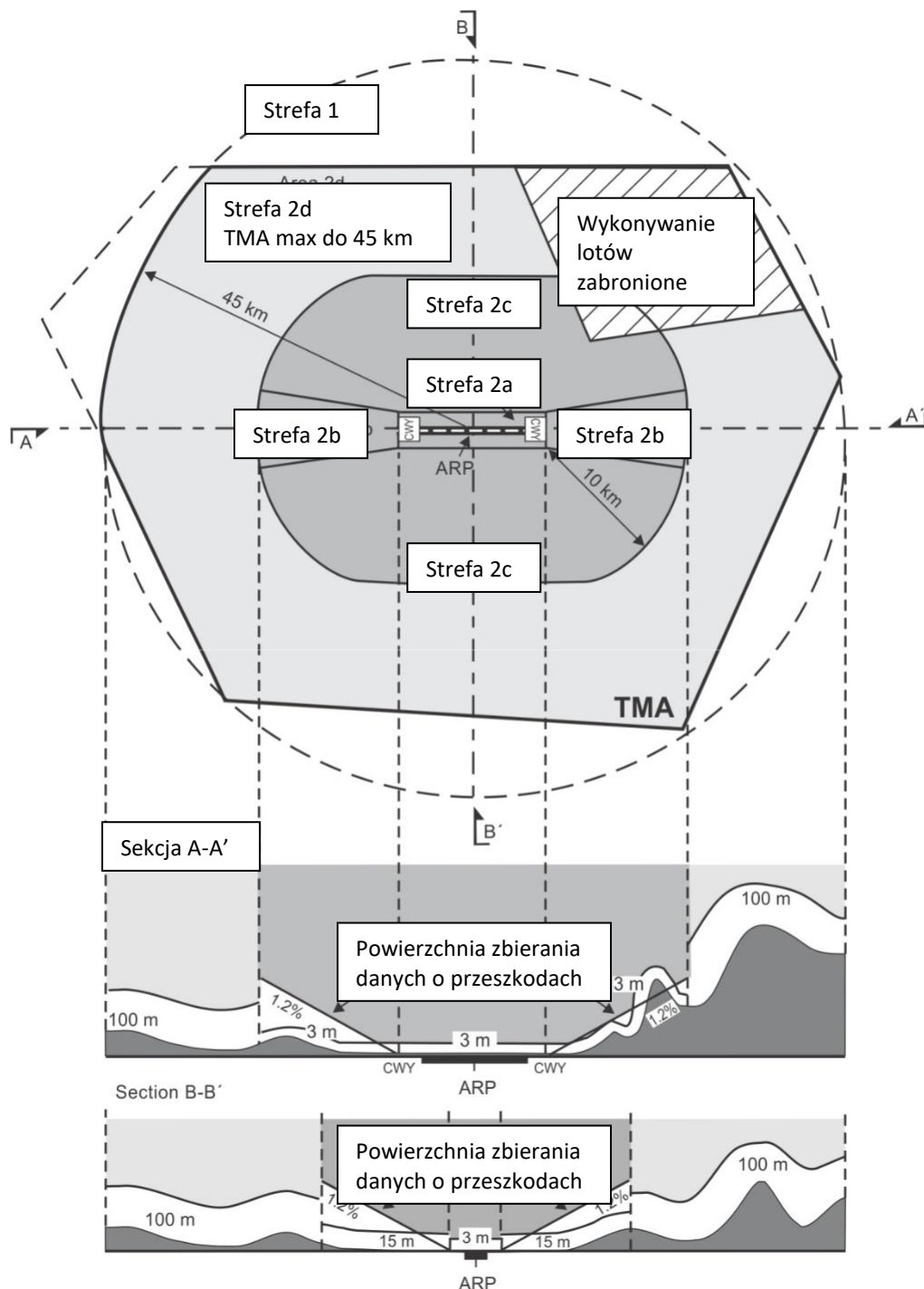
(patrz Załącznik 15, rozdział 5)



Rysunek A8-1. Powierzchnie zbierania danych o terenie — strefa 1 i strefa 2

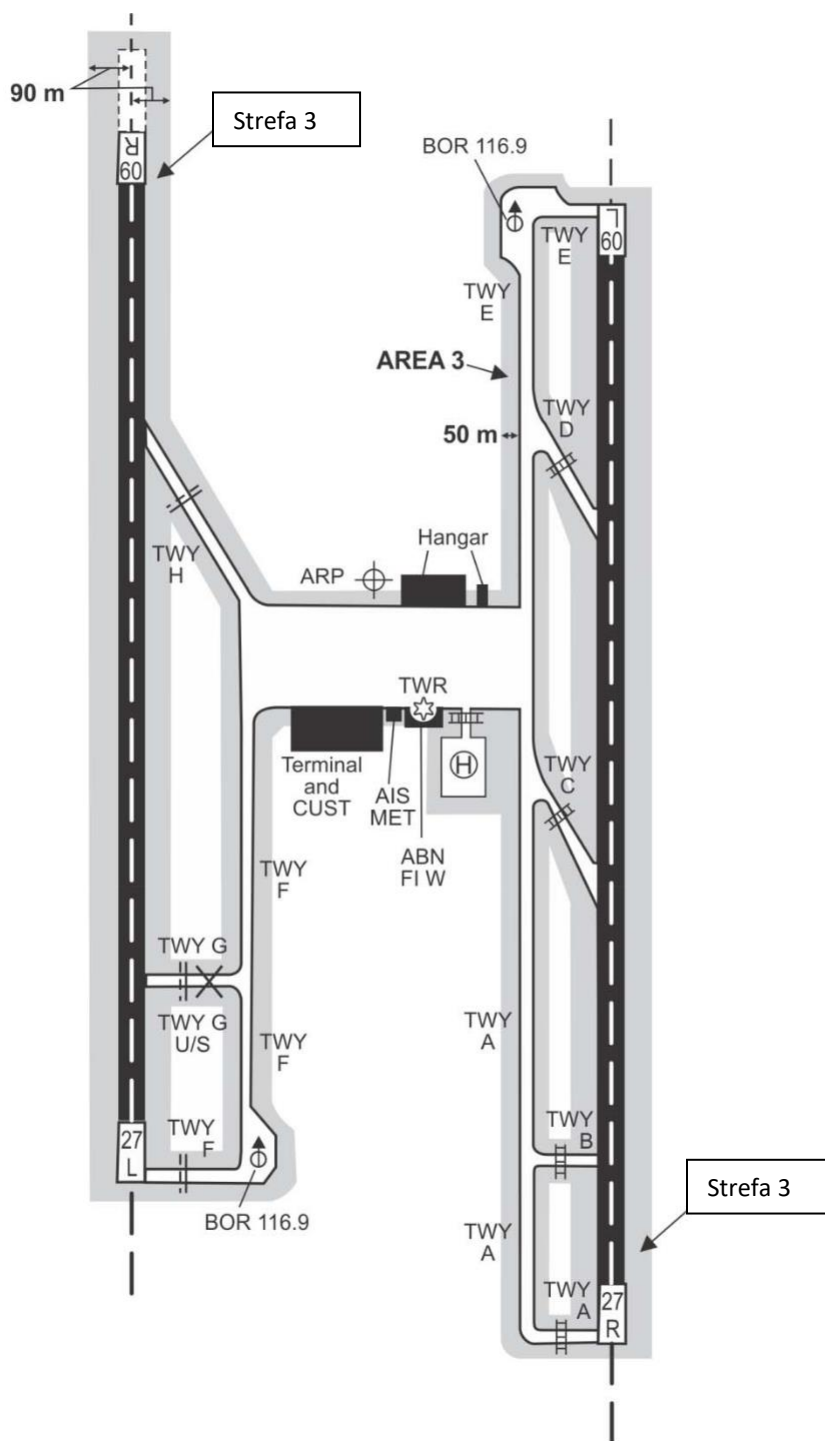
1. W strefie o promieniu 10 km od ARP dane o terenie są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2.
2. W strefie między 10 km a granicą TMA lub w strefie o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, które jest mniejsze), dane o terenie, który przewyższa płaszczyznę poziomą na wysokości 120 m ponad najniższym wzniesieniem drogi startowej, są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2.
3. W strefie między 10 km a granicą TMA lub w strefie o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, które jest mniejsze), dane o terenie, który nie przewyższa płaszczyzny poziomej na wysokości 120 m ponad najniższym wzniesieniem drogi startowej, są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1.
4. W tych częściach strefy 2, gdzie wykonywanie lotów jest zabronione z powodu bardzo wysokiego terenu lub innych lokalnych ograniczeń i/lub regulacji, dane o terenie są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1.

Uwaga.— Wymagania liczbowe dotyczące danych o terenie dla stref 1 i 2 są określone w dodatku 1.



Rysunek A8-2. Powierzchnie zbierania danych o terenie — strefa 1 i strefa 2

1. Dane o przeszkodach są gromadzone i zapisywane zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2 określonymi w dodatku 1.
2. W tych częściach strefy 2, gdzie wykonywanie lotów jest zabronione z powodu bardzo wysokiego terenu lub innych lokalnych ograniczeń i/lub regulacji, dane o przeszkodach są gromadzone i zapisywane zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1.
3. Dane o każdej przeszkodzie w strefie 1, której wysokość nad ziemią wynosi co najmniej 100 m, są gromadzone i zapisywane w bazie danych zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1 określonymi w dodatku 1.

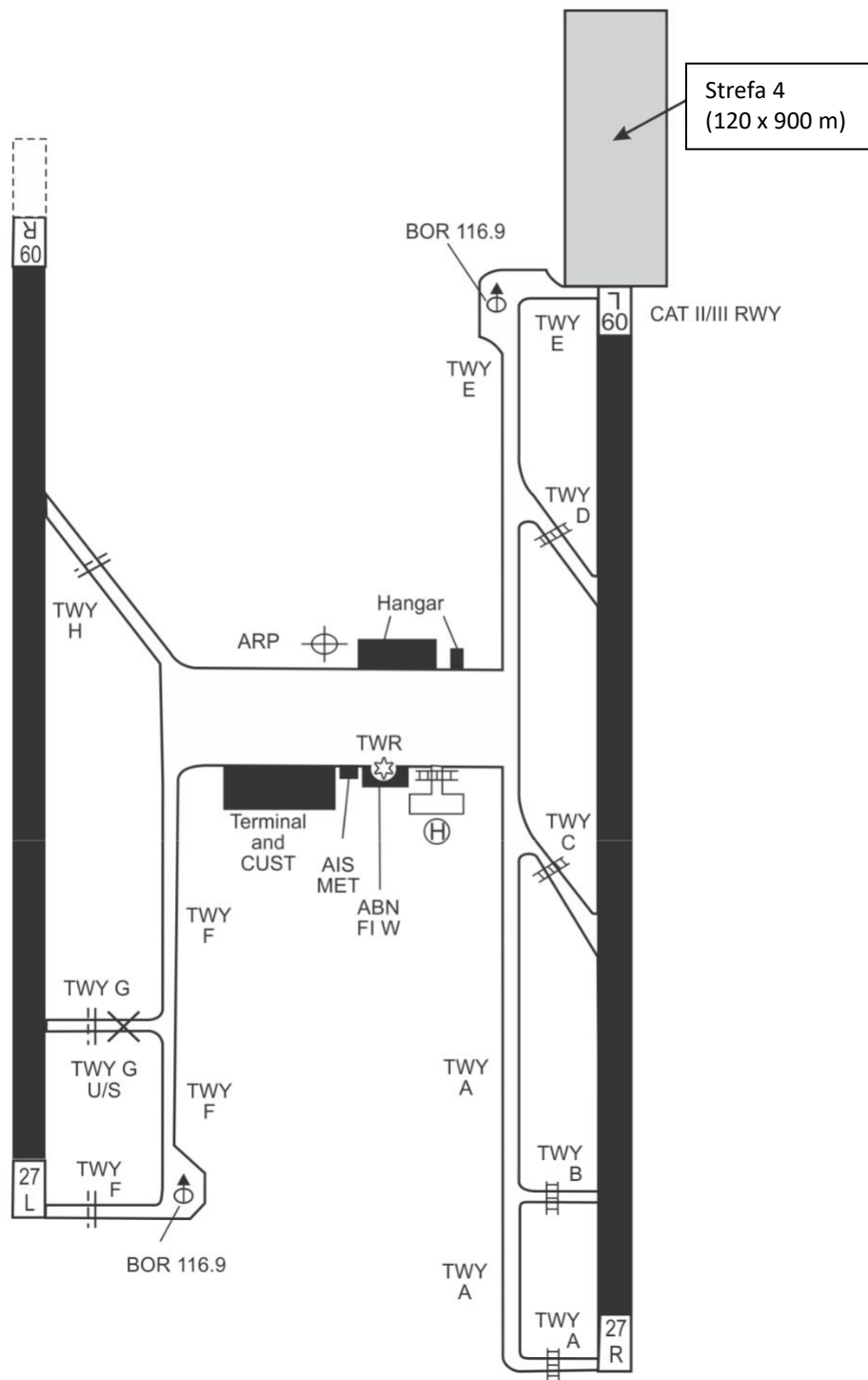


Rysunek A8-3. Powierzchnia zbierania danych o terenie i przeszkodach — strefa 3

Dane o terenie i przeszkodach dla strefy 3 są zgodne z wymaganiami liczbowymi określonymi w dodatku 1.

Dod. 8-4

Procedury — Zarządzanie Informacją Lotniczą

**Rysunek A8-4. Powierzchnia zbierania danych o terenie i przeszkodach — strefa 4**

Dane o terenie i przeszkodach dla strefy 4 są zgodne z wymaganiami liczbowymi określonymi w dodatku 1.

—KONIEC—