

Załącznik do Wytocznych nr 2
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 20 kwietnia 2012 r.

Doc 9432
AN/9



Manual of Radiotelephony

Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej

Fourth Edition — 2007 r.

Czwarta Edycja — 2007 r.

International Civil Aviation Organization

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

FOREWORD

ICAO phraseologies are contained in procedures found in Annex 10 – *Aeronautical Telecommunications*, Volume II – *Communication Procedures including those with PANS* status and in the *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444). The purpose of this manual is to provide examples of the radiotelephony phraseology found in those two documents. While the procedures and phraseology specifically reflect the situation in an environment where very high frequency (VHF) is in use, they are equally applicable in those areas where high frequency (HF) is used.

ICAO phraseologies are developed to provide efficient, clear, concise, and unambiguous communications, and constant attention should be given to the correct use of ICAO phraseologies in all instances in which they are applicable. However, it is not possible to provide phraseologies to cover every conceivable situation which may arise and the examples contained in this manual are not exhaustive, but merely representative of radiotelephony phraseology in common use. Users may find it necessary to supplement phraseologies with the use of "plain" language. When it is necessary to use plain language, it should be used according to the same principles that govern the development of phraseologies in that communications should be clear, concise, and unambiguous. Sufficient proficiency in the language being used is also required. (ICAO language proficiency requirements are found in ICAO Annex 10, Volume II and Annex 1 – Personnel Licensing.) In addition to correct use of phraseologies and adequate language proficiency, it is also important to keep in mind that the language being used in radiotelephony is often not the first language of the receiver or originator of a transmission. An awareness of the special difficulties faced by second-language speakers contributes to safer communications. Transmissions should be slow and clear. Direct statements which avoid idiomatic expressions are easier to understand than indirect statements or colloquialisms or slang.

Furthermore, certain states may specify in their aeronautical information publication (AIP) particular requirements on first contact when entering their airspace or prior to leaving their airspace. Pilots should, therefore, ensure that they are aware of such procedures by referring to the relevant instructions (e.g. AIP and NOTAM) before undertaking international flights. Examples of phraseology of this type are beyond the scope of this manual.

PRZEDMOWA¹

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

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

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

¹ W polskim wydaniu Podręcznika uwzględniono lokalne odstępstwa od radiotelefonicznej frazeologii lotniczej ICAO (**ZAŁĄCZNIK 1** i **ZAŁĄCZNIK 2**); patrz również: **AIP Polska GEN 1.7**. Nieścisłości dostrzeżone w wersji oryginalnej Podręcznika zostały odpowiednio poprawione i skatalogowane (**ZAŁĄCZNIK 3**).

TABLE OF CONTENTS

CHAPTER 1 — Glossary.....	1-1
1.1 Definitions of principal terms used in this manual	1-1
1.2 Commonly used abbreviations	1-4
1.3 Explanation of scenario	1-6
CHAPTER 2 — General operating procedures	2-1
2.1 Introduction	2-1
2.2 Transmitting technique	2-1
2.3 Transmission of letters	2-2
2.4 Transmission of numbers	2-3
2.5 Transmission of time	2-6
2.6 Standard words and phrases	2-6
2.7 Call signs.....	2-8
2.7.1 Call signs for aeronautical stations	2-8
2.7.2 Aircraft call signs	2-9
2.8 Communications	2-10
2.8.1 Establishment and continuation of communication	2-10
2.8.2 Transfer of communications	2-12
2.8.3 Issue of clearance and read-back requirements.....	2-13
2.8.4 Test procedures.....	2-15
CHAPTER 3 — General phraseology.....	3-1
3.1 Introduction	3-1
3.2 An explanation of the role of phraseologies and plain language in radiotelephony communications	3-1
3.3 Level instructions	3-2
3.4 Position reporting.....	3-4
3.5 Flight plans.....	3-5
CHAPTER 4 — Aerodrome control: aircraft	4-1
4.1 Introduction.....	4-1
4.2 Departure information and engine starting procedures	4-1
4.3 Push-back	4-2
4.4 Taxi instructions.....	4-3
4.5 Take-off procedures.....	4-6
4.6 Aerodrome traffic circuit	4-9
4.7 Final approach and landing.....	4-13
4.8 Go around	4-14
4.9 After landing.....	4-15
4.10 Essential aerodrome information	4-16

SPIS TREŚCI

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

CHAPTER 5 — Aerodrome control: vehicles	5-1
5.1 Introduction	5-1
5.2 Movement instructions	5-1
5.3 Crossing runways	5-3
5.4 Vehicles towing aircraft	5-4
CHAPTER 6 — General ATS surveillance service phraseology	6-1
6.1 Introduction	6-1
6.2 Identification and vectoring	6-1
6.3 Vectoring	6-2
6.4 Traffic information and avoiding action	6-4
6.5 Secondary surveillance radar	6-5
6.6 Radar assistance to aircraft with radiocommunications failure	6-6
6.7 Alerting phraseologies	
CHAPTER 7 — Approach control	7-1
7.1 IFR departures	7-1
7.2 VFR departures	7-1
7.3 IFR arrivals	7-2
7.4 VFR arrivals	7-6
7.5 Vectors to final approach	7-7
7.6 Surveillance radar approach	7-8
7.7 Precision radar approach	7-12
CHAPTER 8 — Area control	8-1
8.1 Area control units	8-1
8.2 Position information	8-2
8.3 Level information	8-3
8.4 Flights joining airways	8-4
8.5 Flights leaving airways	8-6
8.6 Flights crossing airways	8-6
8.7 Flights holding en route	8-6
8.8 ATS Surveillance	8-7
8.9 Automatic Dependent Surveillance (ADS)	8-8
8.10 Oceanic control	8-8
CHAPTER 9 — Distress and urgency procedures and communications failure procedures	9-1
9.1 Introduction	9-1
9.2 Distress messages	9-2
9.2.1 Aircraft in distress	9-2
9.2.2 Imposition of silence	9-3
9.2.3 Termination of distress and silence	9-3
9.3 Urgency messages	9-4
9.4 Emergency descent	9-5
9.5 Aircraft communications failure	9-6

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

CHAPTER 10 — Transmission of meteorological and other aerodrome information	10-1
10.1 Introduction	10-1
10.2 Runway Visual Range (RVR)	10-1
10.3 Runway surface conditions	10-2
CHAPTER 11 — Miscellaneous flight handling	11-1
11.1 Selective Calling (SELCAL)	11-1
11.2 Fuel dumping	11-2
11.3 Wake turbulence	11-2
11.4 Wind shear	11-3
11.5 Direction finding	11-3
11.6 ACAS manoeuvres	11-4

APPENDIX 1 - DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

APPENDIX 2 - DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (PANS-ATM Doc 4444)

APPENDIX 3 - INACCURACIES CORRECTED IN ORIGINAL VERSION OF THIS MANUAL

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

ZAŁĄCZNIK 1 - ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

ZAŁĄCZNIK 2 - ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (PANS-ATM Doc 4444)

ZAŁĄCZNIK 3 - NIEŚCISŁOŚCI POPRAWIONE W ORYGINALNEJ WERSJI PODRĘCZNIKA

Chapter 1

GLOSSARY

1.1 DEFINITIONS OF PRINCIPAL TERMS USED IN THIS MANUAL

Note.- Other definitions will be found in the appropriate ICAO documents.

Aerodrome control service (*Służba kontroli lotniska*). Air traffic control service for aerodrome traffic.

Aerodrome traffic (*Ruch lotniskowy*). All traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome.

Note.- An aircraft is in the vicinity of an aerodrome when it is in, entering or leaving an aerodrome traffic circuit.

Aerodrome traffic circuit (*Krąg nadlotniskowy*). The specified path to be flown by aircraft operating in the vicinity of an aerodrome.

Aeronautical mobile service (RR S1.32) (*Ruchoma służba lotnicza*). A mobile service between aeronautical stations and aircraft stations, or between aircraft stations, in which survival craft stations may participate; emergency position-indicating radiobeacon stations may also participate in this service on designated distress and emergency frequencies.

Aeronautical station (RR S1.81) (*Stacja lotnicza*). A land station in the aeronautical mobile service. In certain instances, an aeronautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea.

Air-ground-communication (*Łączność powietrze-ziemia*). Two-way communication between aircraft and stations or locations on the surface of the earth.

Air traffic (*Ruch lotniczy*). All aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome.

Air traffic control clearance (*Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego*). Authorization for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit.

Note 1.- For convenience, the term "air traffic control clearance" is frequently abbreviated to "clearance" when used in appropriate contexts.

Note 2.- The abbreviated term "clearance" may be prefixed by the words "taxi", "take-off", "departure", "en route", "approach" or "landing" to indicate the particular portion of flight to which the air traffic control clearance relates.

Air traffic service (ATS) (*Służba ruchu lotniczego*). A generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).

Air traffic services unit (*Organ służb ruchu lotniczego*). A generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre or air traffic services reporting office.

Rozdział 1

TERMINOLOGIA

1.1 DEFINICJE PODSTAWOWYCH TERMINÓW STOSOWANYCH W PODRĘCZNIKU

Uwaga.- Pozostałe definicje zawarte są w odpowiednich dokumentach ICAO.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Airway (Droga lotnicza). A control area or portion thereof established in the form of a corridor.

Altitude (Wysokość bezwzględna). The vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from mean sea level (MSL).

Approach control service (Służba kontroli zbliżania). Air traffic control service for arriving or departing controlled flights.

Apron (Płyta). A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance.

Area control centre (ACC) (Ośrodek kontroli obszaru). A unit established to provide air traffic control service to controlled flights in control areas under its jurisdiction.

Automatic terminal information service (ATIS) (Służba automatycznej informacji lotniskowej). The automatic provision of current, routine information to arriving and departing aircraft throughout 24 hours or a specified portion thereof:

Data link-automatic terminal information service (D-ATIS) (Służba automatycznej informacji lotniskowej). The provision of ATIS via data link.

Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS) (Foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej). The provision of ATIS by means of continuous and repetitive voice broadcasts.

Blind transmission (Nadawanie na ślepo). A transmission from one station to another station in circumstances where two-way communication cannot be established but where it is believed that the called station is able to receive the transmission.

Broadcast (Rozgłaszanie). A transmission of information relating to air navigation that is not addressed to a specific station or stations.

Clearance limit (Granica zezwolenia). The point to which an aircraft is granted an air traffic control clearance.

Controlled airspace (Przestrzeń powietrzna kontrolowana). An airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification.

Note.- Controlled airspace is a generic term which covers ATS airspace Classes A, B, C, D and E as described in Annex 11.

Control zone (Strefa kontrolowana lotniska). A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.

Expected approach time (Spodziewany czas podejścia). The time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing.

Note.- The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance.

Flight information centre (Ośrodek informacji powietrznej). A unit established to provide flight information service and alerting service.

Flight plan (Plan lotu). Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

Note.- Specifications for flight plans are contained in Annex 2. A Model Flight Plan Form is contained in Appendix 2 to the PANS-ATM

Heading (Kurs). The direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid).

Pole manewrowe (*Manoeuvring area*). Część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych.

Pole ruchu naziemnego (*Movement area*). Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt(y).

Pozycja oczekiwania (*Holding fix*). Lokalizacja geograficzna, która służy jako odniesienie dla procedury oczekiwania.

Procedura oczekiwania (*Holding procedure*). Uprzednio ustalony manewr, który zapewnia utrzymywanie się statku powietrznego w określonej przestrzeni powietrznej podczas oczekiwania na dalsze zezwolenie.

Procedura po nieudanym podejściu (*Missed approach procedure*). Procedura, którą należy wykonać, jeżeli podejście do lądowania nie może być kontynuowane.

Przestrzeń powietrzna kontrolowana (*Controlled airspace*). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej.

Uwaga.- Przestrzeń powietrzna kontrolowana jest terminem ogólnym, który obejmuje przestrzeń powietrzną ATIS klasy A, B, C, D i E, jak podano w Załączniku 11 ICAO.

Punkt meldowania (*Reporting point*). Określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego może być podawana pozycja statku powietrznego.

Punkt przyziemienia (*Touchdown*). Punkt, w którym nominalna ścieżka zniżania przecina drogę startową.

Uwaga.- „Punkt przyziemienia” jest zdefiniowany powyżej tylko punktem odniesienia, a niekoniecznie rzeczywistym punktem, w którym statek powietrzny dotknie drogi startowej.

Rozgłaszanie (*Broadcast*). Nadawanie wiadomości dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są adresowane do określonej stacji lub określonych stacji.

Ruch lotniczy (*Air traffic*). Ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska.

Ruch lotniskowy (*Aerodrome traffic*). Wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska.

Uwaga.- Statek powietrzny jest w pobliżu lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub wychodzi z niego.

Ruchoma służba lotnicza (RR S1.32) (*Aeronautical mobile service*). Służba ruchoma między stacjami lotniczymi a stacjami pokładowymi lub między stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć stacje statków ratowniczych. Do służby tej mogą być również włączone radiolatarnie wskazujące miejsce zagrożenia, pracujące na częstotliwościach używanych w niebezpieczeństwie i sytuacjach zagrożenia.

Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS) (*Automatic terminal information service*). Automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny lub przez określoną część tego okresu:

Służba automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS) (*Data link-automatic terminal information service*). Dostarczanie ATIS łączem transmisji danych.

Foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej (Foniczny ATIS) (*Voice-automatic terminal information service*). Dostarczanie ATIS poprzez ciągle i powtarzające się foniczne rozgłaszanie.

Służba kontroli lotniska (*Aerodrome control service*). Służba kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.

Służba kontroli zbliżania (*Approach control service*). Służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych przylatujących lub odlatujących statków powietrznych.

- Holding fix (*Pozycja oczekiwania*).** A geographical location that serves as a reference for a holding procedure.
- Holding procedure (*Procedura oczekiwania*).** A predetermined manoeuvre which keeps an aircraft within a specified airspace while awaiting further clearance.
- Identification (*Identyfikacja*).** The situation which exists when the position indication of a particular aircraft is seen on a situation display and positively identified.
- IFR flight (*Lot IFR*).** A flight conducted in accordance with the instrument flight rules.
- Instrument meteorological conditions (IMC) (*Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów*).** Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.
- Level (*Wysokość*).** A generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level.
- Manoeuvring area (*Pole manewrowe*).** That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.
- Missed approach procedure (*Procedura po nieudanym podejściu*).** The procedure to be followed if the approach cannot be continued.
- Movement area (*Pole ruchu naziemnego*).** That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).
- Radar approach (*Podejście radarowe*).** An approach in which the final approach phase is executed under the direction of a radar controller.
- Reporting point (*Punkt meldowania*).** A specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.
- Runway visual range (RVR) (*Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej*).** The range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centre line.
- Touchdown (*Punkt przyziemienia*).** The point where the nominal glide path intercepts the runway.
- Note.- "Touchdown" as defined above is only a datum and is not necessarily the actual point at which the aircraft will touch the runway.*
- Track (*Trak*).** The projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).
- Vectoring (*Wektorowanie*).** Provision of navigational guidance to aircraft in the form of specific headings, based on the use of radar.
- VFR flight (*Lot VFR*).** A flight conducted in accordance with the visual flight rules.
- Visual approach (*Podejście z widocznością*).** An approach by an IFR flight when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed in visual reference to terrain.
- Visual meteorological conditions (*Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością*).** Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

Note.- The specified minima are contained in Annex 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

Uwaga.- Określone minima zawarte są w Załączniku 2 ICAO.

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

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

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

Uwaga.- We frazeologii radiotelefonicznej zamiast „wysokość bezwzględna” stosuje się słowo „altitude”².

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

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

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

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

² Wymawiane jako „altitud”

1.2 COMMONLY USED ABBREVIATIONS

Note.— The abbreviations listed below are normally spoken using the constituent letters, rather than the spelling alphabet, except that those indicated by an asterisk are normally spoken as complete words.

ACC	Area control centre or area control
ADF	Automatic direction-finding equipment
AFIS	Aerodrome flight information service
AGL	Above ground level
AIP	Aeronautical information publication
AIRAC*	Aeronautical information regulation and control
AIS	Aeronautical information services
AMSL	Above mean sea level
ATC	Air traffic control (in general)
ATD	Actual time of departure
ATIS*	Automatic terminal information service
ATS	Air traffic services
ATZ	Aerodrome traffic zone
CAVOK*	Cloud, visibility and present weather better than prescribed values or conditions
CTR	Control zone
DME	Distance measuring equipment
EET	Estimated elapsed time
ETA	Estimated time of arrival or estimating arrival
ETD	Estimated time of departure or estimating departure
FIC	Flight information centre
FIR	Flight information region
FIS	Flight information service
GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
H24	Continuous day and night service

1.2. POWSZECHNIE STOSOWANE SKRÓTY

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

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

HF	High frequency (3 to 30 MHz)
IFR	Instrument flight rules
ILS	Instrument landing system
IMC	Instrument meteorological conditions
INS	Inertial navigation system
LORAN*	Long range air navigation
MET*	Meteorological or meteorology
MLS	Microwave landing system
MNPS	Minimum navigation performance specifications
NDB	Non-directorial radio beacon
NIL*	None or I have nothing to send you
NOTAM*	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with the flight operations
PAPI*	Precision approach path indicator
QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on ground
RCC	Rescue coordination center
RNAV*	Area navigation
RVR	Runway visual range
SELCAL*	A system which permits the selective calling of individual aircraft over radiotelephone channels linking a ground station with the aircraft
SID*	Standard instrument departure
SIGMET*	Information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
SNOWTAM*	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SSR	Secondary surveillance radar

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

SST	Supersonic transport
STAR*	Standard (instrument) arrival
TACAN*	UHF tactical air navigation aid
TAF*	Aerodrome forecast
TMA	Terminal control area
UHF	Ultra-high frequency (300 to 3 000 MHz)
UIR	Upper flight information region
UTA	Upper control area
UTC	Coordinated universal time
VASIS*	Visual approach slope indicator system
VDF	Very high frequency direction-finding station
VFR	Visual flight rules
VHF	Very high frequency (30 to 300 MHz)
VIP	Very important person
VMC	Visual meteorological conditions
VOLMET*	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	VHF omnidirectional radio range
VORTAC*	VOR and TACAN combination

1.3 EXPLANATION OF SCENARIO

1.3.1 In order for the reader to understand the context in which specific phrases are used, most of the examples of phraseology in this manual relate to typical situations, using fictitious call signs and locations. Any similarity with actual aircraft and ground station call signs is coincidental.

1.3.2 In the examples, the aircraft or ground station transmitting is shown by the symbol in Table 1 . The station initiating the exchange of messages is in bold type. To facilitate following the sequence of the messages each subsequent message commences below the previous one throughout the exchange.

1.3.3 The scenario for the phraseologies throughout this manual is based on an imaginary country using the non-SI alternative units of measurement. Users of the manual in States which have adopted the SI units of measurement should substitute the correct units as appropriate.

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

1.3 OBJAŚNIENIE TREŚCI PODRĘCZNIKA

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

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

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

Table 1












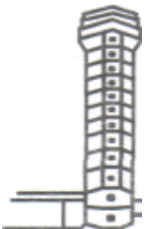




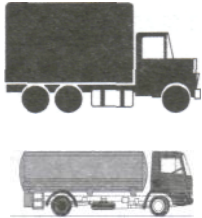




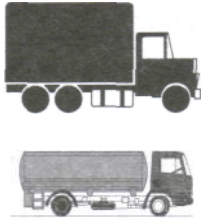




<i>Call sign</i>	<i>Symbol</i>	<i>Meaning</i>
G-ABCD G-CD		Aircraft operating in accordance with VFR
G-CDAB G-AB		General aviation aircraft operating in accordance with IFR
FASTAIR 345		Airline aircraft operating in accordance with IFR
TOWER GROUND		Aerodrome control service Surface movement control
APPROACH		Approach control service
CONTROL		Area control service
INFORMATION RADIO		Flight information service (FIS) Aeronautical station
RADAR		Radar

Tabela 1

<i>Znak wywoławczy</i>	<i>Symbol</i>	<i>Znaczenie</i>
G-ABCD G-CD		Statek powietrzny w locie VFR
G-CDAB G-AB		Statek powietrzny lotnictwa ogólnego w locie IFR
FASTAIR 345		Statek powietrzny lotnictwa komunikacyjnego w locie IFR
WIEŻA GROUND ³		Służba kontroli lotniska Służba kontroli ruchu naziemnego
ZBLIŻANIE		Służba kontroli zbliżania
KONTROLA		Służba kontroli obszaru
INFORMACJA RADIO		Służba informacji powietrznej (FIS) Lotnicza stacja radiowa
RADAR		Radar

³ Wymawiane jako „grand“

<i>Call sign</i>	<i>Symbol</i>	<i>Meaning</i>
TRUCKER 5 WORKER 21		Vehicles
TOW 5		Aircraft under tow
		Ground crew
APRON		Apron management service
G-HELI		Helicopter

<i>Znak wywoławczy</i>	<i>Symbol</i>	<i>Znaczenie</i>
CIEŻARÓWKA 5 POJAZD 21		Pojazdy poruszające się po lotnisku
HOLOWNIK 5	 	Pojazd holujący statek powietrzny Obsługa naziemna
APRON ⁴		Służba obsługi płyty
G-HELI		Śmigłowiec

⁴ Wymawiane jako „epron“

Chapter 2

GENERAL OPERATING PROCEDURES

2.1 INTRODUCTION

Radiotelephony (RTF) provides the means by which pilots and ground personnel communicate with each other. The information and instructions transmitted are of vital importance in the safe and expeditious operation of aircraft. Incidents and accidents have occurred in which a contributing factor has been the use of non-standard procedures and phraseology. The importance of using correct and precise standardized phraseology cannot be overemphasized.

2.2 TRANSMITTING TECHNIQUE

2.2.1 The following transmitting techniques will assist in ensuring that transmitted speech is clear and satisfactorily received:

- a) before transmitting, listen out on the frequency to be used to ensure that there will be no interference with a transmission from another station;
- b) be familiar with good microphone operating techniques;
- c) use a normal conversational tone, and speak clearly and distinctly;
- d) maintain an even rate of speech not exceeding 100 words per minute. When it is known that elements of the message will be written down by the recipient, speak at a slightly slower rate;
- e) maintain the speaking volume at a constant level;
- f) a slight pause before and after numbers will assist in making them easier to understand;
- g) avoid using hesitation sounds such as "er";
- h) be familiar with the microphone operating techniques, particularly in relation to the maintenance of a constant distance from the microphone if a modulator with a constant level is not used;
- i) suspend speech temporarily if it becomes necessary to turn the head away from the microphone;
- j) depress the transmit switch fully before speaking and do not release it until the message is completed. This will ensure that the entire message is transmitted;
- k) the transmission of long messages should be interrupted momentarily from time to time to permit the transmitting operator to confirm that the frequency in use is clear and, if necessary to permit the receiving operator to request repetition of parts not received.

Rozdział 2

OGÓLNE PROCEDURY OPERACYJNE

2.1 WSTĘP

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

2.2 TECHNIKA NADAWANIA

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

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

2.2.2 An irritating and potentially dangerous situation in radiotelephony is a "stuck" microphone button. Operators should always ensure that the button is released after a transmission and the microphone placed in an appropriate place ensuring that it will not inadvertently be switched on.

2.3 TRANSMISSION OF LETTERS

2.3.1 To expedite communications, the use of phonetic spelling should be dispensed with if there is no risk of this affecting correct reception and intelligibility of the message.

2.3.2 With the exception of the telephony designator and the type of aircraft, each letter in the aircraft call sign shall be spoken separately using the phonetic spelling.

2.3.3 The words in the table below shall be used when using the phonetic spelling.

Note. – Syllables to be emphasized are underlined.

<i>Letter</i>	<i>Word</i>	<i>Pronunciation</i>
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or SHARLEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM

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

2.3 NADAWANIE LITER

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

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

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

Uwaga.- Sylaby akcentowane zostały podkreślone.

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

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

2.4 TRANSMISSION OF NUMBERS

2.4.1 When the language used for communication is English, numbers shall be transmitted using the following pronunciation:

Note.— The syllables printed in capital letters are to be stressed; for example, the two syllables in ZE-RO are given equal emphasis, whereas the first syllable of FOW-er is given primary emphasis.

<i>Numeral or numeral element</i>	<i>Pronunciation</i>
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

2.4.2 All numbers, except as specified in 2.4.3, shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

<i>aircraft call signs</i>	<i>transmitted as</i>
CCA 238 OAL 242	Air China two three eight Olympic two four two
<i>flight levels</i>	<i>transmitted as</i>
FL180 FL 95	flight level one eight zero flight level niner five

Litera	Słowo	Wymowa
V	Victor	<u>WIK</u> TOR
W	Whiskey	<u>ŁYS</u> KI
X	X-ray	<u>EKS</u> REJ
Y	Yankee	<u>JAN</u> KI
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

2.4 NADAWANIE LICZB

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

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

Liczba lub element liczby	Wymowa angielska	Wymowa polska
0	ZI-RO	ZERO
1	ŁAN	JEDEN ⁵
2	TU	DWA
3	TRI	TRZY
4	FOU-er	CZTERY
5	FAJF	PIĘĆ ⁶
6	SIKS	SZEŚĆ
7	SE-wen	SIEDEM
8	EJT	OSIEM
9	NAJN-er	DZIEWIĘĆ
Decimal	DEJ-SI-MAL	KROPKA
Hundred	HAN-dred	STO
Thousand	TAU-ZEND	TYSIĄC

2.4.2 Wszystkie liczby, z wyjątkiem wymienionych w punkcie 2.4.3, powinny być przeczytane poprzez wymówienie każdej cyfry oddzielnie⁷.

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

⁵ W polskiej frazeologii, w warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra cyfrę „1” należy wymawiać jako „JEDYNKA”

⁶ W polskiej frazeologii, w warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra cyfrę „5” należy wymawiać jako „PIĄTKA”

⁷ W polskiej frazeologii wprowadza się następujące rozbieżności względem frazeologii angielskiej (różniące się przykłady w tabelach oznaczono symbolem „*“ – patrz również: pkt 2.4.4 Uwaga. 1; pkt 2.4.5 Uwaga 1):

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

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

<i>headings</i> 100 degrees 080 degrees	<i>transmitted as</i> heading one zero zero heading zero eight zero
<i>wind direction and speed</i> 200 degrees 25 knots 160 degrees 18 knots gusting 30 knots	<i>transmitted as*</i> wind two zero zero degrees two five knots wind one six zero degrees one eight knots gusting three zero knots
<i>transponder codes</i> 2400 4203	<i>transmitted as</i> squawk two four zero zero squawk four two zero three
<i>runway</i> 27 30	<i>transmitted as</i> runway two seven runway three zero
<i>altimeter setting</i> 998 1010 1008	<i>transmitted as</i> QNH niner niner eight QNH one zero one zero QNH one zero zero eight

2.4.3 All numbers used in the transmission of altitude, cloud base, visibility, runway visual range (RVR), flight levels, transponder codes and altimeter setting information, which contain whole hundreds and whole thousands, shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word HUNDRED or THOUSAND as appropriate⁸. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word THOUSAND followed by the number of hundreds followed by the word HUNDRED.

<i>altitude</i> 800 3 400 12 000	<i>transmitted as*</i> eight hundred three thousand four hundred one two thousand
<i>cloud base</i> 2 200 4 300	<i>transmitted as</i> two thousand two hundred four thousand three hundred
<i>visibility</i> 1 000 700	<i>transmitted as</i> visibility one thousand visibility seven hundred
<i>runway visual range</i> 600 1 700	<i>transmitted as</i> RVR six hundred RVR one thousand seven hundred
<i>flight levels</i> FL100	<i>transmitted as</i> flight level one hundred
<i>transponder codes</i> 7000	<i>transmitted as</i> squawk seven thousand
<i>altimeter setting</i> 1000	<i>transmitted as</i> QNH one thousand

2.4.4 Except as specified in 2.4.5 all six digits of the numerical designator should be used to identify the transmitting channel in VHF radiotelephony communications, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits should be used.

⁸ See: APPENDIX 1 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

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

2.4.3 Liczby wykorzystywane do określania wysokości bezwzględnej, podstawy chmur, widzialności, RVR, poziomów lotu, kodów transpondera oraz wartości wykorzystywane do nastawiania wysokościomierza, które składają się z pełnych setek i/lub pełnych tysięcy, należy wymawiać tak, jak w języku potocznym⁹:

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

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

⁹ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEologii LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

Note 1. – The following examples illustrate the application of the procedure in 2.4.4:

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

Note 2. – Caution must be exercised with respect to the indication of transmitting channels in VHF radiotelephony communications when all six digits of the numerical designator are used in airspace where communication channels are separated by 25 kHz, because on aircraft installations with a channel separation capability of 25 kHz or more, it is only possible to select the first five digits of the numerical designator on the radio management panel.

Note 3.- The numerical designator corresponds to the channel identification in Annex 10, Volume V, Table 4-1 (bis).

2.4.5 In airspace where all VHF voice communications channels are separated by 25 kHz or more and the use of six digits as in 2.4.4 is not substantiated by the operational requirement determined by the appropriate authorities, the first five digits of the numerical designator should be used, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits should be used.

Note 1. – The following examples illustrate the application of the procedure in 2.4.5 and the associated settings of the aircraft radio management panel for communication equipment with channel separation capabilities of 25 kHz and 8.33/25k Hz:

<i>Channel</i>	<i>Transmitted as*</i>	<i>Radio management panel setting for communication equipment with</i>	
		<i>25 kHz (5 digits)</i>	<i>8.33/25 kHz (6 digits)</i>
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	118.00	118.000
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	118.02	118.025
118.050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	118.05	118.050
118.075	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	118.07	118.075
118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	118.10	118.100

Note 2.- Caution must be exercised with respect to the indication of transmitting channels in VHF radiotelephony communications when five digits of the numerical designator are used in airspace where aircraft are also operated with channel separation capabilities of 8.33/25k Hz. On aircraft installations with a channel separation capability of 8.33k Hz and more, it is possible to select six digits on the radio management panel. It should therefore be ensured that the fifth and sixth digits are set to 25 kHz channels (see Note 1).

Note 3.– The numerical designator corresponds to the channel identification in Annex 10, Volume V, Table 4-1 (bis).

Uwaga 1. – Poniższe przykłady obrazują zastosowanie procedury opisanej w pkt. 2.4.4 W polskiej frazeologii wartości liczbowe przed kropką należy wymawiać tak, jak w mowie potocznej, natomiast po kropce poprzez przeczytanie każdej cyfry oddzielnie. W warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra, każdą cyfrę należy przeczytać oddzielnie¹⁰.

Kanał	Wymawiany jako*
118.000	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO
118.005	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO ZERO PIĘĆ
118.010	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO JEDEN ZERO
118.025	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO DWA PIĘĆ
118.050	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO PIĘĆ ZERO
118.100	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA JEDEN

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

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

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

Uwaga 1. - Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury opisanej w pkt. 2.4.5 i przykłady nastawienia panela sterowania radiostacji statku powietrznego z możliwością separacji kanałowej 25 kHz i 8.33/25 kHz. W warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra, każdą cyfrę należy przeczytać oddzielnie¹¹:

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

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

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

¹⁰ Patrz również pkt 2.4.2

¹¹ Jw.

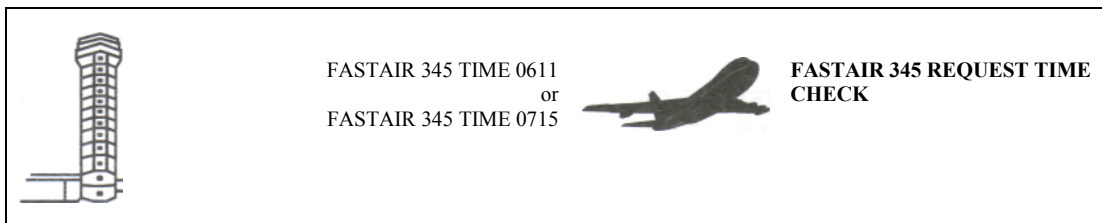
2.5 TRANSMISSION OF TIME

2.5.1 When transmitting time, only the minutes of the hour should normally be required. Each digit should be pronounced separately. However, the hour should be included when any possibility of confusion is likely to result.

Note.— The following example illustrates the application of this procedure:

<i>Time</i>	<i>Statement</i>
0920 (9:20 A.M.)	TOO ZE-RO <i>or</i> ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
1643 (4:43 P.M.)	FOW-er TREE <i>or</i> WUN SIX FOW-er TREE

2.5.2 Pilots may check the time with the appropriate ATS unit. Time checks shall be given to the nearest half minute.



2.6 STANDARD WORDS AND PHRASES

The following words and phrases shall be used in radiotelephony communications as appropriate and shall have the meaning given below.

Word/Phrase	Meaning
ACKNOWLEDGE	"Let me know that you have received and understood this message."
AFFIRM	"Yes."
APPROVED	"Permission for proposed action granted."
BREAK	"I hereby indicate the separation between portions of the message."
	<i>Note.— To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message.</i>
BREAK BREAK	"I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment."
CANCEL	"Annul the previously transmitted clearance."
CHECK	"Examine a system or procedure."

Note.— Not to be used in any other context. No answer is normally expected.

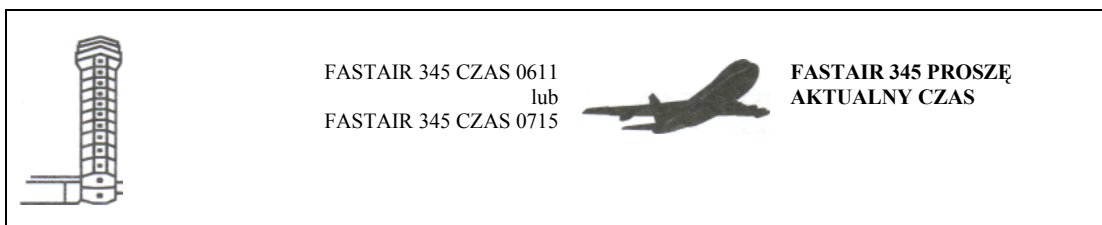
2.5 NADAWANIE CZASU

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

Uwaga.- Poniższy przykład obrazuje zastosowanie tej procedury.

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

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



2.6 STANDARDOWE SŁOWA I WYRAŻENIA

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

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

<i>Word/Phrase</i>	<i>Meaning</i>
CLEARED	“Authorized to proceed under the conditions specified.”
CONFIRM	“I request verification of: (clearance, instruction, action, information).”
CONTACT	“Establish communications with . . .”
CORRECT	“True” or “Accurate”.
CORRECTION	“An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is . . .”
DISREGARD	“Ignore.”
HOW DO YOU READ	“What is the readability of my transmission?”
I SAY AGAIN	“I repeat for clarity or emphasis.”
MAINTAIN	Continue in accordance with the condition(s) specified or in its literals sense, e.g. “maintain VFR”
MONITOR ¹²	“Change frequency as instructed and standby (another ATS unit will call you)” or “Listen out on (frequency).”
NEGATIVE	“No” or “Permission not granted” or “That is not correct” or “not capable”.
OUT	“This exchange of transmissions is ended and no response is expected.”
	<i>Note.— Not normally used in VHF communications.</i>
OVER	“My transmission is ended and I expect a response from you.”
	<i>Note.— Not normally used in VHF communications.</i>
READ BACK	“Repeat all or the specified part of this message back to me exactly as received.”
RECLEARED	“A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.”
REPORT	„Pass me the following information...”
REQUEST	“I should like to know. . .” or “I wish to obtain...”
ROGER	“I have received all of your last transmission.”
	<i>Note.-- Under no circumstances to be used in reply to a question requiring “READ BACK” or a direct answer in the affirmative (AFFIRM) or negative (NEGATIVE).</i>
SAY AGAIN	“Repeat all, or the following part of your last transmission.”
SPEAK SLOWER	“Reduce your rate of speech.”
STANDBY	“Wait and I will call you.”
	<i>Note.-- The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.</i>

¹² See: APPENDIX 1 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

Słowo/Wyrażenie	Znaczenie
CLEARED / ZEZWALAM	„Udziela się zezwolenia na wykonywanie działań zgodnie z określonymi warunkami”.
CONFIRM / POTWIERDŹ	„Proszę o potwierdzenie: (zezwolenia, instrukcji, czynności, informacji)”.
CONTACT / ŁĄCZNOŚĆ Z	„Nawiąż łączność radiową z ...”
CORRECT / PRAWIDŁOWO	„Prawidłowo”.
CORRECTION / POPRAWIAM	„Pomyliłem się podczas nadawania, prawidłowa wersja brzmi następująco:”
DISREGARD / POMIŃ TĘ TRANSMISJĘ	„Uznaj, że ta wiadomość nie została nadana”.
HOW DO YOU READ / JAK MNIE SŁYSZYSZ	„Jaka jest czytelność mojej transmisji?”
I SAY AGAIN / POWTARZAM	„Powtarzam dla jasności lub powtórzenia”
MAINTAIN / UTRZYMUJ	„Kontynuuj zgodnie z określonymi warunkami” lub w znaczeniu dosłownym, np. „utrzymuj VFR”.
MONITOR / MONITORUJ lub PRZESŁUCHAJ ¹³	„Zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie przez personel ATS” lub „przesłuchaj wiadomości nadawanych przez służbę rozgłaszania (częstotliwość)”.
NEGATIVE / NIE; ZABRANIAM	„Nie” lub „Zgody nie udzielono” lub „Nieprawidłowo” lub „Nie ma takiej możliwości”.
OUT / KONIEC	„Wymiana informacji zakończona i odpowiedź nie jest oczekiwana”.
	<i>Uwaga.- Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.</i>
OVER / ODBIÓR	„Skończyłem nadawanie i oczekuję od ciebie odpowiedzi”.
	<i>Uwaga.- Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.</i>
READ BACK / POWTÓRZ	„Powtórz całą lub określoną część mojej transmisji dokładnie tak, jak ją odebrałeś”.
RECLEARED / ZMIANA ZEZWOLENIA	„Została wprowadzona zmiana do twojego ostatniego zezwolenia, a nowe zezwolenie zastępuje poprzednie lub jego część”.
REPORT / ZGŁOŚ, PODAJ	„Podaj mi następującą informację...”
REQUEST / PROSZĘ O	„Chciałbym wiedzieć...” lub „Chciałbym uzyskać...”
ROGER / PRZYJĄŁEM	„Otrzymałem całą nadaną przez ciebie informację”.
	<i>Uwaga.- W żadnym wypadku nie można powiedzieć PRZYJĄŁEM, gdy wymagane jest powtórzenie transmisji, odpowiedź twierdząca (POTWIERDZAM) lub przecząca (NIE)”.</i>
SAY AGAIN / POWTÓRZ	„Powtórz całość lub określoną część twojej ostatniej transmisji”.
SPEAK SLOWER / MÓW WOLNIEJ	„Mów wolniej”.
STANDBY / CZEKAJ [NA WYWOŁANIE]	„Czekaj, wkrótce cię wywołam”.
	<i>Uwaga.- Jeżeli posłowie STANDBY przez dłuższy czas nie nastąpiło wywołanie, stacja inicjująca kontakt radiowy powinna ponowić próbę nawiązania łączności. Wyrażenie STANDBY nie stanowi ani akceptacji ani odmowy.</i>

¹³ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

<i>Word/Phrase</i>	<i>Meaning</i>
UNABLE	"I cannot comply with your request in instruction or clearance." Note.-UNABLE is normally followed by a reason.
WILCO	(Abbreviation for "will comply".) "I understand your message and will comply with it."
WORDS TWICE	a) As a request: "Communication is difficult. Please send every word or group of words twice." b) As information: "Since communications is difficult, every word or group of words in this message will be sent twice."

Note.— The phrase "GO AHEAD" has been deleted, in its place the use of the calling aeronautical station's call sign followed by the answering aeronautical station's call sign shall be considered the invitation to proceed with transmission by the station calling.

2.7 CALL SIGNS

2.7.1 Call signs for aeronautical stations

2.7.1.1 Aeronautical stations are identified by the name of the location followed by a suffix. The suffix indicates the type of unit or service provided.

<i>Unit or service</i>	<i>Call sign suffix</i>
Area control centre	CONTROL
Radar (in general)	RADAR
Approach control	APPROACH
Approach control radar arrivals	ARRIVAL
Approach control radar departures	DEPARTURE
Aerodrome control	TOWER
Surface movement control	GROUND
Clearance delivery	DELIVERY
Precision approach radar	PRECISION
Direction-finding station	HOMER
Flight information service	INFORMATION
Apron control	APRON
Company dispatch	DISPATCH
Aeronautical station	RADIO

2.7.1.2 When satisfactory communication has been established, and provided that it will not be confusing, the name of the location and/or the call sign suffix call sign may be omitted¹⁴.

¹⁴ See: APENDIX 1 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

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

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

2.7 ZNAKI WYWOŁAWCZE

2.7.1 Znaki wywoławcze stacji lotniczych

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

Organ lub służba	Sufiks znaku wywoławczego	Sufiks znaku wywoławczego
Ośrodek kontroli obszaru	CONTROL	KONTROLA
Radar (ogólnie)	RADAR	RADAR
Kontrola zbliżania	APPROACH	ZBLIŻANIE
Radarowa kontrola zbliżania – przyloty	ARRIVAL ¹⁵	PRZYLOTY
Radarowa kontrola zbliżania – odloty	DEPARTURE	ODLOTY
Kontrola lotniska	TOWER	WIEŻA
Kontrola ruchu naziemnego	GROUND	GROUND
Wydawanie zezwoleń	DELIVERY	DELIVERY ¹⁶
Radar precyzyjnego podejścia	PRECISION	PRECYZYJNY
Stacja radionamiarowa	HOMER	GONIO
Służba informacji powietrznej	INFORMATION	INFORMACJA
Służba kontroli/zarządzania na płycie	APRON	APRON
Odprawa przez towarzystwo lotnicze	DISPATCH	KOORDYNACJA
Radiostacja lotnicza	RADIO	RADIO

2.7.1.2 Jeśli została nawiązana łączność i nie spowoduje to nieporozumienia, nazwa miejsca lokalizacji organu (służby) i/lub sufix znaku wywoławczego mogą zostać pominięte¹⁷.

¹⁵ W Polsce stosuje się nazwę DIRECTOR / „DAJREKTOR“

¹⁶ Wymawiane jako „deliwey“

¹⁷ Patrz: Załącznik 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

2.7.2 Aircraft call signs

2.7.2.1 An aircraft call sign shall be one of the following types:

<i>Type</i>	<i>Example</i>
a) the characters corresponding to the registration marking of the aircraft;	G-ABCD or Cessna G-ABCD
b) the telephony designator of the aircraft operating agency, followed by the last four characters of the registration marking of the aircraft; or	FASTAIR DCAB
c) the telephony designator of the aircraft operating agency, followed by the flight identification	FASTAIR 345

Note.— The name of the aircraft manufacture or name of aircraft model may be used as a radiotelephony prefix to the Type a) above.

2.7.2.2 After satisfactory communication has been established, and provided that no confusion is likely to occur, aircraft call signs specified in 2.7.2.1 may be abbreviated as follows:

<i>Type</i>	<i>Example</i>
a) the first and at least the last two characters of the aircraft registration;	G-CD or Cessna CD
b) the telephony designator of the aircraft operating agency followed by at least the last two characters of the aircraft registration;	FASTAIR AB
c) no abbreviated form	—

Note.— The abbreviated examples correspond to 2.7.2.1.

2.7.2.2.1 An aircraft shall use its abbreviated call sign only after it has been addressed in this manner by the aeronautical station.

2.7.2.3 An aircraft shall not change its type of call sign during flight except when there is a likelihood that confusion may occur because of similar call signs; in such cases, an aircraft may be instructed by an air traffic control unit to change the type of its call sign temporarily.

2.7.2.4 Aircraft in the heavy wake turbulence category shall include the word "HEAVY" immediately after the aircraft call sign in the initial contact between such aircraft and ATS units.

2.7.2 Znaki wywoławcze statków powietrznych

2.7.2.1 Znakiem wywoławczym statku powietrznego mogą być:

<i>Rodzaj</i>	<i>Przykład</i>
a) znaki rejestracyjne statku powietrznego;	G-ABCD lub Cessna G-ABCD
b) znak wywoławczy linii lotniczej oraz cztery ostatnie litery znaków rejestracyjnych statku powietrznego; lub	FASTAIR DCAB
c) znak wywoławczy linii lotniczej oraz przydzielony numer rejsu	FASTAIR 345

Uwaga.- Nazwa modelu lub nazwa producenta danego statku powietrznego może być użyta jako prefiks w pkt. a)

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

<i>Rodzaj</i>	<i>Przykład</i>
a) pierwszy i co najmniej dwa ostatnie znaki rejestracyjne statku powietrznego	G-CD lub Cessna CD
b) znak wywoławczy linii lotniczej oraz dwie ostatnie litery znaków rejestracyjnych statku powietrznego;	FASTAIR AB
c) brak postaci skróconej	-

Uwaga.- Przykłady skróconych znaków wywoławczych odnoszą się do pkt. 2.7.2.1.

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

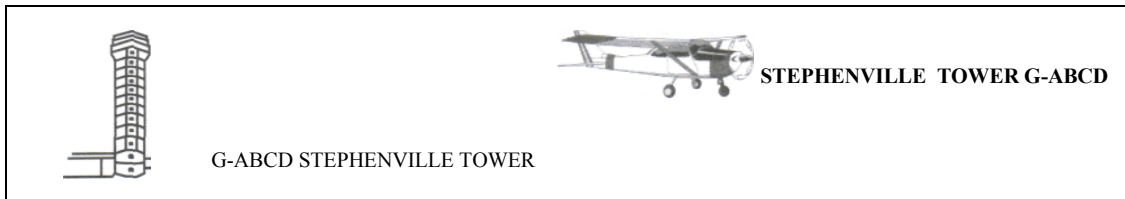
2.7.2.3 Statek powietrzny nie może podczas lotu zmieniać swojego znaku wywoławczego, chyba że jednocześnie na danej częstotliwości pojawiają się samoloty o podobnie brzmiących numerach. W takiej sytuacji służby ruchu lotniczego mogą zaproponować tymczasową zmianę znaków wywoławczych.

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

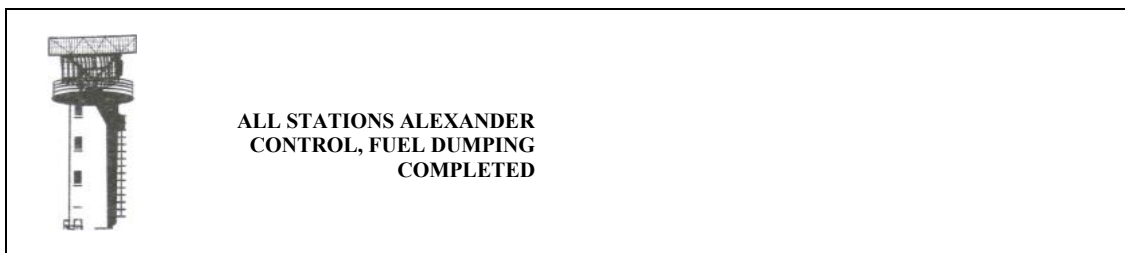
2.8 COMMUNICATIONS

2.8.1 Establishment and continuation of communications

2.8.1.1 When establishing communications, an aircraft should use the full call sign of both the aircraft and the aeronautical station.



2.8.1.2 When a ground station wishes to broadcast information, the message should be prefaced by the call "ALL STATIONS".



2.8.1.3 When an aircraft wishes to broadcast information to aircraft in its vicinity, the message should be prefaced by the call "ALL STATIONS".



No reply is expected to such general calls unless individual stations are subsequently called upon to acknowledge receipt.

2.8.1.4 If there is doubt that a message has been correctly received, a repetition of the messages shall be requested either in full or in part.

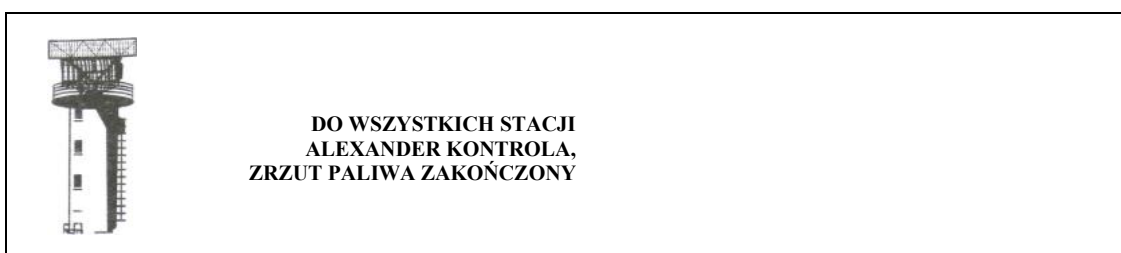
2.8 ŁĄCZNOŚĆ

2.8.1 Nawiązywanie i utrzymywanie łączności

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



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



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



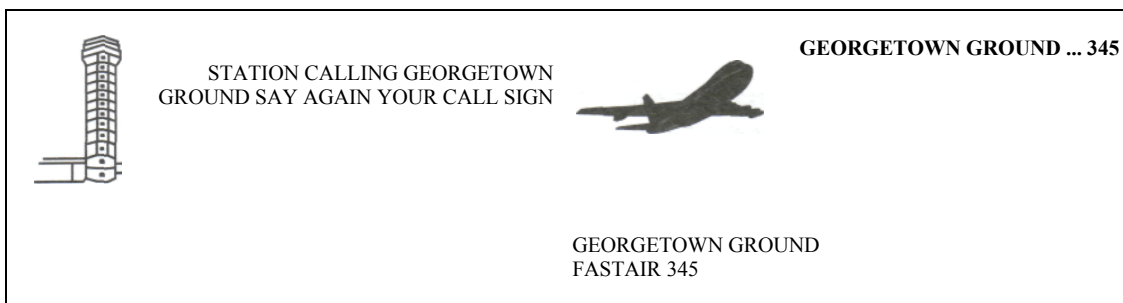
Na wywołanie ogólne nie wymaga się odpowiedzi, chyba że poszczególne załogi proszone są o potwierdzenie odbioru.

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

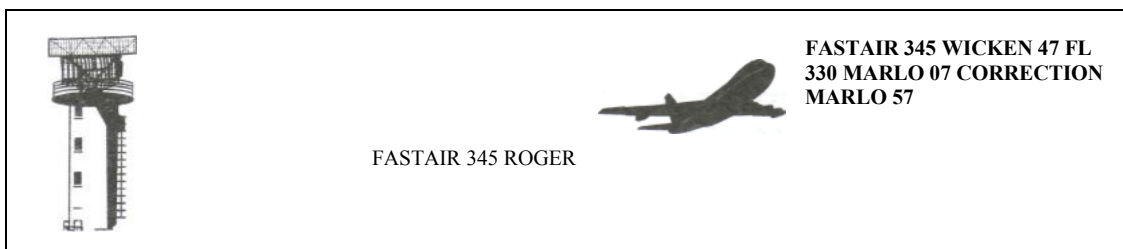
Examples:

Phrase	Meaning
SAY AGAIN	Repeat entire message
SAY AGAIN ... (item)	Repeat specific item
SAY AGAIN ALL BEFORE ... (the first word satisfactorily received)	Repeat part of message
SAY AGAIN ALL AFTER . (the last word satisfactorily received)	Repeat part of message
SAY AGAIN ALL BETWEEN . . . AND . . .	Repeat part of message

2.8.1.5 When a station is called but is uncertain of the identity of the calling station, the calling station should be requested to repeat its call sign until the identity is established.



2.8.1.6 When an error is made in a transmission, the word "CORRECTION" shall be spoken, the last correct group or phrase repeated and then the correct version transmitted.

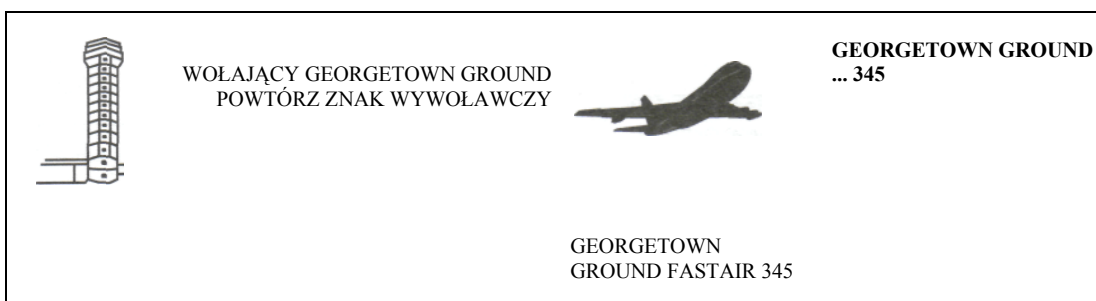


2.8.1.7 If a correction can best be made by repeating the entire message, the operator shall use the phrase "CORRECTION I SAY AGAIN" before transmitting the message a second time.

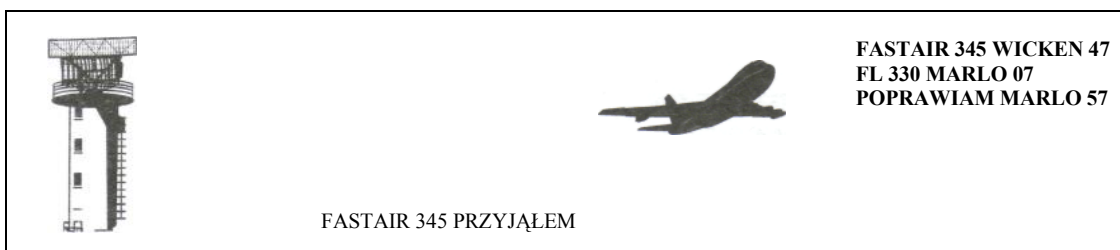
Przykłady:

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

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



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





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

2.8.1.8 When it is considered that reception is likely to be difficult, important elements of the message should be spoken twice.

	<p>GEORGETOWN, G-ABCD WALDEN ALTITUDE 2 500 FEET, I SAY AGAIN ALTITUDE 2 500 FEET, ENGINE LOSING POWER, ENGINE LOSING POWER</p>
---	--



2.8.2 Transfer of communications

2.8.2.1 An aircraft shall be advised by the appropriate aeronautical station to change from one radio frequency to another in accordance with agreed procedures. In the absence of such advice, the aircraft shall notify the aeronautical station before such a change takes place.

	<p>FASTAIR 345 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1</p>		<p>129.1 FASTAIR 345</p>

	<p>FASTAIR 345 WHEN PASSING FL 80 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1</p>		
			<p>WHEN PASSING FL 80 129.1 FASTAIR 345</p>

2.8.2.2 An aircraft may be instructed to MONITOR a frequency – change a frequency as instructed and standby (another ATS unit will initiate communications)¹⁸, and MONITOR a frequency on which information is being broadcast.

	<p>FASTAIR 345 MONITOR STEPHENVILLE TOWER 118.9</p>		<p>118.9 FASTAIR 345</p>

	<p>FASTAIR 345 MONITOR ATIS 123.250</p>		
			<p>MONITORING 123.250 FASTAIR 345</p>



¹⁸ See: APPENDIX 1 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

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

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

2.8.2 Przekazywanie łączności

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

	FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ Z ALEXANDER KONTROLA 129.1		129.1 FASTAIR 345
	<p>-----</p> FASTAIR 345 PRZECINAJĄC FL 80 NAWIĄŻ ŁĄCZNOŚĆ Z ALEXANDER KONTROLA 129.1		
		PRZECINAJĄC FL 80 129.1 FASTAIR 345	

2.8.2.2 Pilot może usłyszeć polecenie MONITORUJ częstotliwość, tj. przełącz się na wskazaną częstotliwość i czekaj na wywołanie przez personel ATS¹⁹. Jeżeli polecenie dotyczy służby rozgłaszania, zostanie użyte słowo PRZESŁUCHAJ.

	FASTAIR 345 MONITORUJ STEPHENVILLE WIEŻA 118.9		118.9 FASTAIR 345
	<p>-----</p> FASTAIR 345 PRZESŁUCHAJ ATIS 123.250		
		PRZESŁUCHAM 123.250 FASTAIR 345	

¹⁹ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

2.8.3 Issue of clearance and read-back requirements

2.8.3.1 Provisions governing clearances are contained in Annex 11 – *Air Traffic Services* and *the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444). A clearance may vary in content from a detailed description of the route and levels to be flown to a brief landing clearance.

2.8.3.2 Controllers should pass a clearance slowly and clearly since the pilot needs to write it down and wasteful repetition will thus be avoided. Whenever possible, a route clearance should be passed to an aircraft before start up. In any case, controllers should avoid passing a clearance to a pilot engaged in complicated taxiing manoeuvres and on no occasion should a clearance be passed when the pilot is engaged in line up or take-off manoeuvres.

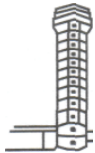

2.8.3.3 An air traffic control (ATC) route clearance is not an instruction to take off or enter an active runway. The words "TAKE OFF" are used only when an aircraft is cleared for take-off, or when canceling a take-off clearance. At other times, the word "DEPARTURE" or "AIRBORNE" is used.


2.8.3.4 Read-back requirements have been introduced in the interests of flight safety. The stringency of the read-back requirement is directly related to the possible seriousness of a misunderstanding in the transmission and receipt of ATC clearances and instructions. Strict adherence to read-back procedures ensures not only that the clearance has been received correctly but also that the clearance was transmitted as intended. It also serves as a check that the right aircraft, and only that aircraft, will take action on the clearance.

2.8.3.5 The following shall always be read back:

- a) ATC route clearances;
- b) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross and backtrack on any runway; and
- c) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, level instructions, heading and speed instructions and, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts, transition levels.

2.8.3.6 Other clearances or instructions, including conditional clearances, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

	FASTAIR 345 CLEARED TO KENNINGTON, VIA A1 FL 280 WICKEN 3 DELTA DEPARTURE, SQUAWK 5501		CLEARED TO KENNINGTON, VIA A1 FL 280 WICKEN 3 DELTA DEPARTURE, SQUAWK 5501 FASTAIR 345

	G-CD WHEN AIRBORNE TURN RIGHT, LEAVE CONTROL ZONE VIA ROUTE ECHO		RIGHT TURN VIA ROUTE ECHO G-CD

2.8.3 Udzielanie zezwoleń i potwierdzanie odbioru depezy

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

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

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

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

2.8.3.5 Następujące depezy wymagają potwierdzenia odbioru:

- a) zezwolenia ATC na lot po trasie;
- b) zezwolenia i instrukcje dotyczące zajęcia, lądowania na, startu z, zatrzymania przed, przecięcia pasa, kołowania po pasie w kierunku przeciwnym do odbywających się na nim operacji i zawrócenia (backtrack²⁰); oraz
- c) pas w użyciu, nastawianie wysokościomierza, kody SSR, polecenia dotyczące wysokości, kursu i prędkości oraz wysokość przejściowa niezależnie od tego, czy określa ją kontroler czy jest ona podawana w komunikacie ATIS.

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

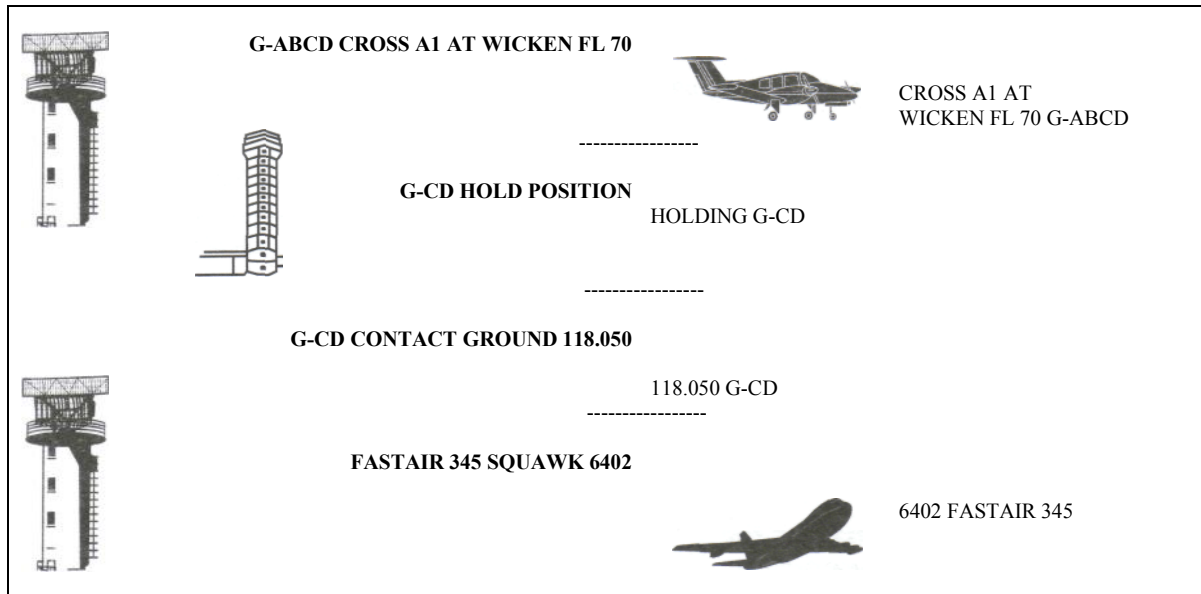
	FASTAIR 345 ZEZWALAM DO KENNINGTON, PRZEZ A1 FL 280 STANDARDOWY ODLOT WICKEN 3 DELTA SQUAWK 5501		ZEZWALASZ DO KENNINGTON, PRZEZ A1 FL 280, STANDARDOWY ODLOT WICKEN 3 DELTA SQUAWK 5501 FASTAIR 345

	G-CD W POWIETRZU SKRĘĆ W PRAWO, OPUŚĆ CTR TRASĄ ECHO		W PRAWO TRASĄ ECHO G-CD

²⁰ W polskiej frazeologii wymawiane jako „BEKTREK”;

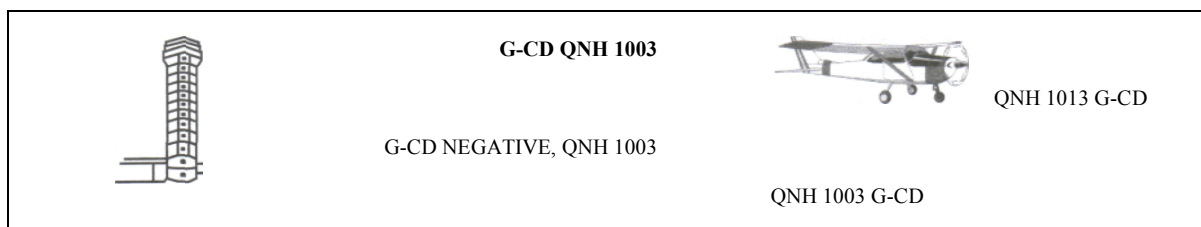
Uwaga.- Interpretacja słowa „backtrack” może dotyczyć polecenia kołowania w kierunku przeciwnym do odbywających się na pasie operacji bez konieczności zawracania

2.8.3.7 An aircraft should terminate the read-back by its call sign.



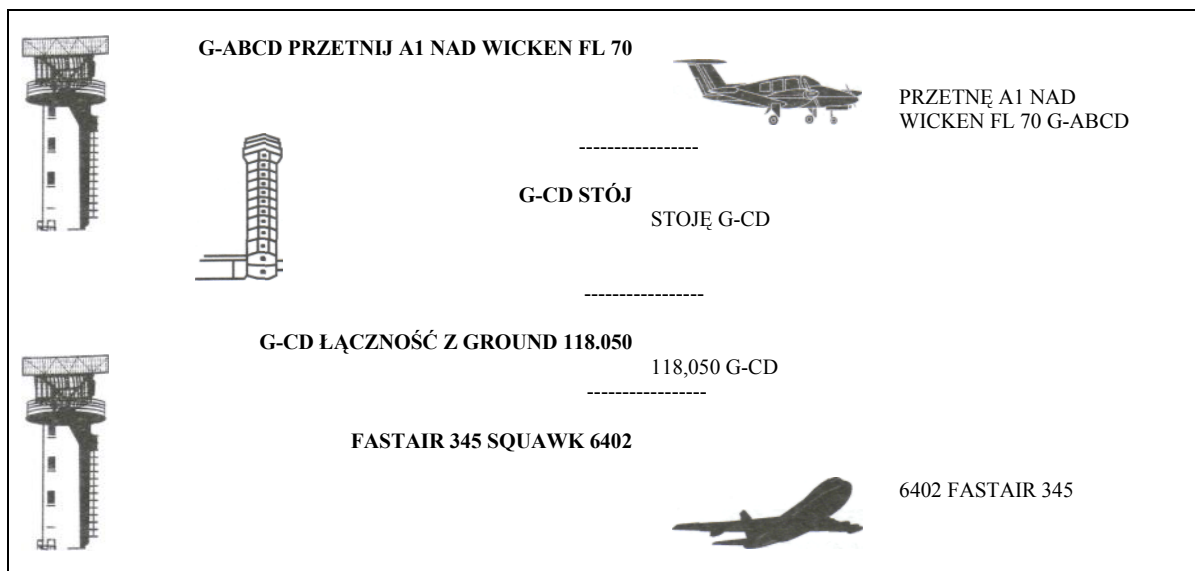
2.8.3.8 The controller shall listen to the read-back to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

2.8.3.9 If an aircraft read-back of a clearance or instruction is incorrect, the controller shall transmit the word "NEGATIVE"²¹ followed by the correct version.



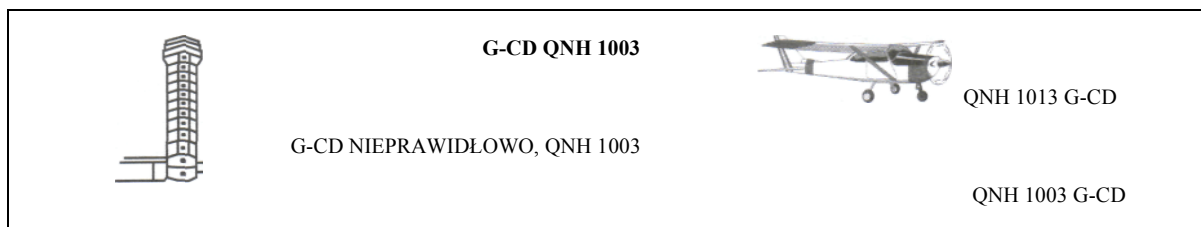
²¹ See: APPENDIX 1 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

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





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

2.8.3.9 Jeżeli statek powietrzny błędnie powtórzył instrukcję lub zezwolenie, kontroler powinien użyć słowa „NIEPRAWIDŁOWO²²”, a następnie powtórzyć właściwą wersję.



²² Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEologii LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

2.8.3.10 If there is a doubt as to whether a pilot can comply with an ATC clearance or instruction, the controller may follow the clearance or instruction by the phrase “if unable”, and subsequently offer an alternative. If at any time a pilot receives a clearance or instruction which cannot be complied with, that pilot should advise the controller using the phrase “UNABLE” and give the reasons.

	<p>FASTAIR 345 GEORGETOWN DEPARTURE, CLEARED TO COLINTON FL 290, CROSS WICKEN FL 150 OR ABOVE, IF UNABLE, MAINTAIN FL 130</p>		<p>GEORGETOWN DEPARTURE UNABLE TO CROSS WICKEN FL 150 DUE WEIGHT, MAINTAINING FL 130 FASTAIR 345</p>
---	--	--	--

2.8.4 Test procedures

2.8.4.1 Test transmissions should take the following form:

- a) the identification of the aeronautical station being called;
- b) the aircraft identification;
- c) the words "RADIO CHECK"; and
- d) the frequency being used.



2.8.4.2 Replies to test transmissions should be as follows:

- a) the identification of the station calling;
- b) the identification of the station replying; and
- c) information regarding the readability of the transmission.

2.8.4.3 The readability of transmissions should be classified in accordance with the following readability scale:

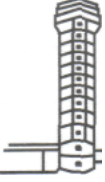

1. Unreadable.
2. Readable now and then.
3. Readable but with difficulty.
4. Readable.
5. Perfectly readable.

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

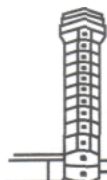

	<p>FASTAIR 345 GEORGETOWN ODLOTY, ZEZWALAM DO COLINTON FL 290, PRZEJDŹ WICKEN FL 150 LUB POWYŻEJ, JEŚLI NIE MOŻESZ, UTRZYMUJ FL 130</p>		<p>GEORGETOWN ODLOTY NIE MOGĘ PRZECIĄĆ WICKEN NA FL 150 Z POWODU CIEŻARU, UTRZYMUJĘ FL 130 FASTAIR 345</p>
---	--	--	--

2.8.4 Procedury sprawdzania łączności

- 2.8.4.1 Transmisje sprawdzające łączność powinny zawierać:
- znak wywoławczy wzywanej służby ruchu lotniczego;
 - znak wywoławczy statku powietrznego;
 - wyrażenie „PRÓBA RADIA”; i
 - częstotliwość w użyciu.
- 2.8.4.2 Odpowiedzi na transmisje sprawdzające łączność powinny zawierać:
- znak wywoławczy radiostacji wywołującej;
 - znak wywoławczy radiostacji odpowiadającej; i
 - ocenę czytelności transmisji.
- 2.8.4.3 Czytelność transmisji powinna być oceniana według następującej skali:
1. Transmisja nieczytelna.
 2. Transmisja czytelna z przerwami.
 3. Transmisja czytelna z trudnością.
 4. Transmisja czytelna.
 5. Transmisja w pełni czytelna.

		STEPHENVILLE TOWER G-ABCD RADIO CHECK 118.7
STATION CALLING STEPHENVILLE TOWER YOU ARE UNREADABLE		
or		
G-ABCD TOWER READING YOU THREE, LOUD BACKGROUND WHISTLE		
or		
G-ABCD TOWER READING YOU FIVE		

2.8.4.4 When it is necessary for a ground station to make test signals, either for the adjustment of a transmitter before making a call or for the adjustment of a receiver, such signals shall not continue for more than 10 seconds and shall be composed of spoken numbers (ONE, TWO, THREE, etc.) followed by the radio call sign of the station transmitting the test signals.

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

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

Chapter 3

GENERAL PHRASEOLOGY

3.1 INTRODUCTION

3.1.1 The phraseology detailed in this manual has been established for the purpose of ensuring uniformity in RTF communications. Obviously, it is not practicable to detail phraseology examples suitable for every situation which may occur. However, if standard phrases are adhered to when composing a message, any possible ambiguity will be reduced to a minimum.

3.1.2 Some abbreviations, which by their common usage have become part of aviation terminology, may be spoken using their constituent letters rather than the spelling alphabet, for example, ILS, QNH, RVR, (see 1.2).

3.1.3 The following words may be omitted from transmissions provided that no confusion or ambiguity will result:

- a) "SURFACE" in relation to surface wind direction and speed.
- b) "DEGREES" in relation to radar headings.
- c) "VISIBILITY", "CLOUD" and "HEIGHT" in meteorological reports.
- d) "HECTOPASCALS" when giving pressure settings.

3.1.4 The use of courtesies should be avoided.

3.1.5 The word "IMMEDIATELY" should only be used when immediate action is required for safety reasons.

3.2 AN EXPLANATION OF THE ROLE OF PHRASEOLOGIES AND PLAIN LANGUAGE IN RADIOTELEPHONY COMMUNICATIONS

3.2.1 The use of language in radiotelephony communications is governed by Standards and Recommended Practices (SARPs) and Procedures for Air Navigation Services (PANS) contained in Annex 10 – *Aeronautical Telecommunications* and the PANS-ATM. Specific language proficiency requirements are contained in Annex 1 – Personnel Licensing. ICAO phraseologies are published in Annex 10, Volume II – *Communication Procedures including those with PANS status* and the PANS-ATM. The phraseologies contained in these documents are not intended to be exhaustive and both documents refer, in several instances, to the need for "additional phraseologies", or "appropriate subsidiary phraseologies", or "plain language". An explanation of the role of phraseologies in radiotelephony communications will clarify their appropriate use.

Rozdział 3

FRAZEOLOGIA OGÓLNA

3.1 WSTĘP

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

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

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

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

3.1.4 Należy unikać stosowania zwrotów grzecznościowych.

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

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

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

3.2.2 Phraseologies have evolved over time with periodic initiatives by bodies responsible for codifying and standardizing their use. ICAO phraseologies are developed to provide maximum clarity, brevity, and unambiguity in communications. Phraseologies are applicable to most routine situations; however, they are not intended to cover every conceivable situation which may arise. The success and widespread adoption of the ICAO phraseologies has given rise, to some degree, to an expectation on the part of some users that phraseologies *alone* could suffice for all the communicative needs of radiotelephony communications. ICAO provisions related to the use of language adopted by the ICAO Council in 2003 better clarify that, while ICAO phraseologies should always be used whenever they are applicable, there also exists an inherent requirement that users also have sufficient "plain" language proficiency. ICAO documents make this clear in a number of instances.

3.2.3 In the PANS-ATM, it is further emphasized that the phraseologies contained therein are not intended to be exhaustive, and when circumstances differ, pilots, ATS personnel and other ground personnel will be expected to use *appropriate subsidiary phraseologies* which should be as clear and concise as possible and designed to avoid possible confusion by those persons using a language other than one of their national languages. "Appropriate subsidiary phraseologies" can either refer to the use of plain language, or the use of regionally or locally adopted phraseologies. Either should be used in the same manner in which phraseologies are used: clearly, concisely, and unambiguously. Additionally, such *appropriate subsidiary phraseologies* should not be used *instead of* ICAO phraseologies, but in addition to ICAO phraseologies when required, and users should keep in mind that many speakers/listeners will be using English as a second or foreign language.

3.2.4 The use of plain language required when phraseologies are not available should not be taken as licence to chat, to joke or to degrade in any way good radiotelephony techniques. All radiotelephony communications should respect both formal and informal protocols dictating clarity, brevity, and unambiguity.



3.3 LEVEL INSTRUCTIONS

3.3.1 Only basic level instructions are detailed in this chapter. More comprehensive phrases are contained in subsequent chapters in the context in which they are most commonly used.

3.3.2 The precise phraseology used in the transmission and acknowledgement of climb and descent clearances will vary depending upon the circumstances, such as traffic density and the nature of the flight operations. However, care must be taken to ensure that misunderstandings are not generated as a consequence of the phraseology employed during these phases of flight. For example, levels may be reported as altitude, height or flight levels according to the phase of flight and the altimeter setting.

3.3.3 When a change is made to any part of a level clearance, the entire level clearance shall be re-stated.

3.3.3.1 In the following examples, the operations of climbing and descending are interchangeable and examples of only one form are given.

	G-AB REPORT LEVEL		MAINTAINING ALTITUDE 3 000 FEET G-AB
	G-AB REPORT PASSING FL 80		WILCO G-AB ... G-AB PASSING FL 80

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

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

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



3.3 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE WYSOKOŚCI

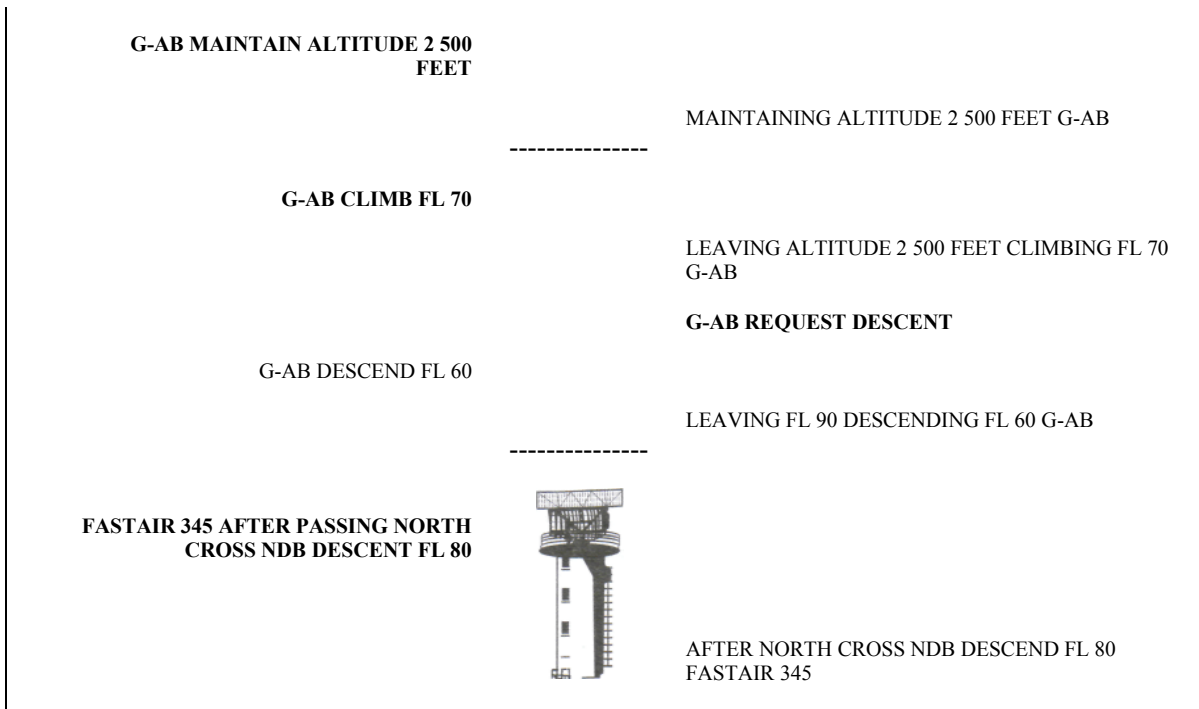
3.3.1 Niniejszy rozdział zawiera wyłącznie podstawowe zwroty związane ze zmianą wysokości statku powietrznego. Szczegółowe omówienie tematyki oraz przykłady stosowania znajdują się w kolejnych rozdziałach.

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

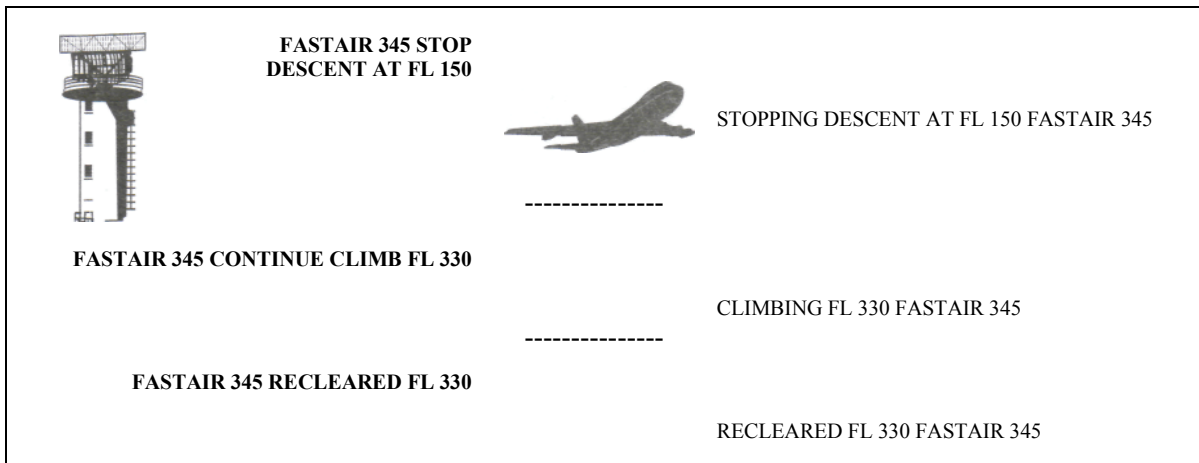
3.3.3 Jeżeli nastąpiła zmiana w jakiegokolwiek części zezwolenia dotyczącego wysokości, całe zezwolenie musi być powtórzone.

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

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



3.3.3.2 Once having been given an instruction to climb or descend, a further overriding instruction may be given to a pilot.



3.3.3.3. Occasionally, for traffic reasons, a higher than normal rate-of-climb or descent may be required.



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

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

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

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

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

**FASTAIR 345 CLIMB FL 240 EXPEDITE
UNTIL PASSING FL 180**

CLIMBING FL 240 EXPEDITING UNTIL
PASSING FL 180 FASTAIR 345

or

UNABLE TO EXPEDITE FASTAIR 345



3.4 POSITION REPORTING

3.4.1 Position reports shall contain the following elements of information, except that elements 4), 5) and 6) may be omitted when prescribed on the basis of regional air navigation agreements. (Element 4) shall be included in the initial call after changing to a new frequency):

- 1) aircraft identification;
- 2) position;
- 3) time;
- 4) flight level or altitude including passing level and cleared level if not maintaining the cleared level;
- 5) next position and time over; and
- 6) ensuing significant point.

	FASTAIR 345 ROGER		FASTAIR 345 WICKEN 47 FL 330 MARLO 57 COLIN NEXT
---	-------------------	---	---

3.4.2 Where adequate flight progress data are available from other sources, such as surveillance radar, flights may be exempted from the requirement to make compulsory position reports.

	FASTAIR 345 NEXT REPORT COLIN		WILCO FASTAIR 345
	FASTAIR 345 OMIT POSITION REPORTS UNTIL FIR BOUNDARY, NEXT REPORT COLIN	-----	

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

WZ NOSZĘ SIĘ FL 240 PRZYSPIESZAM DO
PRZECIĘCIA FL 180 FASTAIR 345

lub

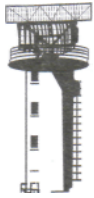

NIE MOGĘ PRZYSPIESZYĆ FASTAIR 345

3.4 MELDUNEK POZYCYJNY



3.4.1 Meldunek pozycyjny składa się z następujących elementów:

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

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

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



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

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



<p>FASTAIR 345 RESUME POSITION REPORTING</p>	<p>-----</p>	<p>WILCO FASTAIR 345</p>
		<p>WILCO FASTAIR 345</p>

3.5 FLIGHT PLANS



3.5.1 A pilot may file a flight plan with an ATS unit during flight, although the use of busy air traffic control channels for this purpose should be avoided. Details should be passed using the flight plan format.

			<p>ALEXANDER INFORMATION G-CDAB REQUEST FILE FLIGHT PLAN</p>
	<p>G-CDAB ALEXANDER INFORMATION READY TO COPY</p>		

3.5.2 During a flight a pilot may change from IFR to VFR flight.

	<p>G-AB IFR FLIGHT CANCELLED AT 47. CONTACT ALEXANDER INFORMATION 125.750</p>		<p>ALEXANDER CONTROL G-AB CANCELLING MY IFR FLIGHT. PROCEEDING VFR ESTIMATING STEPHENVILLE AT 1732</p>
---	---	---	---



3.5.3 When a pilot has expressed the intention to change from IFR to VFR flight, the ATS unit should pass to the pilot any available meteorological information which makes it likely that flight in VMC cannot be maintained.

	<p>G-AB INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED IN THE VICINITY OF KENNINGTON</p>		<p>ROGER MAINTAINING IFR G-AB</p>
---	--	---	-----------------------------------



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

3.5 PLANY LOTU

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

	<p>ALEXANDER INFORMACJA G-CDAB PROSZĘ O ZAPISANIE PLAN LOTU</p>		
	<p>G-CDAB ALEXANDER INFORMACJA GOTOWY DO ZAPISANIA</p>		

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

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

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

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

Chapter 4

AERODROME CONTROL: AIRCRAFT

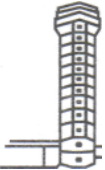

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 Concise and unambiguous phraseology used at the correct time is vital to the smooth, safe and expeditious operation of an aerodrome. It is not only the means by which controllers carry out their task, but it also assists pilots in maintaining an awareness of other traffic in their vicinity, particularly in poor visibility conditions.

4.1.2 Controllers should not transmit to an aircraft during take-off, initial climb, the last part of final approach or the landing roll, unless it is necessary for safety reasons, as it may be distracting to the pilot at a time when the cockpit workload is at its highest.

4.2 DEPARTURE INFORMATION AND ENGINE STARTING PROCEDURES

4.2.1 Where no ATIS is provided, the pilot may ask for current aerodrome information before requesting start up.

	<p>FASTAIR 345 DEPARTURE RUNWAY 32, WIND 290 DEGREES 4 KNOTS, QNH 1022, TEMPERATURE MINUS 2, DEWPOINT MINUS 3, RVR 550 METRES TIME 27</p>		<p>GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345, IFR TO STEPHENVILLE, REQUEST DEPARTURE INFORMATION</p>
<p>RUNWAY 32, QNH 1022, WILL CALL FOR START UP, FASTAIR 345</p>			

4.2.2 Requests to start engines are normally made to facilitate ATC planning and to avoid excessive fuel burn by aircraft delayed on the ground. Along with the request, the pilot will state the location of the aircraft and acknowledge receipt of the ATIS broadcast. When the departure of the aircraft will be delayed, the controller will normally indicate a start up time or an expected start up time.

Rozdział 4

KONTROLA LOTNISKA: STATKI POWIETRZNE

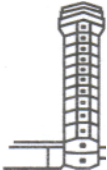

4.1 WSTĘP

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

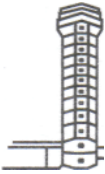

4.1.2 Kontrolerzy nie powinni przekazywać informacji do samolotu w czasie startu, początkowego wznoszenia, ostatniej fazy podejścia lub dobiegu, chyba że jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa. W przeciwnym wypadku może to rozproszyć uwagę załogi w czasie największego obciążenia pracą.

4.2 INFORMACJE DO ODLOTU I PROCEDURY URUCHAMIANIA SILNIKÓW

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

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

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



			GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 STAND 24 REQUEST START UP, INFORMATION BRAVO
	FASTAIR 345 START UP APPROVED QNH 1009		
	or		
	FASTAIR 345 START UP AT 35 QNH 1009		
	or		
	FASTAIR 345 EXPECT START UP AT 35 QNH 1009		
	or		
	FASTAIR 345 EXPECT DEPARTURE AT 49 START UP AT OWN DISCRETION QNH 1009		

4.2.3 Having received ATC approval, the pilot starts the engines assisted as necessary by ground crew.

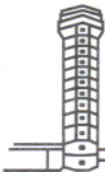

	START NUMBER ONE		READY TO START UP
		STARTING NUMBER ONE	

4.3 PUSH-BACK OR POWER-BACK²³



4.3.1 At many aerodromes at which large aircraft operate, the aircraft are parked with the nose towards the terminal. Aircraft have to be pushed backwards by tugs before they can taxi for departure. Requests for push-back or power-back are made to ATC or apron management depending on the local procedures.

			APRON FASTAIR 345 STAND 27 REQUEST PUSH-BACK
	FASTAIR 345 PUSH-BACK APPROVED		
	or		
	FASTAIR 345 STANDBY. EXPECT ONE MINUTE DELAY DUE B747 TAXIING BEHIND		

²³ Power-back is used by aircraft to reverse using the power of their engines (e.g. turboprop aircraft). See: APPENDIX 2 DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (PANS-ATM Doc. 4444)



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

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

	URUCHAMIAJ NUMER JEDEN		GOTOWY DO URUCHAMIANIA
		URUCHAMIAM NUMER JEDEN	

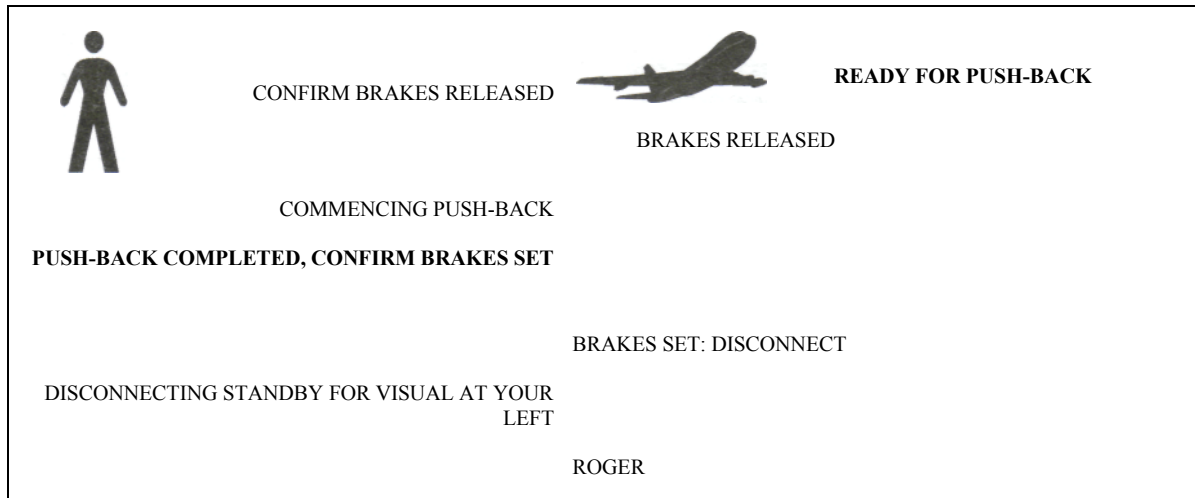
4.3 WYPYCHANIE LUB POWER-BACK²⁴

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

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

²⁴ W polskiej frazeologii wymawiane jako „PAUER-BEK”; patrz ZAŁĄCZNIK 2 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEologii LOTNICZEJ (PANS-ATM Doc. 4444)

4.3.2 The following phraseology should be used by the pilot and the ground crew to coordinate the push-back.

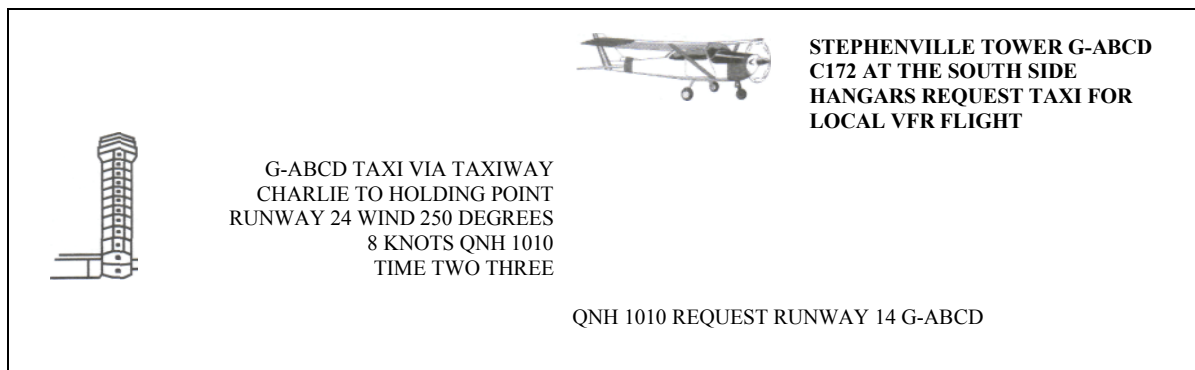


4.3.3 When the manoeuvre is complete the ground crew gives the pilot a visual signal to indicate that the aircraft is free to taxi. Should the pilot wish to stop the manoeuvre at any stage, the phrase "stop push-back" should be used.



4.4 TAXI INSTRUCTIONS

4.4.1 Taxi instruction issued by a controller will always contain a clearance limit, which is the point at which the aircraft must stop until further permission to proceed is given. For departing aircraft, the clearance limit will normally be the taxi-holding point of the runway in use, but it may be any other position on the aerodrome depending on the prevailing traffic circumstances.

4.4.2 When a taxi clearance contains a taxi limit beyond a runway, it shall contain an explicit clearance to cross, or an instruction to hold short of that runway.



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

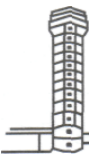

	POTWIERDŹ ZWOLNIENIE HAMULCÓW		GOTOWY DO WYPYCHANIA
		HAMULCE ZWOLNIONE	
	ZACZYNAM WYPYCHANIE		
	WYPYCHANIE ZAKOŃCZONE, POTWIERDŹ WŁĄCZENIE HAMULCÓW		
		HAMULCE WŁĄCZONE: ROZŁĄCZ SIĘ	
ROZŁĄCZAM: OCZEKUJ NA SYGNAŁ WZROKOWY Z TWOJEJ LEWEJ			
		PRZYJĄŁEM	

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

4.4 INSTRUKCJE KOŁOWANIA

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

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

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

G-CD RECLEARED HOLDING POINT RUNWAY 14,
TAXI BEHIND SENECA COMING FROM YOUR LEFT

HOLDING POINT RUNWAY 14 TRAFFIC
IN SIGHT G-CD

**STEPHENVILLE TOWER G-ABCD C172 AT THE FUEL
STATION VFR TO WALDEN REQUEST TAXI**

G-ABCD RUNWAY 06 WIND 080 DEGREES
10 KNOTS QNH 1012 VISIBILITY 8 KM TIME 04 TAXI TO
HOLDING POINT RUNWAY 06 VIA TAXIWAY ALPHA

RUNWAY 06 QNH 1012 REQUEST TAXIWAY BRAVO
AND BACKTRACK G-ABCD

G-CD APPROVED, TAXI VIA BRAVO ENTER RUNWAY
24 BACKTRACK AND LINE UP 06
HOLD SHORT OF RUNWAY 14

BRAVO ENTER RUNWAY 24 BACKTRACK AND LINE UP 06,
HOLDING SHORT OF RUNWAY 14 G-CD

G-CD HOLDING SHORT OF RUNWAY 14

**G-CD EXPEDITE TAXI TRAFFIC ON
FINAL RUNWAY 24, REPORT RUNWAY 24 VACATED**

EXPEDITING G-CD

G-CD RUNWAY VACATED

**STEPHENVILLE TOWER G-ABCD AT THE FUEL
STATION REQUEST TAXI TO FLYING CLUB**

G-ABCD TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 24 VIA
TAXIWAY CHARLIE

VIA CHARLIE HOLDING POINT RUNWAY 24 G-ABCD

**G-CD APPROACHING HOLDING POINT REQUEST CROSS
RUNWAY 24**

G-CD HOLD SHORT OF RUNWAY 24

HOLDING SHORT G-CD

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

PUNKT OCZEKIWANIA PRZED PASEM 14
WIDZĘ RUCH, G-CD

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

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

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

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

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

G-CD OCZEKUJĘ PRZED PASEM 14

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

PRZYSPIESZAM, G-CD

G-CD PAS ZWOLNIONY

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

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

DROGĄ CHARLIE DO PUNKTU OCZEKIWANIA
PRZED PASEM 24 G-ABCD

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

G-CD OCZEKUJ PRZED PASEM 24

BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM, G-CD

**G-CD CROSS RUNWAY 24 REPORT VACATED
CONTINUE TO FLYING CLUB**

CROSSING, WILCO G-CD

G-CD RUNWAY VACATED

G-CD ROGER

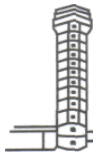
**G-HELI REQUEST AIR-TAXIING FROM FUEL STATION TO
APRON**

G-HELI AIR TAXI DIRECT FROM FUEL STATION TO
APRON, AVOID B747 TAXIING FROM STAND 27 TO
HOLDING POINT RUNWAY 24

AIR TAXI DIRECT FROM FUEL STATION TO APRON, TRAFFIC
IN SIGHT, G-HELI

Note. – The runway is vacated when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.

4.4.3 Where an aircraft acknowledges receipt of the ATIS broadcast, the controller does not need to pass departure information to the pilot when giving taxiing instructions.



FASTAIR 345 TAXI TO HOLDING
POINT RUNWAY 27 GIVE WAY
TO B747 PASSING LEFT TO RIGHT
QNH 1019



**GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345
HEAVY REQUEST TAXI
INFORMATION CHARLIE**

HOLDING POINT
RUNWAY 27 QNH 1019, GIVING WAY
TO B747 FASTAIR 345

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

PRZECINAM, ZGŁOSZĘ G-CD

G-CD PAS ZWOLNIONY

G-CD PRZYJĄŁEM

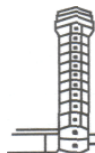
G-HELI PROSZĘ O PODLOT ZE STACJI PALIW NA PŁYTE

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

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

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

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



FASTAIR 345 KOŁUJ DO PUNKTU
OCZEKIWANIA PRZED PASEM 27
PRZEPUŚĆ B747 KOŁUJĄCEGO Z
LEWEJ NA PRAWĄ QNH 1019



**GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345
CIĘŻKI
PROSZĘ O KOŁOWANIE
INFORMACJA CHARLIE**

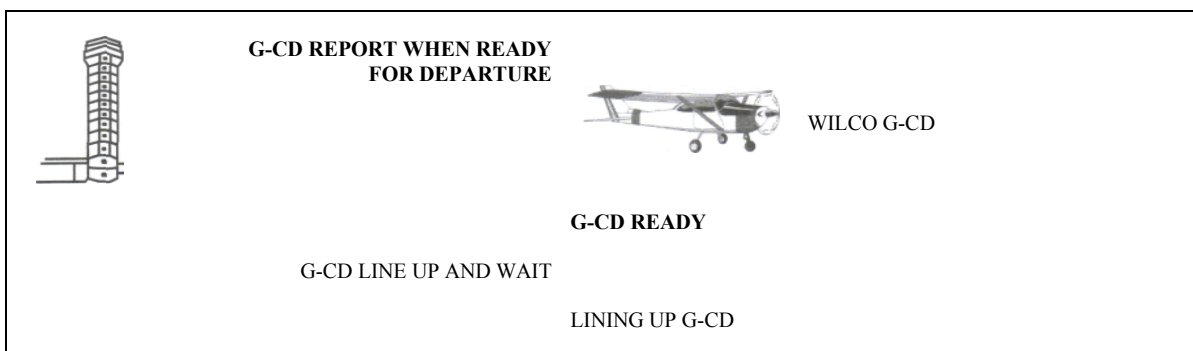
PUNKT OCZEKIWANIA PRZED PASEM 27
QNH 1019, PRZEPUSZCZĘ B747
FASTAIR 345

4.5 TAKE-OFF PROCEDURES

4.5.1 At busy aerodromes with separate GROUND and TOWER functions, aircraft are usually transferred to the TOWER at, or when approaching, the runway-holding position.

4.5.2 Since misunderstandings in the granting and acknowledgement of take-off clearances can result in serious consequences, care should be taken to ensure that the phraseology employed during the taxi manoeuvres cannot be interpreted as a clearance to enter the runway or to take-off.

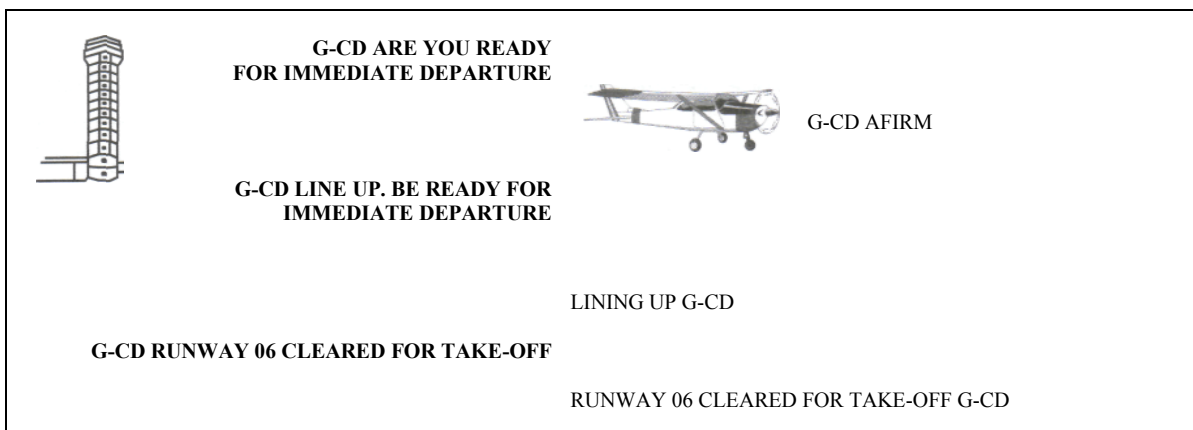
4.5.3 Some aircraft may be required to carry out checks prior to departure and are not always ready for take-off when they reach the holding point.



4.5.4 Except in cases of emergency, controllers should not transmit to an aircraft in the process of taking off or during the early stage of climb.



4.5.5 For traffic reasons, it may be necessary for the aircraft to take off immediately after lining up.

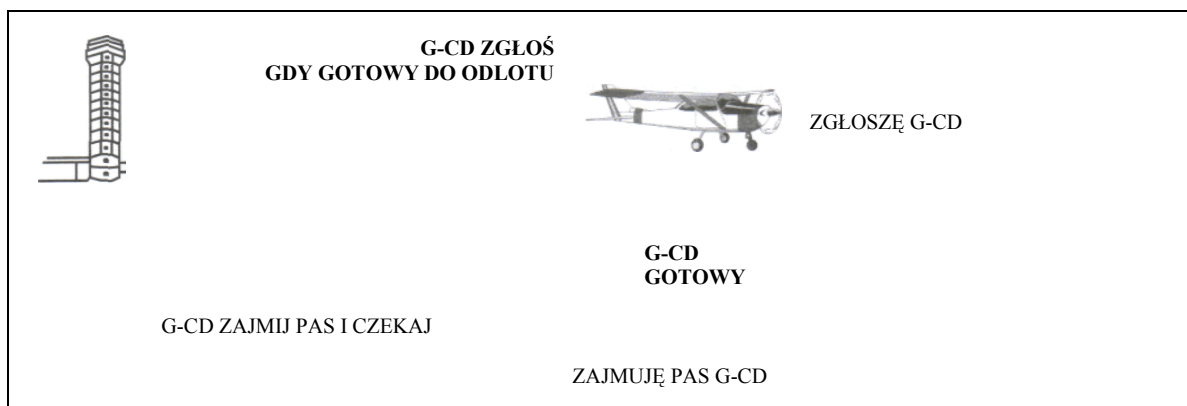


4.5 PROCEDURY STARTOWE

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

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

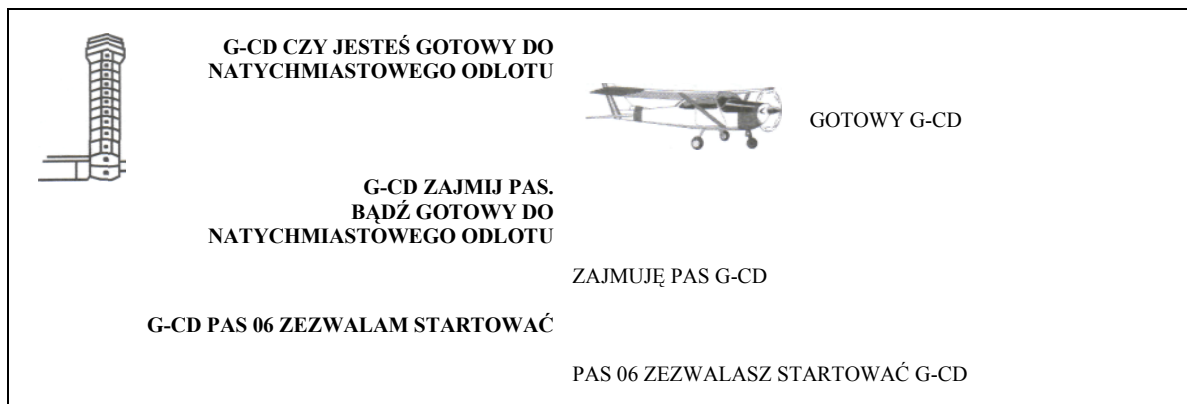
4.5.3 Zdarza się, że załogi statków powietrznych potrzebują dodatkowego czasu na przeprowadzenie określonych czynności i nie zawsze są gotowe do startu zaraz po osiągnięciu punktu oczekiwania.





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



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

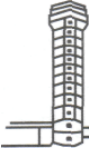



4.5.6 In poor visibility, the controller may request the pilot to report when airborne.



	FASTAIR 345 RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF REPORT AIRBORNE		RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF WILCO FASTAIR 345
FASTAIR 345 CONTACT DEPARTURE 121.750	FASTAIR 345 AIRBORNE 57		
121.750 FASTAIR 345			

4.5.7 Conditional clearances shall not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by both the controller and pilot. When the conditional clearance involves a departing aircraft and an arriving aircraft, it is important that the departing aircraft correctly identifies the arriving aircraft on which the conditional clearance is based. Reference to the arriving aircraft type may be insufficient and it may be necessary to add a description of the colour or the company name to ensure correct identification. A conditional clearance shall be given as follows:

- 1) call sign;
- 2) the condition;
- 3) the clearance;
- 4) brief reiteration of the condition.



	FASTAIR 345 REPORT THE AIRBUS ON FINAL IN SIGHT		AIRBUS IN SIGHT FASTAIR 345
FASTAIR 345 BEHIND LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND			
BEHIND AIRBUS, LINING UP AND WAITING BEHIND, FASTAIR 345			

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

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

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

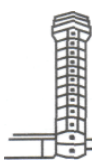


- 1) znak wywoławczy;
- 2) warunek;
- 3) zezwolenie;
- 4) powtórzenie warunku.

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

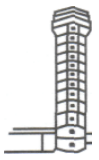

4.5.8 When several runways are in use and there is any possibility that the pilot may be confused as to which one to use, the runway number should be stated in the take-off clearance.

	<p>FASTAIR 345 RUNWAY 09 CLEARED FOR TAKE-OFF</p>		<p>CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 09 FASTAIR 345</p>
---	--	--	---

4.5.9 Departure instructions may be given with the take-off clearance. Such instructions are normally given to ensure separation between aircraft operating in the vicinity of the aerodrome.

	<p>FASTAIR 345 CLIMB STRAIGHT AHEAD UNTIL ALTITUDE 2 500 FEET BEFORE TURNING RIGHT, RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF</p>		<p>STRAIGHT AHEAD ALTITUDE 2 500 FEET RIGHT TURN CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 24 FASTAIR 345</p>
<p>G-CD RIGHT TURN APPROVED RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF</p>			<p>G-CD REQUEST RIGHT TURN WHEN AIRBORNE</p>
<p>RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF RIGHT TURN G-CD</p>			

4.5.10 Due to unexpected traffic developments, or a departing aircraft taking longer to take off than anticipated, it is occasionally necessary to cancel the take-off clearance or quickly free the runway for landing traffic.

	<p>G-CD TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY</p>		<p>HOLDING SHORT G-CD</p>
---	---	--	---------------------------

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

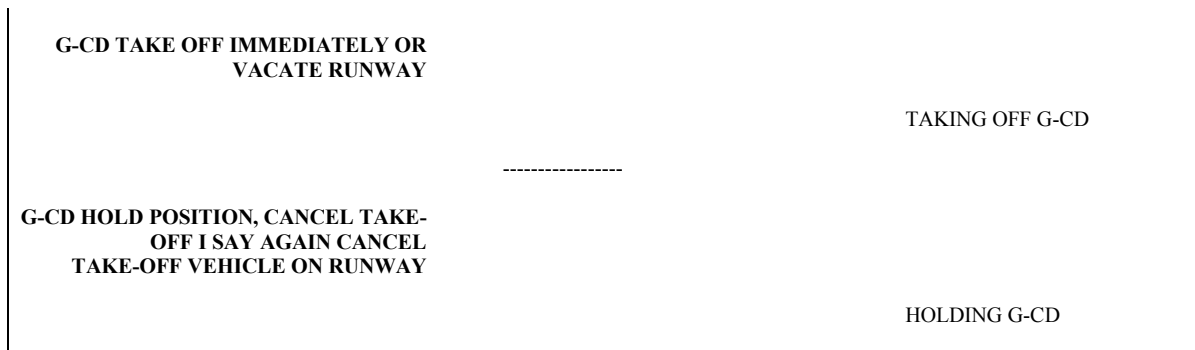
	<p>FASTAIR 345 PAS 09 ZEZWALAM STARTOWAĆ</p>		<p>ZEZWALASZ STARTOWAĆ PAS 09 FASTAIR 345</p>
--	---	--	---

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

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

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

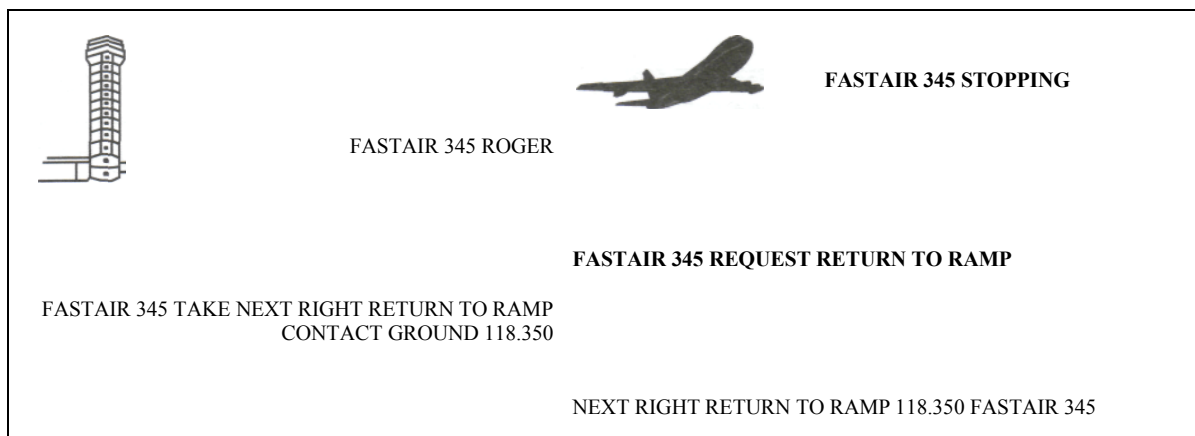
	<p>G-CD STARTUJ NATYCHMIAST LUB OCZEKUJ PRZED PASEM</p>		<p>BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM G-CD</p>
--	--	--	--



4.5.11 When an aircraft has commenced the take-off roll, and it is necessary for the aircraft to abandon take-off in order to avert a dangerous traffic situation, the aircraft should be instructed to stop immediately and the instruction and call sign repeated.

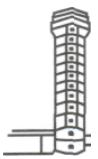



4.5.12 When a pilot abandons the take-off manoeuvre, the control tower should be so informed as soon as practicable, and assistance or taxi instructions should be requested as required.

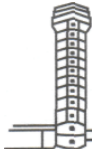



<p>G-CD STARTUJ NATYCHMIAST LUB ZWOLNIJ PAS</p> <p>-----</p> <p>G-CD STÓJ ANULUJĘ START POWTARZAM ANULUJĘ START POJAZD NA PASIE</p>	<p>STARTUJĘ G-CD</p> <p>STOJĘ G-CD</p>
---	--

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

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

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

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

4.6 AERODROME TRAFFIC CIRCUIT

(See Figure 1)

4.6.1 Requests for instructions to join the traffic circuit should be made in sufficient time to allow for a planned entry into the circuit taking other traffic into account. When the traffic circuit is in a right-hand pattern this should be specified. A left-hand pattern need not be specified although it may be advisable to do so if there has been a recent change where the circuit direction is variable.

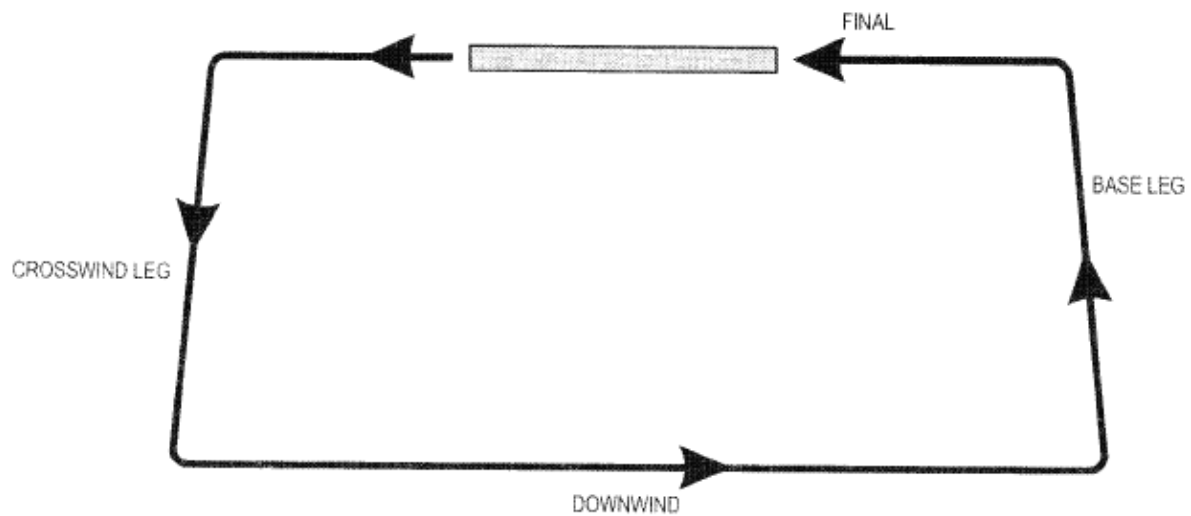
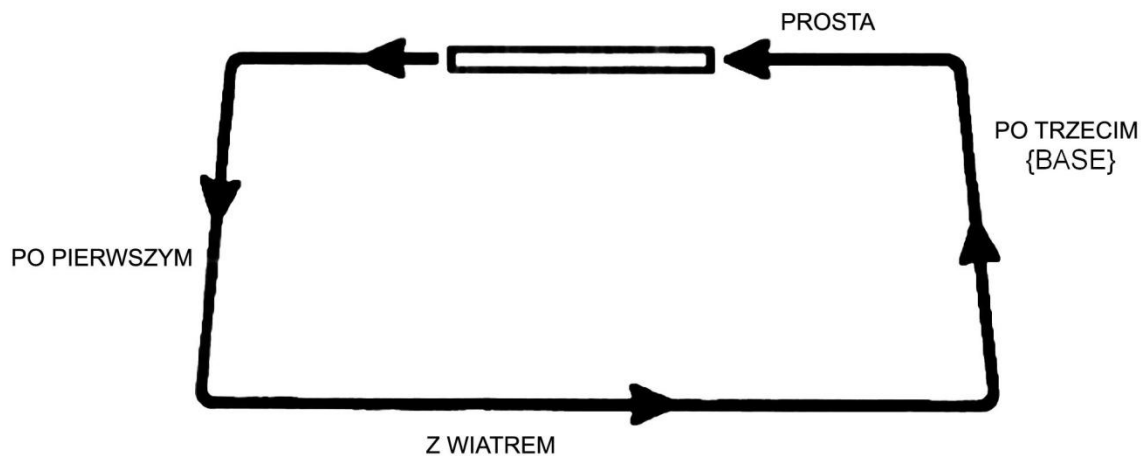


Figure 1. Reporting in the traffic circuit

4.6 KRĄG NADLOTNISKOWY (Patrz: Rysunek 1)²⁵

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

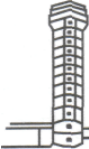



Rysunek 1. Przekazywanie informacji podczas lotu po kręgu.

²⁵ „BASE“ wymawiane jako „bejs“

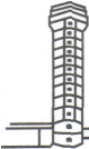

	G-CD JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 WIND 270 DEGREES 5 KNOTS, QNH 1012		WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES SOUTH ALTITUDE 2 500 FEET FOR LANDING
JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 QNH 1012 G-CD			



4.6.2 Where ATIS is provided, receipt of the broadcast should be acknowledged in the initial call to the aerodrome.

	G-CD JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 WIND 330 DEGREES 10 KNOTS QNH 1012		WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH ALTITUDE 2 500 FEET INFORMATION BRAVO, FOR LANDING
JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 QNH 1012 G-CD			

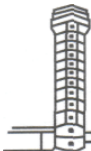

G-CD TRAFFIC CHEROKEE TAKING OFF RUNWAY 34 AND A LEARJET DOWNWIND			
TRAFFIC IN SIGHT G-CD			

4.6.3 Depending on prevailing traffic conditions and the direction from which an aircraft is arriving, it may be possible to give a straight-in-approach.

	G-CD MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 16 WIND 190 DEGREES 5 KNOTS QNH 1009		WALDEN TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH ALTITUDE 2 500 FEET FOR LANDING
STRAIGHT-IN RUNWAY 16 QNH 1009 G-CD			

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



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

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



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

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

4.6.4 The pilot, having joined the traffic circuit, makes routine reports as required by local procedures.

	<p>G-CD NUMBER 2 FOLLOW CHEROKEE ON BASE</p> <p>G-CD REPORT FINAL</p> <p>G-CD CONTINUE APPROACH WIND 270 DEGREES 7 KNOTS</p>	 <p>G-CD DOWNWIND</p> <p>NUMBER 2, TRAFFIC IN SIGHT G-CD</p> <p>G-CD BASE</p> <p>WILCO G-CD</p> <p>G-CD FINAL</p>
---	--	--

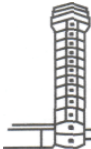

4.6.5 In order to coordinate traffic in the circuit, it may be necessary to issue delaying or expediting instructions.

	<p>G-CD EXTEND DOWNWIND NUMBER 2 FOLLOW CHEROKEE ON 4 MILES FINAL</p>	 <p>EXTENDING DOWNWIND NUMBER 2 CHEROKEE IN SIGHT G-CD</p>

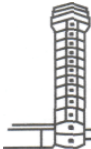

	<p>G-CD ORBIT RIGHT DUE TRAFFIC ON THE RUNWAY. REPORT AGAIN ON FINAL</p>	<p>ORBIT RIGHT, WILCO G-CD</p>

	<p>G-CD NUMBER 1 MAKE SHORT APPROACH CHEROKEE ON 6 MILES FINAL</p>	<p>SHORT APPROACH G-CD</p>

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

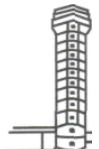

	<p>G-CD NUMER 2 ZA CHEROKEE PO TRZECIM</p>		<p>G-CD Z WIATREM</p>
			<p>NUMER 2, WIDZĘ RUCH G-CD</p>
			<p>G-CD PO TRZECIM</p>
	<p>G-CD ZGŁOŚ PROSTĄ</p>		<p>TAK BĘDZIE G-CD</p>
			<p>G-CD PROSTA</p>
	<p>G-CD KONTYNUUJ PODEJŚCIE WIATR 270 STOPNI 7 WĘZŁÓW</p>		

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

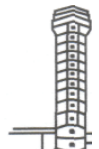

	<p>G-CD WYDŁUŻ Z WIATREM NUMER 2 ZA CHEROKEE NA 4- MILOWEJ PROSTEJ</p>		<p>WYDŁUŻAM Z WIATREM, NUMER 2, WIDZĘ CHEROKEE G-CD</p>
	<p>G-CD ZRÓB ORBITĘ W PRAWO, RUCH NA PASIE. ZGŁOŚ PONOWNIE PROSTĄ</p>		<p>ORBITA W PRAWO, ZGŁOSZĘ G-CD</p>
	<p>G-CD NUMER 1 WYKONAJ KRÓTKIE PODEJŚCIE CHEROKEE NA 6-MILOWEJ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

4.7 FINAL APPROACH AND LANDING

4.7.1 A "FINAL" report is made when an aircraft turns onto final within 7 km (4 NM) from touchdown. If and when the turn onto final is made at a greater distance, a "LONG FINAL" report is made. If the aircraft is making a straight-in approach, a "LONG FINAL" report is made at about 15 km (8 NM) from touchdown. If no landing clearance is received at that time, a "FINAL" report is made at 7 km (4 NM) from touchdown.

	FASTAIR 345 CONTINUE APPROACH WIND 260 DEGREES 18 KNOTS		FASTAIR 345 LONG FINAL
		WILCO FASTAIR 345	
		FASTAIR 345 FINAL	
	FASTAIR 345 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND WIND 270 DEGREES 20 KNOTS		
		RUNWAY 27 CLEARED TO LAND FASTAIR 345	

4.7.2 A pilot may request to fly past the control tower or other observation point for the purpose of visual inspection from the ground.

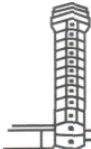

	FASTAIR 345 CLEARED LOW PASS RUNWAY 27 NOT BELOW ALTITUDE 500 FEET REPORT FINAL		FASTAIR 345 REQUEST LOW PASS UNSAFE LEFT GEAR INDICATION
		RUNWAY 27 NOT BELOW ALTITUDE 500 FEET WILCO FASTAIR 345	

4.7.3 If the low pass is made for the purpose of observing the undercarriage, one of the following replies could be used to describe its condition (these examples are not exhaustive):

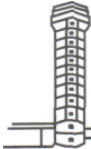

- a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;
- b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);
- c) WHEELS APPEAR UP;
- d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN).

4.7 PODEJŚCIE KOŃCOWE I LĄDOWANIE

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

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

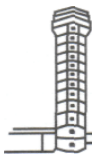

4.7.2 Pilot może poprosić o zezwolenie na niski przełot w celu umożliwienia wzrokowej obserwacji statku powietrznego z ziemi.

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

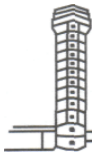


4.7.3 Jeżeli niski przełot wykonywany jest w celu sprawdzenia podwozia, do określenia jego stanu można użyć jednej z następujących odpowiedzi (poniższe przykłady nie wyczerpują tematu):

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

4.7.4 For training purposes, a pilot may request permission to make an approach along, or parallel to the runway, without landing.

	FASTAIR 345 CLEARED LOW APPROACH RUNWAY 09 NOT BELOW ALTITUDE 250 FEET REPORT FINAL		FASTAIR 345 REQUEST LOW APPROACH RUNWAY 09 FOR TRAINING
			RUNWAY 09 NOT BELOW ALTITUDE 250 FEET WILCO FASTAIR 345

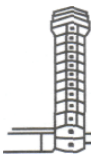

4.7.5 In order to save taxiing time when training in the traffic circuit, pilots may request to carry out a “TOUCH AND GO”, i.e. the aircraft lands, continues rolling and takes off, without stopping.

	G-CD CLEARED TOUCH AND GO		G-CD REQUEST TOUCH AND GO
			CLEARED TOUCH AND GO G-CD
			or
	G-CD UNABLE TO APPROVE DUE TRAFFIC CONGESTION MAKE FULL STOP RUNWAY 09 CLEARED TO LAND		
			RUNWAY 09 CLEARED TO LAND FOR FULL STOP G-CD
			or
	G-CD MAKE ANOTHER CIRCUIT REPORT DOWNWIND		
			WILCO G-CD

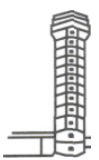


4.8 GO AROUND

4.8.1 Instructions to carry out a missed approach may be given to avert an unsafe situation. When a missed approach is initiated, cockpit workload is inevitably high. Any transmissions to aircraft going around should be brief and kept to a minimum.

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

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

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

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

4.8 PRZEJŚCIE NA DRUGI KRĄG

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

	<p>FASTAIR 345 GO AROUND AIRCRAFT ON THE RUNWAY</p>		<p>GOING AROUND FASTAIR 345</p>
---	--	--	---------------------------------




4.8.2 Unless instructions are issued to the contrary, an aircraft on an instrument approach will carry out the missed approach procedure and an aircraft operating VFR will continue in the normal traffic circuit.

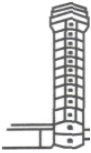

4.8.3 In the event that the missed approach is initiated by the pilot, the phrase "GOING AROUND" shall be used.

	<p>G-CD ROGER REPORT DOWNWIND</p>		<p>GOING AROUND G-CD</p>
---	-----------------------------------	--	--------------------------

4.9 AFTER LANDING

Unless absolutely necessary, controllers should not give taxi instructions to pilots until the landing roll is completed. Unless otherwise advised, pilots should remain on tower frequency until the runway is vacated.

	<p>G-HELI AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND</p>		<p>AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND, G-HELI</p>
<p>-----</p>			
<p>FASTAIR 345 TAKE FIRST RIGHT WHEN VACATED CONTACT GROUND 118.350</p>			
			
<p>FIRST RIGHT, 118.350 FASTAIR 345</p>			
<p>-----</p>			
<p>GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 RUNWAY VACATED</p>			
<p>FASTAIR 345 TAXI TO STAND 27 VIA TAXIWAY ALPHA</p>			
<p>STAND 27 VIA TAXIWAY ALPHA FASTAIR 345</p>			

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



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


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

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

4.9 PO LĄDOWANIU

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

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

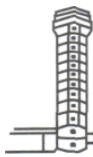
FASTAIR 345 KOŁUJ PIERWSZĄ W PRAWO PO ZWOLNIENIU ŁĄCZNOŚĆ Z GROUND 118.350			
			PIERWSZA W PRAWO, 118.350 FASTAIR 345

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

4.10 ESSENTIAL AERODROME INFORMATION

Essential aerodrome information is information regarding the movement area and its associated facilities which is necessary to ensure the safe operation of aircraft. Aerodrome information should be passed to aircraft whenever possible prior to start-up or taxi and prior to the commencement of final approach, except when it is known that the aircraft has received all or part of the information from other sources. It includes information regarding the following:

- a) construction or maintenance work on, or immediately adjacent to the movement area;
- b) rough or broken surfaces on a runway, a taxiway or an apron, whether marked or not;
- c) snow, slush or ice on a runway, a taxiway or an apron;
- d) water on a runway, a taxiway or an apron;
- e) snow banks or drifts adjacent to a runway, a taxiway or an apron;
- f) other temporary hazards, including parked aircraft and birds on the ground or in the air;
- g) failure or irregular operation of part or all of the aerodrome lighting systems; and
- h) any other pertinent information.



**FASTAIR 345 CAUTION
CONSTRUCTION WORK
ADJACENT TO GATE 37**



ROGER FASTAIR 345

**... WORK IN PROGRESS AHEAD NORTH SIDE OF
TAXIWAY ALPHA**

**... CENTRE LINE TAXIWAY LIGHTING
UNSERVICEABLE**

... VASIS RUNWAY 27 UNSERVICEABLE

**... LARGE FLOCK OF BIRDS NORTH OF
RUNWAY 27 NEAR TAXIWAY**

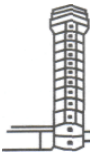

... ILS 09 UNSERVICEABLE

**... RUNWAY CONDITIONS 09:
AVAILABLE WIDTH 32 METRES, COVERED WITH
THIN PATCHES OF ICE, BRAKING ACTION POOR
SNOW UP TO 30 CM ALONG EDGES**

4.10 ZASADNICZA INFORMACJA LOTNISKOWA

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

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

	FASTAIR 345 UWAGA PRACE W TOKU W POBLIŻU GATE²⁶ 37		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
<p>... PRZED TOBĄ PRACE W TOKU NA PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI DROGI ALFA</p> <p>... OŚWIETLENIE LINII CENTRALNEJ DROGI KOŁOWANIA NIESPRAWNE</p> <p>... VASIS PAS 27 NIESPRAWNY</p> <p>... DUŻE STADO PTAKÓW NA PÓŁNOC OD PASA 27 W POBLIŻU LINII CENTRALNEJ DROGI KOŁOWANIA</p> <p>... ILS 09 NIESPRAWNY</p> <p>... STAN PASA 09: DOSTĘPNA SZEROKOŚĆ 32 METRY, POKRYTY CIENKIMI PŁATAMI LODU, HAMOWANIE ZŁE GRUBOŚĆ ŚNIEGU DO 30 CM WZDŁUŻ KRAWĘDZI</p>			

²⁶ Wymawiane jako „gejt“

Chapter 5

AERODROME CONTROL: VEHICLES

5.1 INTRODUCTION

5.1.1 The expeditious movement of vehicles plays an essential supporting role in the operation of an aerodrome. Wherever possible the areas in which vehicles and aircraft operate are segregated. There are, however, many occasions when vehicles need to move on the manoeuvring area for maintenance purposes or in direct support of aircraft operations.

5.1.2 Procedures governing the movement of vehicles vary widely from aerodrome to aerodrome, but certain factors to be taken into account when driving on an aerodrome are common to all:

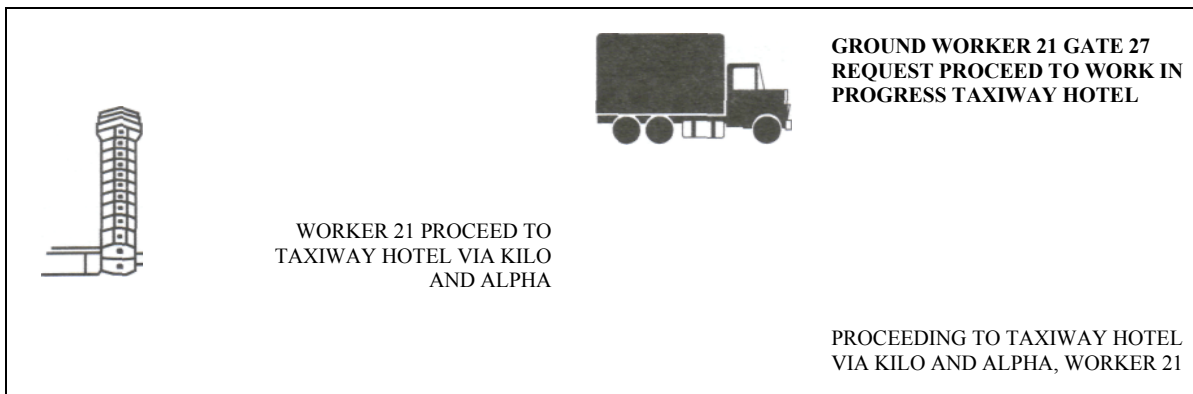
- a) aircraft are not as manoeuvrable as ground vehicles;
- b) the visibility from an aircraft cockpit for ground movement purposes is often restricted compared to that from a ground vehicle.

Therefore, when vehicles are operating in close proximity to aircraft, drivers should be extremely vigilant and comply in full with local procedures and ATC instructions.

5.1.3 Correct RTF operating techniques must be observed by all users. It is important that a continuous listening watch is maintained by all drivers on the movement area, not only in case of further instructions from the control tower, but also so that drivers can be aware of the movements, and intended movements, of other traffic, thereby reducing the risk of conflict.

5.2 MOVEMENT INSTRUCTIONS

5.2.1 Drivers on first-call should identify themselves by their vehicle call sign, state their position and intended destination and, when possible, the required route.



Rozdział 5

KONTROLA LOTNISKA: POJAZDY

5.1 WSTĘP

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

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

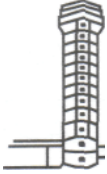
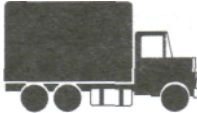
- a) statki powietrzne nie posiadają takich możliwości manewrowania, jak pojazdy;
- b) widzialność z kokpitu podczas manewrów naziemnych jest najczęściej dużo gorsza niż z pojazdu.

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

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


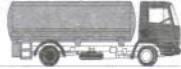
5.2 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE RUCHU NAZIEMNEGO

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


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

5.2.2 The controller, if too busy to give instructions, will reply "standby". This means that the driver should wait until the controller calls back. The driver shall not proceed until permission is given.

5.2.3 When there is conflicting traffic, the controller may reply "HOLD POSITION". This means that the driver shall not proceed until the controller calls back with permission. All other replies should contain a clearly defined point to which the driver may proceed; this may or may not be the intended destination. If it is not the intended destination drivers must stop at this point and request permission before proceeding further.

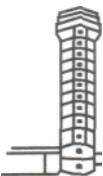
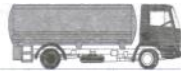
	<p>TRUCKER 5 PROCEED VIA KILO, ALPHA AND FOXTROT, CROSS RUNWAY 09. HOLD SHORT OF RUNWAY 14</p>		<p>GROUND TRUCKER 5 EXIT KILO REQUEST PROCEED TO HANGAR 3</p>
<p>TRUCKER 5 CROSS RUNWAY 14 CONTINUE TO HANGAR 3</p>			
<p>VIA KILO ALPHA FOXTROT CROSSING RUNWAY 09 HOLDING SHORT OF RUNWAY 14 TRUCKER 5</p>			
<p>CROSSING TRUCKER 5</p>			
<p>TRUCKER 5 RUNWAY 14 VACATED</p>			
<p>TRUCKER 5 ROGER</p>			

5.2.4 Permission to proceed on the apron may include such instructions regarding other traffic as are necessary to ensure safe operations.

	<p>TRUCKER 5 GIVE WAY TO FASTAIR B737 ON YOUR RIGHT THEN PROCEED TO GATE 26, CAUTION JET BLAST</p>		<p>APRON TRUCKER 5 GATE 21 REQUEST PROCEED TO GATE 26</p>
<p>GIVING WAY TO B737, ROGER TRUCKER 5</p>			

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

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


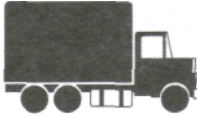
	<p>CIEŻARÓWKA 5 MOŻESZ JECHAĆ DROGĄ KILO, ALFA I FOXTROT, PRZETNIJ PAS 09. OCZEKUJ PRZED PASEM 14</p>		<p>GROUND CIEŻARÓWKA 5 WYJAZD KILO PROSZĘ O PRZEJAZD DO HANGARU 3</p>
<p>CIEŻARÓWKA 5 PRZETNIJ PAS 14 KONTYNUUJ DO HANGARU 3</p>		<p>DROGĄ KILO ALFA FOXTROT PRZETNĘ PAS 09 BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM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

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


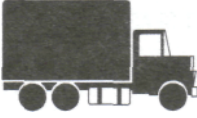
	<p>CIEŻARÓWKA 5 PRZEPUŚĆ FASTAIR B737 Z TWOJEJ PRAWY NASTĘPNIE MOŻESZ JECHAĆ DO GATE 26, OSTROŻNIE PODMUCH Z SILNIKÓW</p>		<p>APRON CIEŻARÓWKA 5 GATE 21 PROSZĘ O PRZEJAZD DO GATE 26</p>
<p>PRZEPUSZCZĘ B737 CIEŻARÓWKA 5</p>			

5.3 CROSSING RUNWAYS

5.3.1 Drivers should carefully note the position to which they may proceed, particularly where the intended route involves crossing a runway. Some aerodromes may have procedures that will allow vehicles to proceed to a holding point and then request runway crossing instructions. Under no circumstances shall a driver cross a runway unless positive permission has been given and acknowledged. A runway vacated report shall not be made until the vehicle (and tow) is clear of the designated runway area, beyond the holding point.

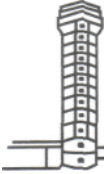

	<p>WORKER 21 PROCEED VIA INDIA AND BRAVO. HOLD SHORT OF RUNWAY 27</p>		<p>GROUND WORKER 21 BY THE CONTROL TOWER REQUEST PROCEED TO MAINTENANCE BASE</p>
			<p>VIA INDIA AND BRAVO HOLDING SHORT OF RUNWAY 27 WORKER 21</p>
			<p>WORKER 21 HOLDING SHORT RUNWAY 27</p>
	<p>WORKER 21 STANDBY</p>		
	<p>WORKER 21 CROSS RUNWAY 27 TO TAXIWAY MIKE REPORT RUNWAY VACATED</p>		
			<p>WORKER 21 CROSSING RUNWAY 27</p>
			<p>WORKER 21 RUNWAY VACATED</p>
			<p>WORKER 21 CONTINUE ON MIKE TO MAINTENANCE</p>

5.3.2 If a vehicle is operating on the runway, it shall be instructed to leave the runway when it is expected that an aircraft will be landing or taking off.

	<p>WORKER 21 VACATE RUNWAY 27 TAKE NEXT RIGHT, REPORT VACATED</p>		<p>VACATING RUNWAY 27 VIA NEXT RIGHT, WORKER 21</p>
			<p>WORKER 21 RUNWAY VACATED</p>
	<p>WORKER 21 ROGER</p>		

5.3 PRZECINANIE DRÓG STARTOWYCH


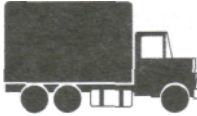
5.3.1 Kierowcy powinni uważnie zanotować, w którym miejscu muszą się zatrzymać, szczególnie gdy planowany przejazd związany jest z przecinaniem pasa w użyciu. Procedury obowiązujące na niektórych lotniskach umożliwiają pojazdom dojechanie do punktu oczekiwania przed drogą startową i zgłoszenie się wyłącznie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

	<p>POJAZD 21 MOŻESZ JECHAĆ DROGĄ INDIA I BRAVO. OCZEKUJ PRZED PASEM 27</p>		<p>GROUND POJAZD 21 PRZY WIEŻY PROSZĘ O PRZEJAZD DO BAZY TECHNICZNEJ</p>
			<p>DROGĄ INDIA I BRAVO BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM 27 POJAZD 21</p>
			<p>POJAZD 21 PRZED PASEM 27</p>
	<p>POJAZD 21 CZEKAJ [WYWOŁAM CIĘ]</p>		
	<p>POJAD 21 PRZETNIJ PAS 27 DO DROGI KOŁOWANIA MIKE ZGŁOŚ ZWOLNIENIE PASA</p>		
			<p>PRZECINAM PAS 27 POJAZD 21</p>
			<p>POJAZD 21 PAS ZWOLNIONY</p>
	<p>POJAZD 21 KONTYNUUJ PRZEZ MIKE DO BAZY</p>		

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



	<p>POJAZD 21 ZWOLNIJ PAS 27, SKRĘĆ W NASTĘPNĄ W PRAWO, ZGŁOŚ ZWOLNIENIE PASA</p>		<p>ZWOLNIĘ PAS 27 NASTĘPNĄ W PRAWO, POJAZD 21</p>
			<p>POJAZD 21 PAS ZWOLNIONY</p>
	<p>POJAZD 21 PRZYJĄŁEM</p>		

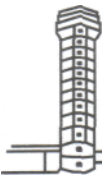
5.3.3 When a vehicle is moving on the movement area it may be necessary to inform the vehicle of a potentially dangerous situation and to instruct it to stop.

	WORKER 21 STOP IMMEDIATELY		STOPPING, WORKER 21
---	-----------------------------------	---	---------------------

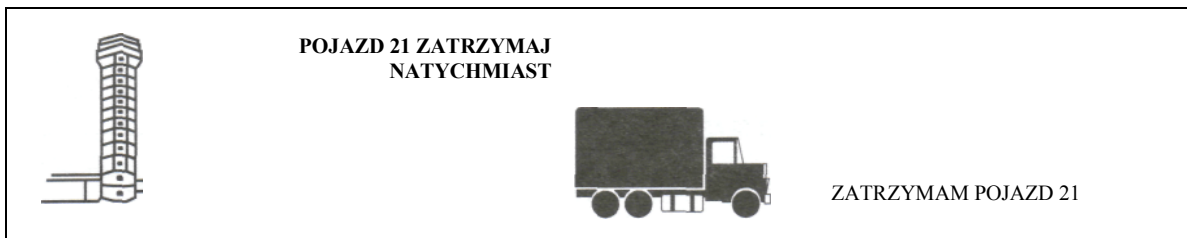
5.4 VEHICLES TOWING AIRCRAFT

Drivers of vehicles required to tow aircraft should not assume that the receiving station is aware that an aircraft is to be towed. The performance and manoeuvrability of ground vehicles is obviously considerably reduced when towing aircraft and this is taken into account when instructions to such vehicles are issued. Therefore, in order to avoid any confusion, and as an aid to identification, drivers should state the type, and where applicable the operator, of the aircraft to be towed.

	TUG 9, TOW APPROVED FROM GATE 20 TO GATE 25 VIA TAXIWAY WEST		APRON TUG 9 REQUEST TOW FASTAIR B737 FROM GATE 20 TO GATE 25

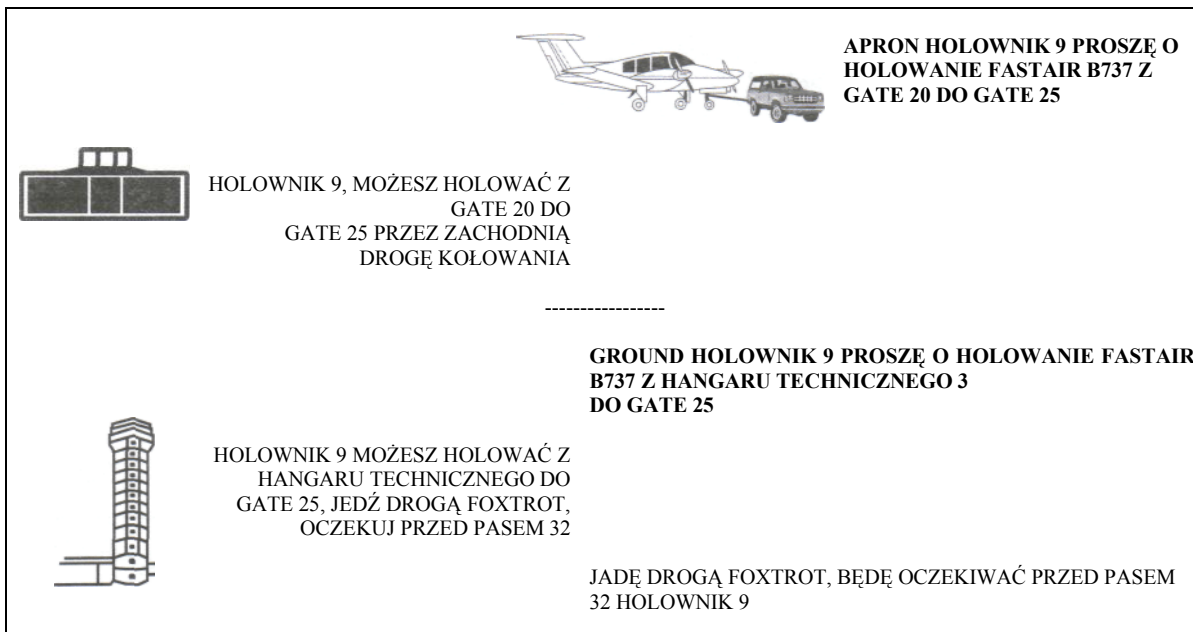
	TUG 9 TOW APPROVED FROM MAINTENANCE HANGAR 3 TO GATE 25, PROCEED VIA FOXTROT, HOLD SHORT OF RUNWAY 32	GROUND TUG 9 REQUEST TOW FASTAIR B737 FROM MAINTENANCE HANGAR 3 TO GATE 25	
		TOW APPROVED VIA FOXTROT HOLDING SHORT OF RUNWAY 32 TUG 9	

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



5.4 POJAZDY HOŁUJĄCE STATKI POWIETRZNE

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



Chapter 6

GENERAL ATS SURVEILLANCE SERVICE PHRASEOLOGY



6.1 INTRODUCTION

6.1.1 This chapter contains general ATS surveillance service phraseology which is commonly used in communications between aircraft and all types of radar units. Phraseology which is more applicable to approach radar control or area radar control is to be found in Chapters 7 and 8, as appropriate.

6.1.2 In a radar environment heading, information given by the pilot and heading instructions given by controllers are in degrees magnetic.

6.2 IDENTIFICATION AND VECTORING

6.2.1 Vectors may be given to establish the identification of an aircraft. Other means of ATS surveillance service identification are the use of position report information, requesting the aircraft to make turns, the use of bearing and distance information from a prominent object or radio aid, transfer of control and the use of SSR.

	G-AB REPORT HEADING AND LEVEL		G-AB HEADING 110 ALTITUDE 2 500 FEET
	G-AB FOR IDENTIFICATION TURN LEFT HEADING 080		
		LEFT HEADING 080 G-AB	
	G-AB IDENTIFIED 20 MILES NORTH WEST OF KENINGTON CONTINUE PRESENT HEADING		
		ROGER, CONTINUING PRESENT HEADING, G-AB	
		or	
	G-AB NOT IDENTIFIED. NOT YET WITHIN RADAR COVER. RESUME OWN NAVIGATION TO MARLO		
		ROGER, RESUMING OWN NAVIGATION TO MARLO G-AB	

Rozdział 6

OGÓLNA FRAZEOLOGIA SŁUŻB DOZOROWANIA ATS



6.1 WSTĘP

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

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

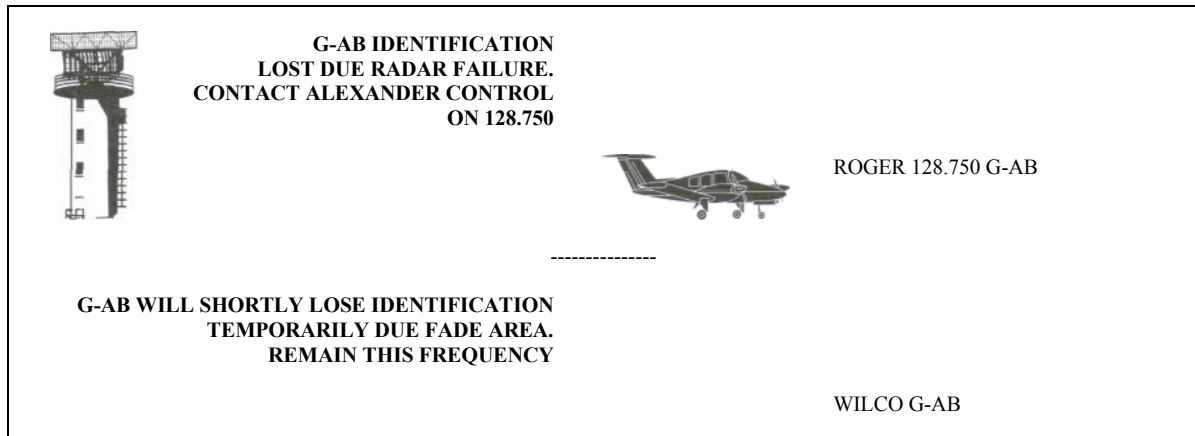
6.2 IDENTYFIKACJA I WEKTOROWANIE

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

	G-AB PODAJ KURS I WYSOKOŚĆ	
		
		KURS 110 ALTITUDE 2500 STÓP G-AB
	G-AB DLA IDENTYFIKACJI SKRĘĆ W LEWO KURS 080	
		W LEWO KURS 080 G-AB
	G-AB ZIDENTYFIKOWANY²⁷	
	20 MIL NA PÓLNOCNY ZACHÓD OD KENINGTON	
	KONTYNUUJ Z OBECNYM KURSEM	
		PRZYJĄŁEM, KONTYNUUJĘ Z OBECNYM KURSEM G-AB
		lub
	G-AB JESZCZE NIE ZIDENTYFIKOWANY. POZA ZASIĘGIEM RADARU. WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ NA MARLO	
		PRZYJĄŁEM, WZNAWIAM WŁASNĄ NAWIGACJĘ NA MARLO G-AB

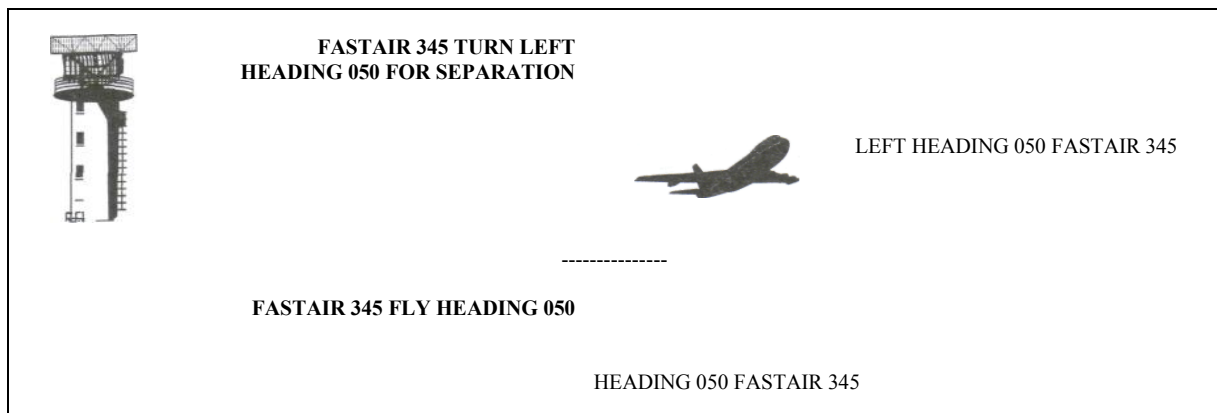
²⁷ Przy pełnieniu służby dozorowania zwroty ZIDENTYFIKOWANY (IDENTIFIED) i W KONTAKCIE RADAROWYM (RADAR CONTACT) mogą być stosowane wymiennie. Jednakże zwrot W KONTAKCIE RADAROWYM (RADAR CONTACT) może stosować tylko taki organ ATS, który dla pełnienia służby dozorowania wykorzystuje PSR i/lub SSR.

6.2.2 The pilot should be advised if identification is lost, or about to be lost, and appropriate instructions given.

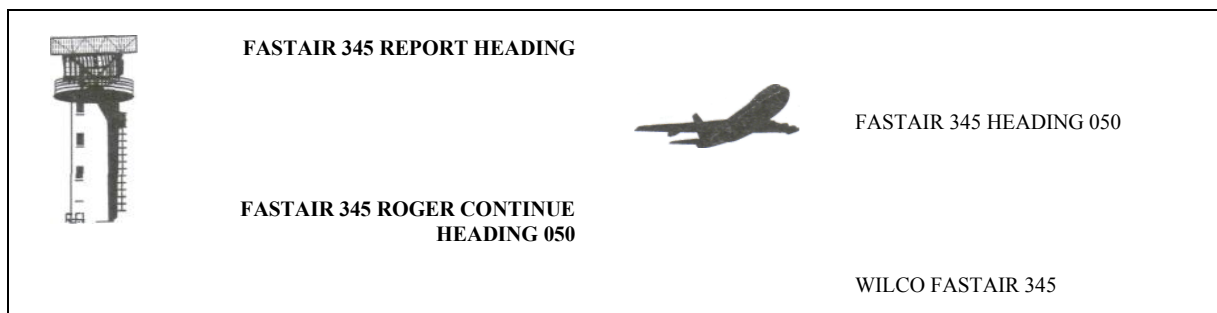


6.3 VECTORING



6.3.1 Aircraft may be given specific vectors to fly in order to establish separation. Unless it is self-evident, pilots should be informed of the reasons why vectors are necessary.



6.3.2 It may be necessary, for ATC purposes, to know the heading of an aircraft as lateral separation can often be established by instructing an aircraft to continue on existing heading. Conflicting traffic can then be separated laterally.



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

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

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

6.3 WEKTOROWANIE

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



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

FASTAIR 345 LEĆ Z KURSEM 050		KURS 050 FASTAIR 345	




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

	FASTAIR 345 PODAJ KURS		KURS 050 FASTAIR 345
FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM UTRZYMUJ KURS 050		TAK BĘDZIE FASTAIR 345	



6.3.3 When vectoring is completed, pilots shall be instructed to resume their own navigation and they shall be given position information and appropriate instructions, as necessary.

	<p>FASTAIR 345 POSITION 5 MILES NORTH OF GEORGETOWN, RESUME OWN NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR</p>		<p>DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345</p>
<p>or</p>			
<p>FASTAIR 345 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR TRACK 070 DISTANCE 27 MILES</p>			
<p>or</p>			
<p>G-CD RESUME OWN NAVIGATION POSITION 15 MILES SOUTH EAST OF KENNINGTON</p>			
<p>TRACK 070 DISTANCE 27 MILES DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345</p>			
<p>WILCO G-CD</p>			



6.3.4 Occasionally, an aircraft may be instructed to make a complete turn (known as an orbit or a 360 degree turn), for delaying purposes or to achieve a required spacing behind preceding traffic.

	<p>FASTAIR 345 MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT FOR SEQUENCE</p>		<p>THREE SIXTY TURN LEFT FASTAIR 345</p>
<p>-----</p>			
<p>G-AB ORBIT LEFT FOR DELAY</p>			
			
<p>ORBITING LEFT G-AB</p>			

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

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

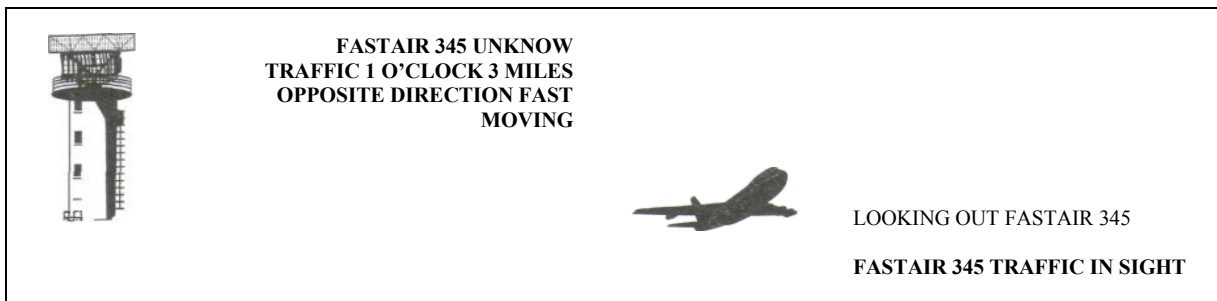
6.3.4 Kontroler może nakazać wykonanie przez statek powietrzny pełnego zakrętu (tzw. orbita lub zakręt 360 stopni) dla opóźnienia lub w celu zapewnienia odpowiedniej separacji.

	<p>FASTAIR 345 ZRÓB ZAKRĘT TRZYSTA SZEŚCZDZIESIĄT W LEWO DLA SEKWENCJI</p>		<p>ZROBIĘ ZAKRĘT TRZYSTA SZEŚCZDZIESIĄT W LEWO FASTAIR 345</p>
<p>-----</p>			
<p>G-AB ZRÓB ORBITĘ W LEWO DLA OPÓŹNIENIA</p>			
			
			<p>ORBITA W LEWO G-AB</p>

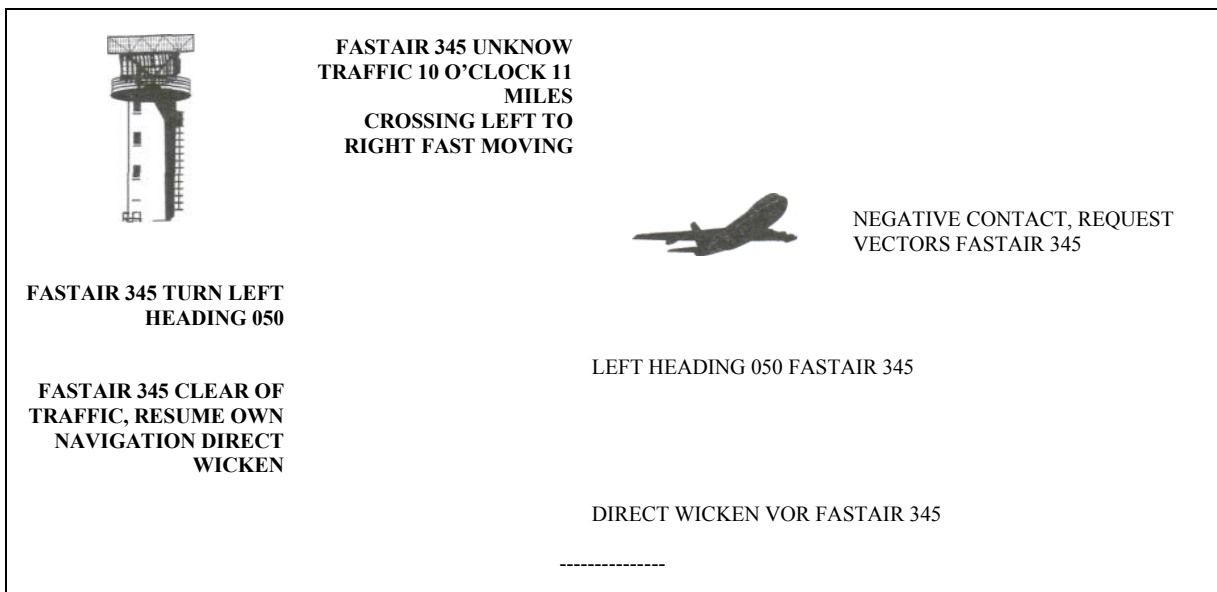
6.4 TRAFFIC INFORMATION AND AVOIDING ACTION

6.4.1 Whenever practicable, information regarding traffic on a conflicting path should be given in the following form:

- a) relative bearing of the conflicting traffic in terms of the 12 hour clock;
- b) distance from the conflicting traffic;
- c) direction of the flight of the conflicting traffic; and
- d) any other pertinent information such as: unknown, slow moving, fast moving, closing, opposite (or same) direction, overtaking, crossing left to right (or right to left), and if known, aircraft type and level, climbing or descending.



6.4.2 Depending on the circumstances, vectors may be offered by the controller or requested by the pilot. The controller should inform the pilot when the conflict no longer exists.





6.4 INFORMACJA O RUCHU I AKCJA OMIJANIA

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

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

	FASTAIR 345 NIEZNANY RUCH NA PIERWSZEJ, 3 MILE PRZECIWNY KIERUNEK SZYBKİ		WYPATRUJĘ FASTAIR 345
			WIDZĘ RUCH FASTAIR 345

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

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

G-CD TRAFFIC 2 O'CLOCK 5 MILES NORTHBOUND CHEROKEE ALTITUDE 2 000 FEET	
G-CD DO YOU WANT VECTORS	LOOKING OUT G-CD
	NEGATIVE VECTORS, TRAFFIC IN SIGHT G-CD
G-CD ROGER	

6.5 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR

6.5.1 The following phrases together with their meanings are instructions which may be given by controllers to pilots regarding the operation of SSR transponders.

<i>Phrase</i>	<i>Meaning</i>
SQUAWK (<i>code</i>)	Set the code as instructed
CONFIRM SQUAWK	Confirm mode and code set on the transponder
RESET (<i>mode</i>) (<i>code</i>)	Reselect assigned mode and code
SQUAWK IDENT	Operate the "IDENT" feature
SQUAWK MAYDAY	Select emergency code
SQUAWK STANDBY	Select the standby feature
SQUAWK CHARLIE	Select pressure altitude transmission feature
CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM <i>level</i>	Check pressure setting and confirm present level
STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION	Deselect pressure altitude transmission feature because of faulty operation
*VERIFY LEVEL	Check and confirm your level
RESET MODE S IDENTIFICATION	For a Mode S equipped aircraft, request reselection of aircraft identification

* Used to verify the accuracy of the Mode C derived level information displayed to the controller.

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

6.5 RADAR WTÓRNY DOZOROWANIA



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

<i>Wyrażenie</i>	<i>Znaczenie</i>
SQUAWK (kod)	Ustaw kod transpondera zgodnie z poleceniem
POTWIERDŹ SQUAWK	Odczytaj kod ustawiony na panelu transpondera
USTAW POWTÓRNIE (mod) (kod)	Ustaw powtórnie mod i przydzielony kod transpondera
SQUAWK IDENT ²⁸	Naciśnij przycisk „IDENT”
SQUAWK MAYDAY	Ustaw kod niebezpieczeństwa (7700)
SQUAWK STANDBY ²⁹	Włącz tryb “STANDBY”
SQUAWK CHARLIE	Włącz mod C transpondera
SPRAWDŹ NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA I POTWIERDŹ <i>wysokość</i>	Sprawdź ciśnienie ustawione w wysokościomierzu i odczytaj aktualną wysokość
WYŁĄCZ SQUAWK CHARLIE BŁĘDNE WSKAZANIA	Wyłącz mod C transpondera ponieważ wyświetla błędne dane na zobrazowaniu radarowym ATS
*SPRAWDŹ WYSOKOŚĆ	Sprawdź i potwierdź swoją wysokość
USTAW POWTÓRNIE IDENTYFIKACJĘ W MODZIE S	Dla statków powietrznych wyposażonych w mod S: ponownie ustaw identyfikację statku powietrznego
* Wykorzystywane do sprawdzenia dokładności informacji o wysokości według modu C na zobrazowaniu radarowym służb ATS.	

²⁸ Wymawiane jako „ajdent“

²⁹ Wymawiane jako „stendbaj“



6.5.2 The pilot's reply to SSR instruction is usually either an acknowledgement or a read-back.

	<p>FASTAIR 345 ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY</p>	<p>TRANSPONDER CHARLIE FASTAIR 345</p>
	<p>FASTAIR 345 SQUAWK 6411</p>	
		<p>6411 FASTAIR 345</p>
	<p>FASTAIR 345 CONFIRM SQUAWK</p>	
		<p>SQUAWKING 6411 FASTAIR 345</p>
	<p>FASTAIR 345 RESET SQUAWK 6411</p>	
		<p>RESETTING 6411 FASTAIR 345</p>
		<p>-----</p>
	<p>FASTAIR 345 CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL</p>	
		<p>ALTIMETER 1013 FLIGHT LEVEL 80 FASTAIR 345</p>
		<p>-----</p>
	<p>FASTAIR 345 CONFIRM TRANSPONDER OPERATING</p>	
		<p>NEGATIVE, TRANSPONDER UNSERVICEABLE FASTAIR 345</p>

**6.6 RADAR ASSISTANCE TO AIRCRAFT WITH
RADIOCOMMUNICATIONS FAILURE**

When a controller suspects that an aircraft is able to receive but not to transmit messages, the radar may be used to confirm that the pilot has received instructions.

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

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

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

	FASTAIR 345 POTWIERDŹ TRANSPONDER SPRAWNY	NIE, TRANSPONDER NIESPRAWNY FASTAIR 345

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

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



**G-DCAB REPLY NOT RECEIVED IF
YOU READ ALEXANDER CONTROL
TURN LEFT HEADING 040**

**G-DCAB TURN OBSERVED
POSITION 5 MILES SOUTH OF
WICKEN VOR WILL CONTINUE
RADAR CONTROL**

**FASTAIR 345 REPLY NOT RECEIVED IF YOU READ
ALEXANDER CONTROL SQUAWK IDENT**

**FASTAIR 345 SQUAWK OBSERVED 5 MILES SOUTH
OF WICKEN VOR WILL CONTINUE RADAR
CONTROL**

Note.— An aircraft experiencing a radiocommunications failure is expected to select SSR code 7600.


6.7 ALERTING PHRASEOLOGIES

6.7.1 In the event that a minimum safe altitude warning (MSAW) is generated in respect of a controlled flight, the air traffic controller will inform the aircraft and issue appropriate instructions.



**FASTAIR 345 LOW ALTITUDE WARNING,
CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY,
QNH 1006, THE MINIMUM FLIGHT
ALTITUDE IS 1 450 FEET**

**FASTAIR 345 TERRAIN ALERT,
CLIMB ALTITUDE 2 000 FEET QNH 1006**



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

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


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

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

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

6.7 FRAZEOLOGIA ALARMOWA


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




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

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

6.7.2 Avoiding action to be taken by the pilot is given when the controller considers that an imminent risk of collision will exist if action is not taken immediately.



**FASTAIR 345 TURN RIGHT
IMMEDIATELY HEADING 110 TO AVOID
TRAFFIC 12 O'CLOCK 4 MILES**




RIGHT HEADING 110
FASTAIR 345

FASTAIR 345 CLEAR OF TRAFFIC RESUME
OWN NAVIGATION DIRECT WICKEN VOR

DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345

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

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



Chapter 7

APPROACH CONTROL

7.1 IFR DEPARTURES

7.1.1 At many airports both arrivals and departures are handled by a single approach control unit. At busier airports, departures and arrivals may be handled separately by specific arrival and departure control units.

7.1.2 In addition to the ATC route clearance, departing IFR flights may be given departure instruction in order to provide separation. These may be given in plain language or in the form of a standard instrument departure (SID).

		GEORGETOWN DEPARTURE FASTAIR 345 HEAVY
	FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT WICKEN VOR	
		RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT WICKEN VOR FASTAIR 345
	FASTAIR 345 REPORT PASSING FL 70	
		WILCO FASTAIR 345
		FASTAIR 345 PASSING FL 70 WICKEN VOR AT 1537
	FASTAIR 345 CONTACT ALEXANDER CONTROL 129.1	
		129.1 FASTAIR 345

7.2 VFR DEPARTURES

7.2.1 Departing VFR flights, when handled by approach control, may be passed information on relevant known traffic in order to assist the pilots in maintaining their own separation. Pilots should report when they are leaving the area of jurisdiction of the approach control unit.



Rozdział 7

KONTROLA ZBLIŻANIA

7.1 ODLOTY IFR



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

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

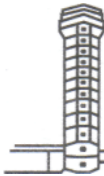

		GEORGETOWN ODLOTY FASTAIR 345 CIĘŻKI
		FASTAIR 345 SKRĘĆ W PRAWO KURS 040 DO PRZECIĘCIA FL 70 NASTĘPNIE PO PROSTEJ NA WICKEN VOR
		W PRAWO KURS 040 DO PRZECIĘCIA FL 70 NASTĘPNIE PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345
		FASTAIR 345 ZGŁOŚ PRZECIĘCIE FL 70
		TAK BĘDZIE FASTAIR 345
		FASTAIR 345 PRZECINAM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

7.2 ODLOTY VFR

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



	G-CD CONTACT ALEXANDER INFORMATION 125.750		APPROACH G-CD PASSING THE CONTROL ZONE BOUNDARY
		125.750 G-CD	



7.2.2 Special VFR flights will be cleared to leave the control zone in accordance with established procedures.

	G-CD LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR VIA ROUTE WHISKEY, ALTITUDE 3 000 FEET OR BELOW, REPORT WHISKEY ONE		CLEARED TO LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR, VIA ROUTE WHISKEY ALTITUDE 3 000 FEET OR BELOW, WILL REPORT WHISKEY ONE G-CD
	G-CD ROGER		



7.3 IFR ARRIVALS

7.3.1 Approach control will normally advise, on initial contact, the type of approach to be expected. When the transition level is published in e.g. the national AIP, information regarding transition level may be omitted.

	FASTAIR 345 DESCEND ALTITUDE 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24		GEORGETOWN APPROACH FASTAIR 345 HEAVY FL 80 ESTIMATING NORTH CROSS 46 INFORMATION DELTA
			DESCENDING ALTITUDE 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24 FASTAIR 345



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

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

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

7.3 PRZYLOTY IFR

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

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

**FASTAIR 345 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24
QNH 1014**

RUNWAY 24 QNH 1014 REQUEST STRAIGHT-IN ILS
APPROACH FASTAIR 345

FASTAIR 345 CLEARED STRAIGHT-IN ILS
APPROACH RUNWAY 24
REPORT ESTABLISHED

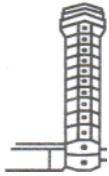
CLEARED STRAIGHT-IN ILS APPROACH RUNWAY 24, WILCO
FASTAIR 345

FASTAIR 345 ESTABLISHED RUNWAY IN SIGHT

FASTAIR 345 CONTACT TOWER 118.7

118.7 FASTAIR 345

STEPHENVILLE TOWER FASTAIR 345 HEAVY



FASTAIR 345 REPORT OUTER
MARKER

WILCO FASTAIR 345

FASTAIR 345 OUTER MARKER

FASTAIR 345 RUNWAY 24 CLEARED TO LAND WIND
280 DEGREES 8 KNOTS

RUNWAY 24 CLEARED TO LAND FASTAIR 345



G-DCAB STEPHENVILLE
APPROACH



**STEPHENVILLE APPROACH
G-DCAB**

**G-DCAB PA 31 FROM KENNINGTON IFR FL 100
STEPHENVILLE 47 INFORMATION DELTA**

G-AB CLEARED DIRECT STEPHENVILLE NDB, FL 70.
ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW.
HOLD STEPHENVILLE NDB FL 70, RIGHT HAND
PATTERN, EXPECTED APPROACH TIME 52

CLEARED DIRECT STEPHENVILLE NDB FL 70. ENTERING
CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW. HOLDING
STEPHENVILLE NDB FL 70 RIGHT HAND PATTERN
EXPECTING APPROACH TIME 52, G-AB

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

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

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

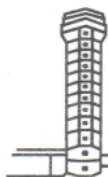
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE ILS Z PROSTEJ PAS 24,
STABILIZACJĘ ZGŁOSZĘ FASTAIR 345

FASTAIR 345 USTABILIZOWANY, WIDZĘ PAS

FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ
Z WIEŻĄ 118.7

118.7 FASTAIR 345

STEPHENVILLE WIEŻA FASTAIR 345 CIĘŻKI



FASTAIR 345 ZGŁOŚ MARKER
ZEWNĘTRZNY

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

FASTAIR 345 MARKER ZEWNĘTRZNY

FASTAIR 345 ZEZWALAM ŁADOWAĆ
PAS 24 WIATR 280 STOPNI 8 WĘZŁÓW

PAS 24 ZEZWALASZ ŁADOWAĆ FASTAIR 345



**STEPHENVILLE
ZBLIŻANIE
G-DCAB**

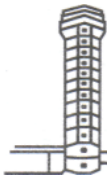


G-DCAB STEPHENVILLE
ZBLIŻANIE

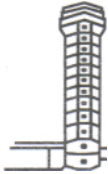
**G-DCAB PA 31 Z KENNINGTON IFR FL 100
STEPHENVILLE 47 INFORMACJA DELTA**

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



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

G-AB EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24	EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24 G-AB
G-AB REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48	REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48 G-AB
G-AB DESCEND ALTITUDE 3 500 FEET QNH 1015, TRANSITION LEVEL 50	LEAVING FL 70 DESCENDING ALTITUDE 3 500 FEET QNH 1015 TRANSITION LEVEL 50 G-AB
G-AB ROGER	
G-AB CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 24 REPORT CROSSING STEPHENVILLE NDB OUTBOUND	ILS RUNWAY 24 G-AB G-AB STEPHENVILLE OUTBOUND
G-AB REPORT ESTABLISHED ON THE LOCALIZER	WILCO G-AB G-AB ESTABLISHED LOCALIZER
G-AB REPORT OUTER MARKER	WILCO G-AB G-AB OUTER MARKER
G-AB CONTACT TOWER 118.7	118.7 G-AB STEPHENVILLE TOWER G-DCAB OUTER MARKER
 G-AB CLEARED TO LAND RUNWAY 24 WIND 260 DEGREES 22 KNOTS	RUNWAY 24 CLEARED TO LAND G-AB



7.3.2 On occasion IFR aircraft do not complete the instrument approach procedure but request permission to make a visual approach. A request for a visual approach does not imply that the aircraft is flying in VMC, but only that the specified requirements for a visual approach have been met and that the pilot can maintain visual reference to the terrain. The flight also continues in accordance with the instrument flight rules.

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



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

	G-DCAB STEPHENVILLE APPROACH		STEPHENVILLE APPROACH G-DCAB
G-DCAB ESTIMATING STEPHENVILLE NDB AT 18 FL 70			
G-AB CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 DESCEND ALTITUDE 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50, NO DELAY EXPECTED			
CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 LEAVING FL 70 DESCENDING ALTITUDE 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50, G-AB			
G-AB OVER STEPHENVILLE NDB ALTITUDE 3 000 FEET FIELD IN SIGHT, REQUEST VISUAL APPROACH			
G-AB CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24 NUMBER 1 CONTACT TOWER 118.7			
CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24, 118.7 G-AB			



7.3.3 Normally a holding procedure should be published. However, when the pilot requires a detailed description of the holding procedure based on a facility, the following phraseology should be used:

	FASTAIR 345 HOLD AT NORTH CROSS FL 100		REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS FASTAIR 345
FASTAIR 345 HOLD AT NORTH CROSS NDB FL 100 INBOUND TRACK 250 DEGREES LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME 1 MINUTE			

FASTAIR 345 REQUEST HOLDING PROCEDURE			
FASTAIR 345 HOLD ON THE 265 RADIAL OF MARLO VOR BETWEEN 25 AND 30 MILES DME FL 100 INBOUND TRACK 085 RIGHT HAND PATTERN EXPECTED APPROACH TIME 1032			

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

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



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

Note.— It may assist controllers to know that the above information should be passed in the following order:

- 1) *Holding fix*
- 2) *Level*
- 3) *Inbound track*
- 4) *Right or left turns*
- 5) *Time of leg (if necessary)*

7.4 VFR ARRIVALS

Depending on the procedures in use, the pilot of an arriving VFR flight may be required to establish contact with the approach control unit and request instructions before entering its area of jurisdiction. Where there is an ATIS broadcast, the pilot should acknowledge if it has been received; where no ATIS broadcast is provided, the approach controller will pass the aerodrome data.

	G-ABCD STEPHENVILLE APPROACH		STEPHENVILLE APPROACH G-ABCD
			G-ABCD C172 VFR FROM WALDEN TO STEPHENVILLE ALTITUDE 2 500 FEET CONTROL ZONE BOUNDARY 52 STEPHENVILLE 02 INFORMATION GOLF
	G-CD CLEARED TO STEPHENVILLE VFR QNH1012 TRAFFIC SOUTHBOUND CHEROKEE ALTITUDE 2 000 FEET VFR ESTIMATING CONTROL ZONE BOUNDARY 53		CLEARED TO STEPHENVILLE VFR QNH 1012 TRAFFIC IN SIGHT G-CD
	G-CD REPORT AERODROME IN SIGHT		WILCO G-CD
			G-CD AERODROME IN SIGHT
	G-CD CONTACT TOWER 118.7		118.7 G-CD



Note.— The phraseology for joining the aerodrome traffic circuit is detailed in Chapter 4.

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

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

7.4 PRZYLOTY VFR



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

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

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



7.5 VECTORS TO FINAL APPROACH

7.5.1 Vectors are given to arriving flights to position them onto a pilot-interpreted final approach aid, or to a point from which a radar-assisted approach can be made, or to a point from which a visual approach can be made. In the following example, an identified aircraft inbound to Georgetown is given radar vectors to the ILS.

	FASTAIR 345 RADAR CONTACT VECTORED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008		GEORGETOWN ARRIVAL FASTAIR 345 HEAVY FL 60 APPROACHING NORTH CROSS INFORMATION GOLF
			ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 LEAVE NORTH CROSS NDB HEADING 110		LEAVING NORTH CROSS NDB HEADING 110 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 REPORT SPEED		SPEED 250 KNOTS FASTAIR 345
	FASTAIR 345 REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED		REDUCING 210 KNOTS FASTAIR 345
	FASTAIR 345 DESCEND ALTITUDE 2 500 FEET QNH 1008, TRANSITION LEVEL 50 NUMBER 4		LEAVING FL 60 DESCENDING ALTITUDE 2 500 FEET QNH 1008 TRANSITION LEVEL 50 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 POSITION 10 MILES NORTH EAST OF GEORGETOWN		ROGER FASTAIR 345
	FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 180 FOR BASE LEG		RIGHT HEADING 180 FASTAIR 345

7.5 WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA KOŃCOWEGO

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

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

FASTAIR 345 12 MILES FROM TOUCHDOWN REDUCE
TO MINIMUM APPROACH SPEED, TURN RIGHT
HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH
RUNWAY 27 REPORT ESTABLISHED

REDUCING TO MINIMUM APPROACH SPEED RIGHT HEADING
230 CLEARED FOR ILS APPROACH
RUNWAY 27 WILCO FASTAIR 345


FASTAIR 345 ESTABLISHED

FASTAIR 345 NO ATC SPEED RESTRICTIONS,
CONTACT TOWER 118.9


118.9 FASTAIR 345

Note.- The radar controller should advise the aircraft of its position at least once prior to turning onto final approach.

7.5.2 In the example above, the approach speed of the aircraft is reduced in order to ensure adequate separation from the preceding aircraft. Speed adjustment can often reduce the need for radar vectoring in establishing an approach sequence. Where speed adjustment would be insufficient to ensure correct spacing, it may be necessary to issue additional vectors.



**FASTAIR 345 MAKE A THREE
SIXTY TURN LEFT
FOR DELAY**



THREE SIXTY TURN LEFT
FASTAIR 345

OR

**FASTAIR 345 CONTINUE PRESENT HEADING
TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER FOR
SPACING**

CONTINUING PRESENT HEADING FASTAIR 345



7.6 SURVEILLANCE RADAR APPROACH

On a surveillance radar approach (SRA), the pilot is given distances from touchdown, advisory altitude or height information and azimuth instructions so as to be able to carry out an approach. In the following example, it is presupposed that the aircraft has been vectored to intercept the final approach track at 8 NM from touchdown at 2200 ft QNH and that the touchdown elevation is 300 ft. Advisory altitudes relate to a 3 degree glide path.

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

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

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

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

7.6 PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA (SRA)

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



FASTAIR 345 WICKEN APPROACH
 THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR
 APPROACH RUNWAY 27 TERMINATING AT
 1 MILE FROM TOUCHDOWN OBSTACLE
 CLEARANCE ALTITUDE 600 FEET
 MAINTAIN 2 200 FEET CHECK YOUR MINIMA



WICKEN APPROACH
FASTAIR 345 HEAVY

MAINTAINING ALTITUDE 2 200 FEET RUNWAY 27
 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 TURN RIGHT HEADING 275 FOR FINAL
 REPORT RUNWAY IN SIGHT**
 (see Note 3)

RIGHT HEADING 275 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 6 MILES FROM
 TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW TO
 MAINTAIN A 3 DEGREE GLIDE PATH**

DESCENDING FASTAIR 345

FASTAIR 345 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 5,5 MILES FROM TOUCHDOWN
 ALTITUDE SHOULD BE 2 000 FEET**

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 GOING RIGHT OF TRACK TURN LEFT
 FIVE DEGREES HEADING 270**

HEADING 270 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 5 MILES FROM TOUCHDOWN
 ALTITUDE SHOULD BE 1 900 FEET**

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 CLOSING SLOWLY FROM THE RIGHT
 4½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE
 SHOULD BE 1 700 FEET**

FASTAIR 345



**WICKEN ZBLIŻANIE
FASTAIR 345 CIĘŻKI**

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

UTRZYMUJĘ ALTITUDE 2 200 STÓP PAS 27 FASTAIR
345

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

W PRAWO KURS 275 FASTAIR 345

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

ZNIŻAM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE I ZABLOKOWANIE
PODWOZIA**

FASTAIR 345

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

FASTAIR 345

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

KURS 270 FASTAIR 345

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

FASTAIR 345

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

FASTAIR 345

FASTAIR 345 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND WIND CALM

RUNWAY 27 CLEARED TO LAND FASTAIR 345

**FASTAIR 345 4 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 600 FEET DO NOT
ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS**

**FASTAIR 345 3,5 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 400 FEET**

**FASTAIR 345 ON TRACK TURN RIGHT THREE DEGREES
HEADING 272 3 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 300 FEET**

**FASTAIR 345 2,5 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 100 FEET**

**FASTAIR 345 2 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 900 FEET**

**FASTAIR 345 ON TRACK HEADING IS GOOD
1,5 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE
SHOULD BE 800 FEET**

FASTAIR 345 RUNWAY IN SIGHT

**FASTAIR 345 ON TRACK 1 MILE FROM TOUCHDOWN,
APPROACH COMPLETED AFTER LANDING
CONTACT TOWER ON 118.7**

Note 1.— Where an SRA procedure terminates at 2 miles from touchdown, the distance from touchdown and advisory altitude checks are normally passed at 1 mile intervals. Where the SRA terminates at less than 2 miles from touchdown, such checks are given each half mile.

Note 2.— Aircraft replies are expected to all transmissions. However, when the SRA terminates at less than 2 miles from touchdown, the controller's transmissions should not be interrupted for intervals of more than 5 seconds once the aircraft is within 4 miles from touchdown and aircraft replies are then not expected.

Note 3.— When the pilot reports runway in sight during an SRA and there is reasonable assurance that a landing will be effected, the SRA may be terminated.

Note 4.— An example of pre-computed levels for a 3 degree glide path, where the elevation of the touchdown point is 300 ft AMSL, appears in Figure 2.

FASTAIR 345 PAS 27 ZEZWALAM ŁADOWAĆ WIATR CISZA

PAS 27 ZEZWALASZ ŁADOWAĆ FASTAIR 345

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

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

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

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

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

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

FASTAIR 345 WIDZĘ PAS

**FASTAIR 345 NA TRAKU 1 MILA OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA,
PODEJŚCIE ZAKOŃCZONE PO WYLĄDOWANIU ŁĄCZNOŚĆ Z
WIEŻĄ 118.7**

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

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

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

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

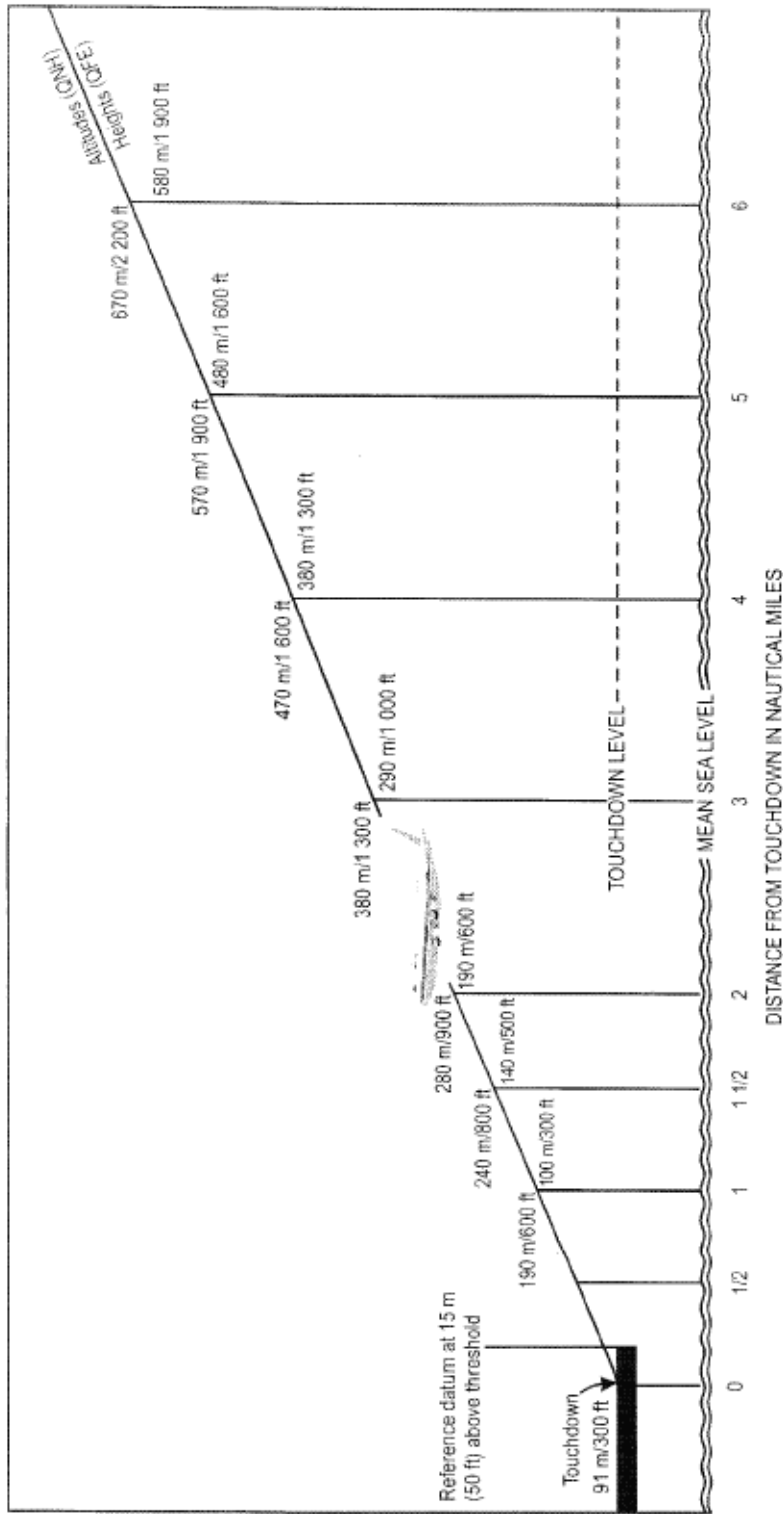
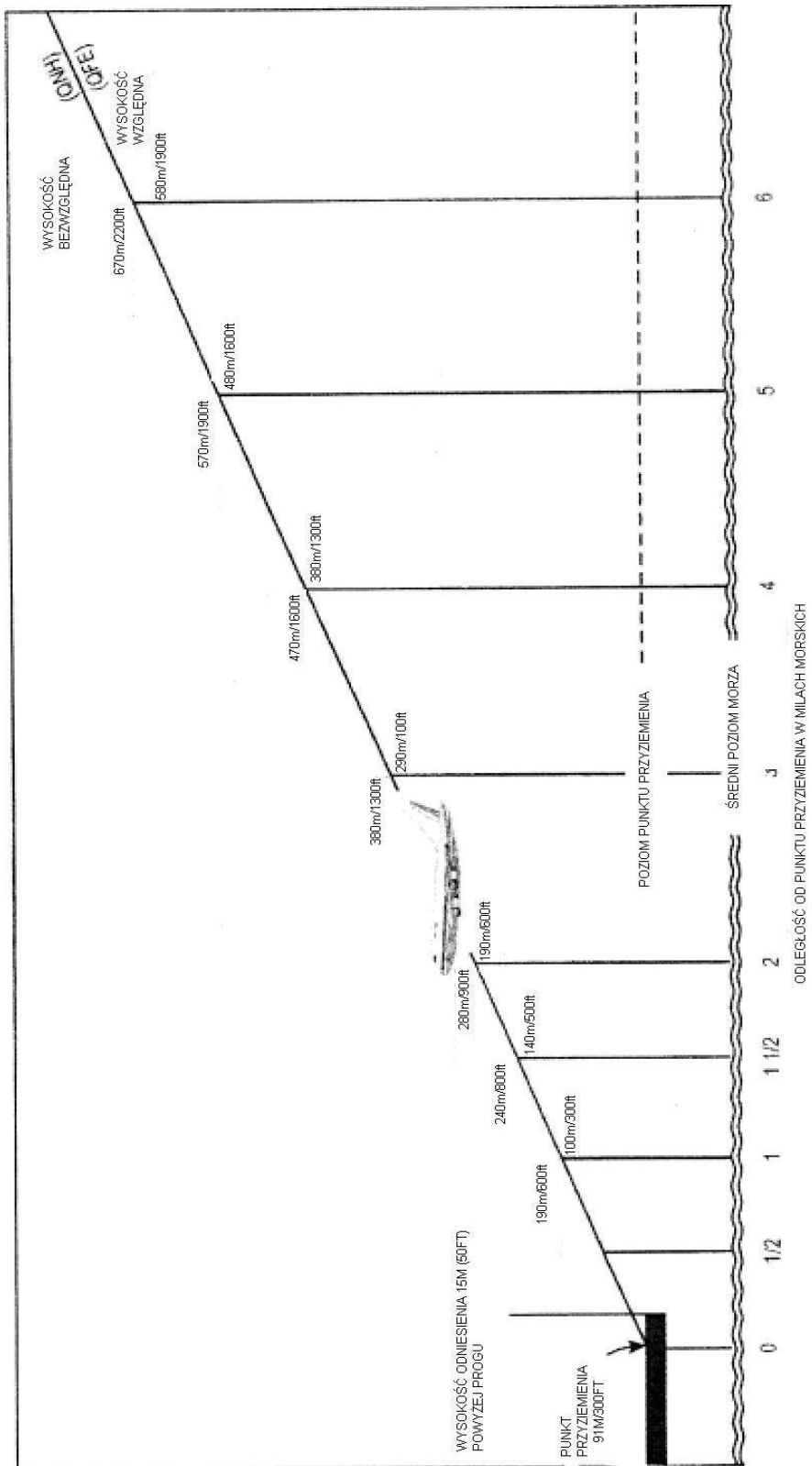




Figure 2. Surveillance radar approach: Example of levels for a 3 degree glide path, where the elevation of the touchdown point is 300 ft AMSL



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

7.7 PRECISION RADAR APPROACH

7.7.1 In a precision radar approach, the controller, in addition to providing heading instructions during the continuous talkdown, provides information on altitudes relative to the glide slope, together with instructions on corrective action in the event that the aircraft is too high or too low. In the following example, based on a 3 degree glide slope to runway 27 at Georgetown, it is presupposed that the aircraft has been radar vectored into precision approach radar (PAR) coverage and has been identified to the PAR controller by radar transfer.

	FASTAIR 345 GEORGETOWN PRECISION REPORT HEADING AND ALTITUDE		HEADING 240 ALTITUDE 3 000 FEET FASTAIR 345
FASTAIR 345 EXPECT PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY 27, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 400 FEET POSITION 6 MILES EAST OF GEORGETOWN TURN RIGHT HEADING 260 DESCEND ALTITUDE 2 500 FEET QNH 1014		PRECISION APPROACH RUNWAY 27, HEADING 260 DESCENDING ALTITUDE 2 500 FEET QNH 1014 FASTAIR 345	
FASTAIR 345 CLOSING FROM THE RIGHT TURN RIGHT HEADING 270		RIGHT HEADING 270 FASTAIR 345	
FASTAIR 345 ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH HEADING IS GOOD		FASTAIR 345	
FASTAIR 345 REPORT RUNWAY IN SIGHT		FASTAIR 345	
FASTAIR 345 DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS, ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH... CHECK YOUR MINIMA... COMMENCE DESCENT NOW AT 500 FEET PER MINUTE . . . I SAY AGAIN 500 FEET PER MINUTE . . . CHECK GEAR DOWN AND LOCKED . . . ON GLIDE PATH 5 MILES FROM TOUCHDOWN . . . SLIGHTLY LEFT OF TRACK, TURN RIGHT 5 DEGREES NEW HEADING 275 I SAY AGAIN 275 . . .			

7.7 PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO (PAR)

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



**FASTAIR 345 GEORGETOWN
PRECYZYJNY PODAJ KURS
I WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNĄ**



**KURS 240 ALTITUDE 3 000 STÓP
FASTAIR 345**

**FASTAIR 345 SPODZIEWAJ SIĘ PODEJŚCIA
WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO PAS 27,
MINIMALNA ALTITUDE NAD PRZESZKODAMI 400
STÓP POZYCJA 6 MIL NA WSCHÓD OD
GEORGETOWN SKRĘĆ W PRAWO KURS 260
ZNIŻAJ ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1014**

**PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO PAS 27, KURS
260 ZNIŻAM ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1014 FASTAIR 345**

**FASTAIR 345 ZBLIŻASZ SIĘ DO TRAKU Z PRAWEJ
SKRĘĆ W PRAWO KURS 270**

W PRAWO KURS 270 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 NA CENTRALNEJ ZBLIŻASZ SIĘ DO
ŚCIEŻKI ZNIŻANIA KURS JEST DOBRY**

FASTAIR 345

FASTAIR 345 ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ PASA

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 NIE POTWIERDZAJ DALSZYCH
TRANSMISJI, NA TRAKU ZBLIŻASZ SIĘ DO
ŚCIEŻKI ZNIŻANIA... SPRAWDŹ SWOJE MINIMA...
ROZPOCZNIJ ZNIŻANIE TERAZ 500 STÓP NA
MINUTĘ... POWTARZAM 500 STÓP NA MINUTĘ...
SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE I ZABLOKOWANIE
PODWOZIA... NA ŚCIEŻCE ZNIŻANIA 5 MIL OD
PUNKTU PRZYZIEMIENIA... NIEZNACZNIE Z
LEWEJ OD TRAKU, SKRĘĆ W PRAWO 5 STOPNI
NOWY KURS 275 POWTARZAM 275...**

**4 MILES FROM TOUCHDOWN SLIGHTLY BELOW
 GLIDE PATH ... 100 FEET
 TOO LOW ADJUST RATE OF DESCENT ... STILL 50 FEET
 TOO LOW, TURN LEFT 3 DEGREES HEADING 272 ON
 TRACK 3 MILES FROM TOUCHDOWN ... COMING
 BACK TO THE GLIDE PATH ... ON GLIDE PATH 2,5 MILES
 FROM TOUCHDOWN RESUME NORMAL RATE OF
 DESCENT... FASTAIR 345 CLEARED TO LAND ... ON
 GLIDE PATH ... HEADING 272 IS GOOD SLIGHTLY ABOVE
 GLIDE PATH... 2 MILES FROM TOUCHDOWN ... COMING
 BACK TO THE GLIDE PATH ... ON GLIDE PATH 1,5 MILES
 FROM TOUCHDOWN ... TURN LEFT 2 DEGREES NEW
 HEADING 270 ... 1,5 MILES FROM TOUCHDOWN
 ... ON GLIDE PATH 1,25 MILES FROM TOUCHDOWN RATE
 OF DESCENT IS GOOD ON GLIDE PATH 1 MILE FROM
 TOUCHDOWN
 ... 3/4 OF A MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE
 PATH ... 1/2 MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE
 PATH...**

FASTAIR 345 RUNWAY IN SIGHT

**1/4 MILE FROM TOUCHDOWN APPROACH COMPLETED
 AFTER LANDING CONTACT TOWER 118.7**

7.7.2 When the radar returns on the elevation element of the PAR indicating that the pilot may be making a missed approach, the radar controller shall, when there is sufficient time to obtain a reply from the pilot, pass the aircraft's height above the glide path and ask the pilot if a missed approach is intended.

**... SLIGHTLY ABOVE GLIDE
 PATH 3 MILES FROM
 TOUCHDOWN ... STILL ABOVE
 GLIDE PATH 2,5 MILES FROM
 TOUCHDOWN – GOING FURTHER
 ABOVE GLIDE PATH 2 MILES
 FROM TOUCHDOWN ARE YOU
 GOING AROUND**

7.7.3 In similar circumstances, but when there is not sufficient time to obtain a reply from the pilot, the controller should continue the precision approach emphasizing the aircraft's displacement. If it becomes apparent that the pilot is making a missed approach, either before or after the normal termination point, the radar controller shall pass missed approach instructions.

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

FASTAIR 345 WIDZĘ PAS

0,75 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA PODEJŚCIE
 ZAKOŃCZONE PO LĄDOWANIU ŁĄCZNOŚĆ Z WIEŻĄ 118.7

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

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

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

Chapter 8



AREA CONTROL

8.1 AREA CONTROL UNITS

8.1.1 Area control units vary in size from simple one-person procedural units to large sophisticated centers which may contain departure, arrival and terminal control sections equipped with radar. RTF phraseology given below would be suitable for any of the above air traffic services.

8.1.2 Much of the phraseology used in area control is of a general nature and is detailed in Chapter 3. However, many instructions used in area control (particularly where radar is not available) are related to specific conditions in order to maintain aircraft separation.

8.1.3 The following examples provide a cross-section of phraseology used in area control. They may be varied, or added to, by combining their component parts according to the requirements of the prevailing traffic situation.

			FASTAIR 345 REQUEST DESCENT
	FASTAIR 345 MAINTAIN FL 350 EXPECT DESCENT AFTER BITOR		
			MAINTAINING FL 350 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 MAINTAIN FL 350 UNTIL ADVISED		
			MAINTAINING FL 350 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 DESCEND FL 130 CROSS WICKEN VOR FL 170 OR ABOVE		
			LEAVING FL 350 DESCENDING FL 130 CROSS WICKEN VOR FL 170 OR ABOVE FASTAIR 345

Rozdział 8



KONTROLA OBSZARU

8.1 ORGANY KONTROLI OBSZARU

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

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

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

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

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

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

**FASTAIR 345 ADVISE IF ABLE TO CROSS
WICKEN VOR AT 52**

AFFIRM FASTAIR 345

FASTAIR 345 CROSS WICKEN VOR AT 52 OR LATER

CROSS WICKEN VOR AT 52 OR LATER FASTAIR 345

**FASTAIR 345 LANDING DELAYS AT GEORGETOWN
ADVISE IF ABLE TO LOSE TIME EN ROUTE**

AFFIRM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ADVISE IF ABLE TO PROCEED
PARALLEL OFFSET**

AFFIRM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 PROCEED OFFSET 5 MILES
RIGHT OF ALPHA 1 UNTIL ABEAM WICKEN VOR**

PROCEEDING OFFSET 5 MILES RIGHT OF ALPHA 1 UNTIL
ABEAM WICKEN VOR FASTAIR 345

**FASTAIR 345 REPORT REVISED ESTIMATE FOR
NORTH CROSS NDB**

ESTIMATE NORTH CROSS NDB 1246 FASTAIR 345

8.2 POSITION INFORMATION

In order to assist in establishing separation, pilots may be instructed to provide additional position report information as well as routine reports.



FASTAIR 345 REPORT WICKEN VOR



WILCO FASTAIR 345

FASTAIR 345 WICKEN VOR 47 FL 350 MARLO VOR 55

FASTAIR 345 ROGER

**FASTAIR 345 POWIADOM CZY MOŻESZ PRZEJŚĆ
WICKEN O 52**

POTWIERDZAM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 PRZEJDŹ WICKEN VOR O 52 LUB
PÓŹNIEJ**

PRZEJDĘ WICKEN VOR O 52 LUB PÓŹNIEJ FASTAIR 345

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

POTWIERDZAM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 CZY MOŻESZ LECIEĆ RÓWNOLEGLYM
OFFSETEM**

POTWIERDZAM FASTAIR 345

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

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

**FASTAIR 345 PODAJ POPRAWIONY PRZEWIDYWANY
CZAS NAD NORTH CROSS NDB**

PRZEWIDUJĘ NORTH CROSS NDB O 1246 FASTAIR 345

8.2 INFORMACJA O POZYCJI

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



FASTAIR 345 ZGŁOŚ WICKEN VOR



TAK BĘDZIE FASTAIR 345

FASTAIR 345 WICKEN VOR 47 FL 350 MARLO VOR 55

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

**FASTAIR 345 REPORT 25 MILES FROM
WICKEN DME**

WILCO FASTAIR 345

**FASTAIR 345 REPORT DISTANCE FROM
STEPHENVILLE**

37 MILES FASTAIR 345

**FASTAIR 345 REPORT PASSING 270 RADIAL
WICKEN VOR**

WILCO FASTAIR 345

**FASTAIR 345 REPORT 25 MILES DME RADIAL 270
WICKEN VOR**

WILCO FASTAIR 345

8.3 LEVEL INFORMATION

8.3.1 Level information consists of climb and descent clearances or instructions and reports of leaving, reaching and passing levels as detailed in 3.3. Unless advice is received to the contrary, the aircraft is expected to vacate the level as soon as practicable.



**FASTAIR 345 WHEN READY
DESCEND FL 180**



DESCENDING FL 180 WILL REPORT
LEAVING FL 350 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 CLIMB FL 220 REPORT
PASSING FL 100**

CLIMBING FL 220 WILL REPORT PASSING FL 100 FASTAIR 345

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

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

**FASTAIR 345 PODAJ DYSTANS OD
STEPHENVILLE**

37 MIL FASTAIR 345

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

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

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

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

8.3 INFORMACJA O WYSOKOŚCI

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



**FASTAIR 345 GDY GOTOWY
ZNIŻAJ FL 180**



ZNIŻAM FL 180 ZGŁOSZĘ
OPUSZCZENIE FL 350 FASTAIR 345



**FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ FL 220 ZGŁOŚ PRZECIĘCIE
FL 100**

WZNOSZĘ SIĘ FL 220 ZGŁOSZĘ PRZECIĘCIE FL 100 FASTAIR
345

**FASTAIR 345 DESCEND IMMEDIATELY FL 200
DUE TRAFFIC**



LEAVING FL 220 FOR FL 200 FASTAIR 345

8.3.2 An aircraft may request permission to leave controlled airspace by descent.

	<p>FASTAIR 345 CLEARED FOR DESCENT REPORT PASSING ALTITUDE 5 500 FEET QNH 1014</p>	 <p>FASTAIR 345 REQUEST TO LEAVE CONTROLLED AIRSPACE BY DESCENT</p>
<p>LEAVING 7 000 FEET WILL REPORT PASSING ALTITUDE 5 500 FEET QNH 1014 FASTAIR 345</p>		

Note.- In the above example the base of the airway is 5 500 feet.

8.3.3 An aircraft may request a clearance to climb or descend maintaining own separation while in VMC, in daylight, below 10 000 feet in airspace classes D and E. The clearance shall include information on essential traffic.

	<p>FASTAIR 345 DESCEND FL 60, MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM FL 90 TO FL 70, TRAFFIC WESTBOUND FRIENDSHIP FL 80 ESTIMATING WICKEN VOR AT 07</p>	 <p>FASTAIR 345 REQUEST VMC DESCENT TO FL 60</p>
<p>LEAVING FL 100 DESCENDING FL 60 MAINTAINING VMC FL 90 TO FL 70 TRAFFIC AT FL 80 FASTAIR 345</p>		

8.4 FLIGHTS JOINING AIRWAYS

8.4.1 Aircraft requiring to join an airway should make their request to the appropriate ATS unit. Where no flight plan has been filed, the request should include the filing of an airborne flight plan (see 3.5). Where a flight plan has already been filed an abbreviated call may be made.

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

OPUSZCZAM FL 220 ZNIŻAM FL 200 FASTAIR 345

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



FASTAIR 345 ZEZWALAM NA
ZNIŻANIE ZGŁOŚ PRZECIĘCIE
ALTITUDE 5 500 STÓP QNH 1014




**FASTAIR 345 PROSZĘ O OPUSZCZENIE
PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ
PRZEZ ZNIŻANIE**


OPUSZCZAM ALTITUDE 7 000 STÓP ZGŁOSZĘ PRZECIĘCIE
ALTITUDE 5 500 STÓP QNH 1014 FASTAIR 345

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

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



FASTAIR 345 ZNIŻAJ FL60,
UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ I
VMC MIĘDZY FL 90 I FL 70, RUCH W
KIERUNKU ZACHODNIM FOKKER
FRIENDSHIP FL 80 PRZEWIDUJE
WICKEN VOR O 07





**FASTAIR 345 PROSZĘ O ZNIŻANIE
VMC DO FL 60**



OPUSZCZAM FL 100 ZNIŻAM FL 60 UTRZYMUJĘ VMC
MIĘDZY FL 90 I FL 70 RUCH NA FL 80 FASTAIR 345

8.4 WLOT W DROGI LOTNICZE



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



		ALEXANDER CONTROL FASTAIR 345
FASTAIR 345 ALEXANDER CONTROL		
FASTAIR 345 REQUEST CLEARANCE TO JOIN A1 AT MARLO		
FASTAIR 345 CLEARED TO GEORGETOWN FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. JOIN A1 AT MARLO AT FL 240.		
CLEARED TO GEORGETOWN VIA MARLO FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. TO ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 240 FASTAIR 345		
FASTAIR 345 CORRECT		

8.4.2 It may be that because of the prevailing traffic situation a clearance cannot be issued immediately.



	FASTAIR 345 REMAIN OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE EXPECT CLEARANCE AT 55		REMAINING OUTSIDE FASTAIR 345
--	--	---	-------------------------------

8.4.3 In the event that the requested flight level is already occupied, the controller should offer an alternative.



		FASTAIR 345 REQUEST FL 240
FASTAIR 345 FL 240 NOT AVAILABLE DUE TRAFFIC. ALTERNATIVES ARE FL 220 OR FL 260. ADVISE.		
ACCEPT FL 220 FASTAIR 345		

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

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

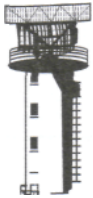

	FASTAIR 345 POZOSTAŃ POZA PRZESTRZENIĄ KONTROLOWANĄ SPODZIEWANE ZEZWOLENIE O 55		POZOSTAJĘ POZA PRZESTRZENIĄ KONTROLOWANĄ FASTAIR 345
--	--	---	---

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

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

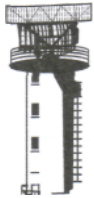

8.5 FLIGHTS LEAVING AIRWAYS

Flights leaving controlled airspace will normally be given a specific point at which to leave, together with any other relevant instructions necessary to ensure separation.

	<p>FASTAIR 345 CLEARED TO LEAVE A1 VIA MARLO VOR. MAINTAIN FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE</p>		<p>CLEARED TO LEAVE A1 VIA MARLO VOR. MAINTAINING FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE FASTAIR 345</p>
---	---	---	---

8.6 FLIGHTS CROSSING AIRWAYS

An IFR aircraft requiring to cross an airway should make its request to the appropriate ATS unit

		<p>ALEXANDER CONTROL G-DCAB</p>
<p>G-DCAB ALEXANDER CONTROL</p>	<p>G-DCAB PA31 20 MILES NORTH OF WICKEN VOR FL 80 WICKEN VOR AT 33 REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY A1 AT WICKEN VOR</p>	
<p>G-AB IS CLEARED TO CROSS A1 AT WICKEN VOR FL 80</p>	<p>CLEARED TO CROSS A1 AT WICKEN VOR FL 80 G-AB</p>	
<p>G-AB REPORT WICKEN VOR</p>	<p>WILCO G-AB</p>	

8.7 FLIGHTS HOLDING EN ROUTE

8.7.1 When an aircraft is required to hold en route, the controller will issue holding instructions and a time at which onward clearance can be expected. Where it is not self-evident, the reason for the delay should also be given.



8.5 OPUSZCZANIE DRÓG LOTNICZYCH

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

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



8.6 PRZECINANIE DRÓG LOTNICZYCH

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

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



8.7 LOTY Z OCZEKIWANIEM NA TRASIE

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

	<p>FASTAIR 345 HOLD AT WICKEN VOR FL 220, EXPECT FURTHER CLEARANCE AT 02, LANDING DELAYS AT GEORGETOWN 20 MINUTES</p>		<p>HOLDING AT WICKEN VOR FL 220 FASTAIR 345</p>

<p>FASTAIR 345 HOLD AT NORTH CROSS NDB FL 100</p>			
<p>HOLDING AT NORTH CROSS NDB FL 100. WHAT IS THE DELAY, FASTAIR 345</p>			
<p>FASTAIR 345 EXPECTED DELAY 10 MINUTES</p>			
<p>ROGER FASTAIR 345</p>			



8.7.2 In the case of en-route holding, an aircraft will normally hold in a left- or right-hand pattern based on the track of the ATS route. For an extended delay, a pilot may request or receive an extended holding pattern.

	<p>FASTAIR 345 HOLD BETWEEN KENNINGTON AND MARLO VOR FL 100 TURNS RIGHT EXPECT FURTHER CLEARANCE AT 1105</p>		<p>FASTAIR 345 REQUEST EXTENDED HOLDING</p>
<p>HOLDING BETWEEN KENNINGTON AND MARLO VOR FL 100 RIGHT TURNS FASTAIR 345</p>			

8.8 ATS SURVEILLANCE



8.8.1 The phraseology used in area of ATS surveillance control is usually a combination of the phraseology detailed in the earlier parts of this chapter, combined with the basic ATS surveillance phraseology in Chapter 6.

8.8.2 Where it is not self-evident, pilots will normally be informed by the controller when they are under radar control.

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

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

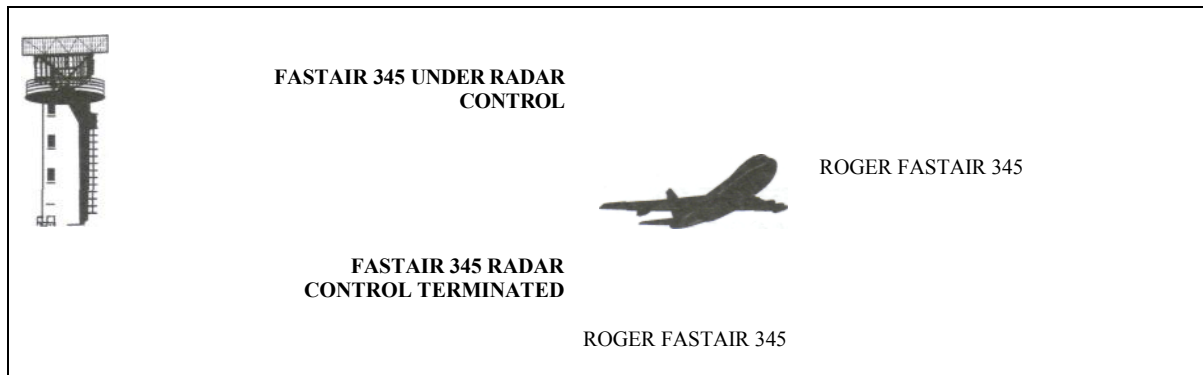
8.7.2 W przypadku oczekiwania na trasie statek powietrzny powinien wykonać holding z prawymi lub lewymi zakrętami i trakiem dolotu opartym na traku tej trasy. W razie dłuższego czasu oczekiwania pilot może zażądać lub otrzymać wydłużony holding.

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

8.8 DOZOROWANIE ATS

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

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



8.9 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE (ADS)

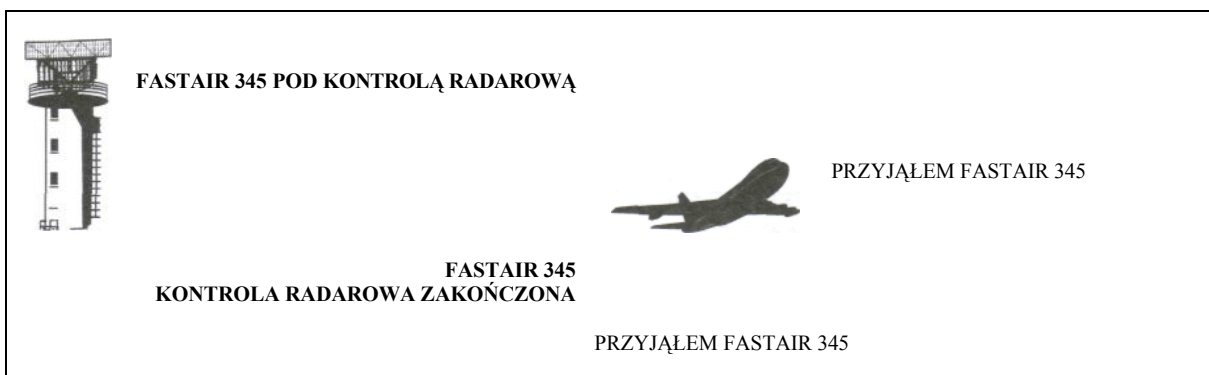
When the ADS services are degraded, the pilot may be informed by voice.



8.10 OCEANIC CONTROL

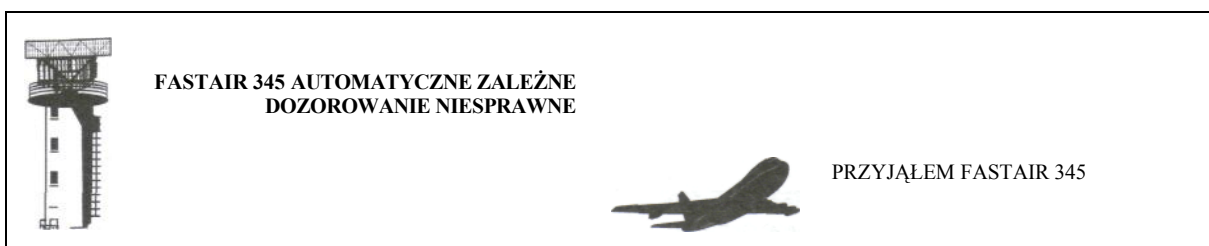
8.10.1 While radiotelephony phraseology used for oceanic control purposes is basically the same as that contained in this manual, it is recommended that reference be made to the appropriate regional procedures for precise guidance.

8.10.2 Oceanic control usually involves communication on HF frequencies. Thus, the direct pilot-controller relationship that occurs on VHF air-ground channels is often replaced by communication through a communications officer or air-ground operator. Consequently, messages from aircraft on oceanic routes have to be passed by the air-ground operator to the controller and replies must also be routed in this manner. Pilots and controllers in oceanic airspace, when exchanging control information and instructions, should bear in mind the delay factor which occurs when communications are conducted through a third party.



8.9 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE (ADS)

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



8.10 KONTROLA OCEANICZNA

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

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

Chapter 9

DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES AND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

9.1 INTRODUCTION

9.1.1 Distress and urgency communication procedures are detailed in Annex 10, Volume II.

9.1.2 Distress and urgency conditions are defined as:

- a) Distress: a condition of being threatened by serious and/or imminent danger and of requiring immediate assistance.
- b) Urgency: a condition concerning the safety of an aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight, but which does not require immediate assistance.

9.1.3 The word "MAYDAY" spoken at the start identifies a distress message, and the words "PAN PAN" spoken at the start identifies an urgency message. The words "MAYDAY" or "PAN PAN", as appropriate, should preferably be spoken three times at the start of the initial distress or urgency call.

9.1.4 Distress messages have priority over all other transmissions, and urgency messages have priority over all transmissions except distress messages.

9.1.5 Pilots making distress or urgency calls should attempt to speak slowly and distinctly so as to avoid any unnecessary repetition.

9.1.6 Pilots should adapt the phraseology procedures in this chapter to their specific needs and to the time available.

9.1.7 Pilots should seek assistance whenever there is any doubt as to the safety of a flight. In this way, the risk of a more serious situation developing can often be avoided.

9.1.8 A distress or urgency call should normally be made on the frequency in use at the time. Distress communications should be continued on this frequency until it is considered that better assistance can be provided by changing to another frequency. The frequency 121.5 MHz has been designated the international aeronautical emergency frequency although not all aeronautical stations maintain a continuous watch on that frequency. These provisions are not intended to prevent the use of any other communications frequency if considered necessary or desirable, including the maritime mobile service RTF calling frequencies.

9.1.9 If the ground station called by the aircraft in distress or urgency does not reply, then any other ground station or aircraft shall reply and give whatever assistance possible.

Rozdział 9

PROCEDURY W SYTUACJACH NIEBEZPIECZNYCH I NAGLĄCYCH ORAZ PROCEDURY DOTYCZĄCE UTRATY ŁĄCZNOŚCI

9.1 WSTĘP

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

9.1.2 Definicje sytuacji niebezpiecznej i naglącej:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.1.10 A station replying (or originating a reply) to an aircraft in distress or urgency should provide such advice, information and instructions as is necessary to assist the pilot. Superfluous transmissions may be distracting at a time when the pilot's hands are already full.

9.1.11 Aeronautical stations shall refrain from further use of a frequency on which distress or urgency traffic is heard, unless directly involved in rendering assistance or until after the emergency traffic has been terminated.

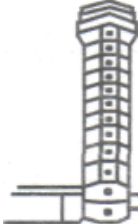

9.1.12 When a distress message has been intercepted which apparently receives no acknowledgement, the aircraft intercepting the distress message should, if time and circumstances seem appropriate, acknowledge the message and then broadcast it.

9.2 DISTRESS MESSAGES

9.2.1 Aircraft in distress

9.2.1.1 A distress message should contain as many as possible of the following elements, and, if possible, in the order shown:

- a) name of the station addressed;
- b) identification of the aircraft;
- c) nature of the distress condition;
- d) intention of the person in command;
- e) position, level and heading of the aircraft; and
- f) any other useful information.

	<p>G-ABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY WIND AT WALDEN 350 DEGREES 10 KNOTS, QNH 1008</p>		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER G-ABCD ENGINE ON FIRE MAKING FORCED LANDING 20 MILES SOUTH OF WALDEN. PASSING ALTITUDE 3 000 FEET HEADING 360</p>
<p>-----</p>			<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN TOWER G-ABCD ENGINE FAILED. WILL ATTEMPT TO LAND YOUR FIELD, 5 MILES SOUTH, ALTITUDE 4 000 FEET HEADING 360</p>

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

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

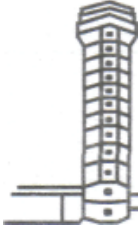

9.1.12 Jeżeli załoga statku powietrznego przechwyciła depezę o niebezpieczeństwie, w miarę możliwości powinna potwierdzić jej odbiór, a następnie przekazać ją odpowiednim służbom.

9.2 DEPEZJE O SYTUACJI NIEBEZPIECZNEJ

9.2.1 Statek powietrzny w sytuacji niebezpiecznej

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

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

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

G-ABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY CLEARED
STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35 WIND 360 DEGREES
10 KNOTS QNH 1008, NUMBER ONE

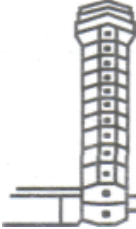
CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 35
QNH 1008 G-ABCD

9.2.1.2 These provisions are not intended to prevent the aircraft from using any means at its disposal to attract attention and make known its condition (including the activation of the appropriate SSR code, 7700), nor any station from using any means at its disposal to assist an aircraft in distress. Variation on the elements listed under 9.2.1.1 is permissible when the transmitting station is not itself in distress, provided that such a circumstance is clearly stated.

9.2.1.3 The station addressed will normally be the station communicating with the aircraft or the station in whose area of responsibility the aircraft is operating.

9.2.2 Imposition of silence

An aircraft in distress or a station in control of distress traffic may impose silence, either on all aircraft on the frequency or on a particular aircraft which interferes with the distress traffic. Aircraft so requested will maintain radio silence until advised that the distress traffic has ended.

	<p>ALL STATIONS WALDEN TOWER STOP TRANSMITTING. MAYDAY</p>
	<p>or</p> <p>FASTAIR 345 STOP TRANSMITTING, MAYDAY</p>

9.2.3 Termination of distress and silence

9.2.3.1 When an aircraft is no longer in distress, it shall transmit a message cancelling the distress condition.

9.2.3.2 When the ground station controlling the distress traffic is aware that the aircraft is no longer in distress it shall terminate the distress communication and silence condition.

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

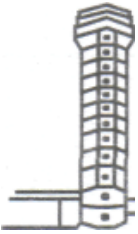
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 35
QNH 1008 G-ABCD

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

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

9.2.2 Nakazywanie ciszy radiowej

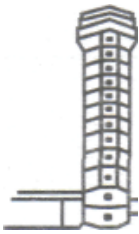

Personel ATS lub załoga statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie może nakazać ciszę radiową wobec wszystkich lub tylko wybranych statków powietrznych pozostających na danej częstotliwości. Cisza radiowa obowiązuje do momentu odwołania stanu niebezpieczeństwa.

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

9.2.3 Zakończenie stanu niebezpieczeństwa i ciszy radiowej

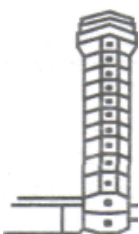

9.2.3.1 Jeżeli stan niebezpieczeństwa ustał, załoga statku powietrznego zobowiązana jest do nadania komunikatu odwołującego stan niebezpieczeństwa.

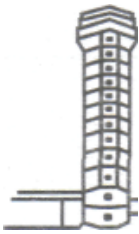

9.2.3.2 Personel ATS utrzymujący łączność z załogą statku powietrznego w stanie niebezpieczeństwa powinien odwołać ciszę radiową z chwilą ogłoszenia zakończenia stanu niebezpieczeństwa.

	<p>G-CD WIND 350 DEGREES 8 KNOTS, RUNWAY 35 CLEARED TO LAND</p>		<p>WALDEN TOWER G-CD CANCEL DISTRESS. ENGINE SERVICEABLE, RUNWAY IN SIGHT. REQUEST LANDING</p>
<p>ALL STATIONS WALDEN TOWER DISTRESS TRAFFIC ENDED</p>		<p>RUNWAY 35 CLEARED TO LAND G-CD</p>	

9.3 URGENCY MESSAGES

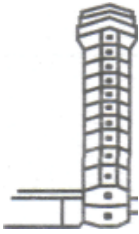

9.3.1 An urgency message should contain as many of the elements detailed in 9.2.1.1 as are required by the circumstances. The call should be made on the frequency in use at the time, and the station addressed will normally be that station communicating with the aircraft, or the station in whose area of responsibility the aircraft is operating. All other stations should take care not to interfere with the transmission of urgency traffic.

	<p>G-ABCD WALDEN TOWER FLY HEADING 160</p>		<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-ABCD C172 ALTITUDE 2 000 FEET HEADING 190 ABOVE CLOUD UNSURE OF MY POSITION REQUEST HEADING TO WALDEN</p>
<p>-----</p>		<p>HEADING 160 G-ABCD</p>	
<p>-----</p>		<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-ABCD 10 MILES NORTH ALTITUDE 2 000 FEET PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUEST PRIORITY LANDING</p>	
<p>G-CD WALDEN TOWER NUMBER 1 CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 WIND 180 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 AMBULANCE ALERTED</p>		<p>CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 17 QNH 1008 G-CD</p> <p>-----</p>	


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

9.3 DEPESE O SYTUACJI NAGŁĄCEJ

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

	G-ABCD WALDEN WIEŻA LEĆ Z KURSEM 160		PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN WIEŻA G-ABCD C172 ALTITUDE 2 000 STÓP KURS 190 JESTEM NAD CHMURAMI NIEPEWNY SWOJEJ POZYCJI PROSZĘ O KURS DO WALDEN
		KURS 160 G-ABCD	

		PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN WIEŻA G-ABCD 10 MIL NA PÓLNOC ALTITUDE 2 000 STÓP. PASAŻER Z PODEJRZENIEM ATAKU SERCA. PROSZĘ O PIERWSZEŃSTWO DO LĄDOWANIA	
G-CD WALDEN WIEŻA NUMER 1 ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 17 WIATR 180 STOPNI 10 WĘZŁÓW QNH 1008 POGOTOWIE POWIADOMIONE			
		ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 17 QNH 1008 G- CD	



	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER G-BBCC INTERCEPTED URGENCY CALL FROM G-ABCD PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUESTING PRIORITY LANDING WALDEN. HIS POSITION 10 MILES NORTH ALTITUDE 2 000 FEET</p>
<p>G-BBCC ROGER</p>	
<p>G-ABCD WALDEN TOWER RUNWAY 35 WIND 340 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008 NO TRAFFIC</p>	
<p>(if G-ABCD does not acknowledge this message G-BBCC will relay)</p>	


9.3.2 In the first example above, further questions might be asked of the pilot in order to assist in ascertaining the position of the aircraft.

9.4 EMERGENCY DESCENT

9.4.1 When an aircraft announces that it is making an emergency descent, the controller will take all possible action to safeguard other aircraft.

9.4.2 The general broadcast to warn aircraft of an emergency descent should be followed, as necessary, by specific instructions.

		<p>FASTAIR 345 POSITION NORTH CROSS NDB EMERGENCY DESCENT FL 100 DUE DECOMPRESSION</p>
<p>ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF NORTH CROSS NDB, EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS BETWEEN FL 350 AND FL 100, LEAVE A1 TO THE NORTH IMMEDIATELY</p>		



**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN
WIEŻA G-BBCC PRZEKAZUJĘ
INFORMACJĘ OD G-ABCD: PASAŻER Z
PODEJRZENIEM ATAKU SERCA, PROSI
O PIERWSZEŃSTWO DO LĄDOWANIA
W WALDEN. JEGO POZYCJA 10 MIL NA
PÓLNOC ALTITUDE 2 000 STÓP**

G-BBCC PRZYJĄŁEM

G-ABCD WALDEN WIEŻA PAS 35 WIATR 340 STOPNI 10
WĘZŁÓW QNH 1008 BRAK RUCHU


(jeśli G-ABCD nie potwierdza przyjęcia depeszy to G-BBCC powinien
mu ją przekazać)


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

9.4 AWARYJNE ZNIŻANIE

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

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





**FASTAIR 345 POZYCJA NORTH CROSS
NDB AWARYJNIE ZNIŻAM FL 100
Z POWODU DEKOMPRESJI**

UWAGA DO WSZYSTKICH W POBLIŻU NORTH CROSS
NDB, AWARYJNE ZNIŻANIE MIĘDZY FL 350 I FL 100,
NATYCHMIAST OPUŚCIĆ A1 W KIERUNKU
PÓLNOCNYM

9.5 AIRCRAFT COMMUNICATIONS FAILURE

Note.— General rules that are applicable in the event of communications failure are contained in Annex 10, Volume II.

9.5.1 When an aircraft station fails to establish contact with the aeronautical station on the designated frequency, it shall attempt to establish contact on another frequency appropriate to the route. If this attempt fails, the aircraft shall attempt to establish communication with other aircraft or other aeronautical stations on frequencies appropriate to the route.

9.5.2 If the attempts specified under 9.5.1 fail, the aircraft shall transmit its message twice on the designated frequency(ies), preceded by the phrase "TRANSMITTING BLIND" and, if necessary, include the addressee(s) for which the message is intended.

9.5.3 When an aircraft is unable to establish communication due to receiver failure, it shall transmit reports at the scheduled times, or positions, on the frequency in use, preceded by the phrase "TRANSMITTING BLIND DUE RECEIVER FAILURE". The aircraft shall transmit the intended message, following this by a complete repetition. During this procedure, the aircraft shall also advise the time of its next intended transmission.

9.5.4 An aircraft which is provided with air traffic control or advisory service shall, in addition to complying with 9.5.3, transmit information regarding the intention of the pilot-in-command with respect to the continuation of the flight of the aircraft.

9.5.5 When an aircraft is unable to establish communication due to airborne equipment failure, it shall, if so equipped, select the appropriate SSR code to indicate radio failure (7600).

9.5.6 When an aeronautical station has been unable to establish contact with an aircraft after calls on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, it shall:

- a) request other aeronautical stations to render assistance by calling the aircraft and relaying traffic, if necessary; and/or
- b) request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay messages, if necessary.

9.5.7 If the attempts specified in 9.5.6 fail, the aeronautical station should transmit messages addressed to the aircraft, other than messages containing air traffic control clearances, by blind transmission on the frequency(ies) on which the aircraft is believed to be listening.

9.5.8 Blind transmission of air traffic control clearances shall not be made to aircraft, except at the specific request of the originator.

Note.— Examples of radio failure (transmitter) where radar is used are contained in Chapter 6.

9.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI PRZEZ STATEK POWIETRZNY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Chapter 10

TRANSMISSION OF METEOROLOGICAL AND OTHER AERODROME INFORMATION

10.1 INTRODUCTION

Meteorological information in the form of reports, forecasts or warnings is made available to pilots using the aeronautical mobile service either by broadcast (e.g. VOLMET) or by means of specific transmissions from ground personnel to pilots. Standard meteorological abbreviations and terms should be used and the information should be transmitted slowly and enunciated clearly in order that the recipient may record such data as necessary.

	<p>G-CD WALDEN TOWER PRESENT WEATHER WIND 360 DEGREES 5 KNOTS VISIBILITY 20 KILOMETRES FEW CLOUDS 2 500 FEET QNH 1008</p>	
		
		QNH 1008 G-CD

	<p>FASTAIR 345 STEPHENVILLE WIND 360 DEGREES 25 KNOTS VISIBILITY 1 000 METRES CONTINUOUS MODERATE RAIN OVERCAST 600 FEET QNH 1001</p>	
		QNH 1001 REQUEST TEMPERATURE FASTAIR 345
	FASTAIR 345 TEMPERATURE 7	
		FASTAIR 345

10.2 RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)

10.2.1 When transmitting the runway visual range, the words "RUNWAY VISUAL RANGE" or the abbreviation RVR should be used followed by the runway number, the positions for multiple readings if necessary, and the RVR value(s).

Rozdział 10

TRANSMISJA METEOROLOGICZNEJ I INNEJ INFORMACJI LOTNISKOWEJ

10.1 WSTĘP

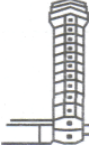

Informacja meteorologiczna w postaci meldunków, prognoz lub ostrzeżeń jest dostępna dla pilotów korzystających z ruchomej służby lotniczej poprzez służbę rozgłaszania (np. VOLMET) lub za pośrednictwem personelu ATS. W komunikatach należy używać stosownych skrótów i wyrażen meteorologicznych, a informacja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

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

10.2 ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ (RVR)

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

10.2.2 Where multiple RVR observations are available, they are always transmitted commencing with the reading for the touchdown zone followed by the mid-point zone and ending with the roll-out/stop end zone report. Where reports for three locations are given, these locations may be omitted provided that the reports are passed in that order.

	<p>FASTAIR 345 RVR RUNWAY 27 TOUCHDOWN 650 METRES MIDPOINT 700 METRES STOP END 600 METRES</p>		<p>ROGER FASTAIR 345</p>
---	--	--	--------------------------

	<p>FASTAIR 345 RVR RUNWAY 27 650 METRES 700 METRES AND 600 METRES</p>		<p>ROGER FASTAIR 345</p>
---	--	--	--------------------------

10.3 RUNWAY SURFACE CONDITIONS

10.3.1 Procedures for the measurement and reporting of runway surface conditions are detailed in Annex 14.

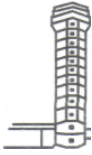

10.3.2 Reports from pilots may be retransmitted by a controller when it is felt that the information may prove useful to other aircraft:

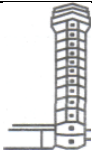

"BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) (assessment of braking action)".

10.3.3 Whenever a controller deems it necessary, information that water is on a runway shall be passed to aircraft using the terms "DAMP", "WET", "WATER PATCHES" or "FLOODED" according to the amount of water present.

10.3.4 Other runway surface conditions which may be of concern to a pilot shall be transmitted at an appropriate time.

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

	<p>FASTAIR 345 RVR PAS 27 STREFA PRZYZIEMIENIA 650 METRÓW STREFA ŚRODKOWA 700 METRÓW STREFA ZATRZYMANIA 600 METRÓW</p>		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
---	---	--	-----------------------

	<p>FASTAIR 345 RVR PAS 27 650 METRÓW 700 METRÓW I 600 METRÓW</p>		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
---	---	---	-----------------------

10.3 STAN NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ

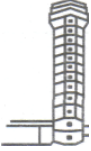

10.3.1 Procedury dokonywania pomiarów i przekazywania danych dotyczących stanu nawierzchni drogi startowej szczegółowo opisano w Załączniku 14 ICAO.

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

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

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

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

	<p>G-CD WALDEN TOWER GRASS MOWING IN PROGRESS NEAR CENTRE OF AERODROME</p>		<p>MOWERS IN SIGHT G-CD</p>
<p>-----</p> <p>FASTAIR 345 THRESHOLD RUNWAY 27 DISPLACED 500 FEET DUE BROKEN SURFACE</p>		<p>ROGER FASTAIR 345</p>	
<p>-----</p> <p>FASTAIR 345 TAXIWAY GOLF CLOSED DUE MAINTENANCE USE ALPHA TO VACATE</p>		<p>VACATING VIA ALPHA, FASTAIR 345</p>	



**G-CD WALDEN WIEŻA KOSZENIE
TRAWY W POBLIŻU PASA W UŻYCIU**



WIDZĘ KOSIARZY, G-CD

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

PRZYJĄŁEM FASTAIR 345

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

ZWALNIAM W DROGĘ ALFA, FASTAIR 345

Chapter 11

MISCELLANEOUS FLIGHT HANDLING

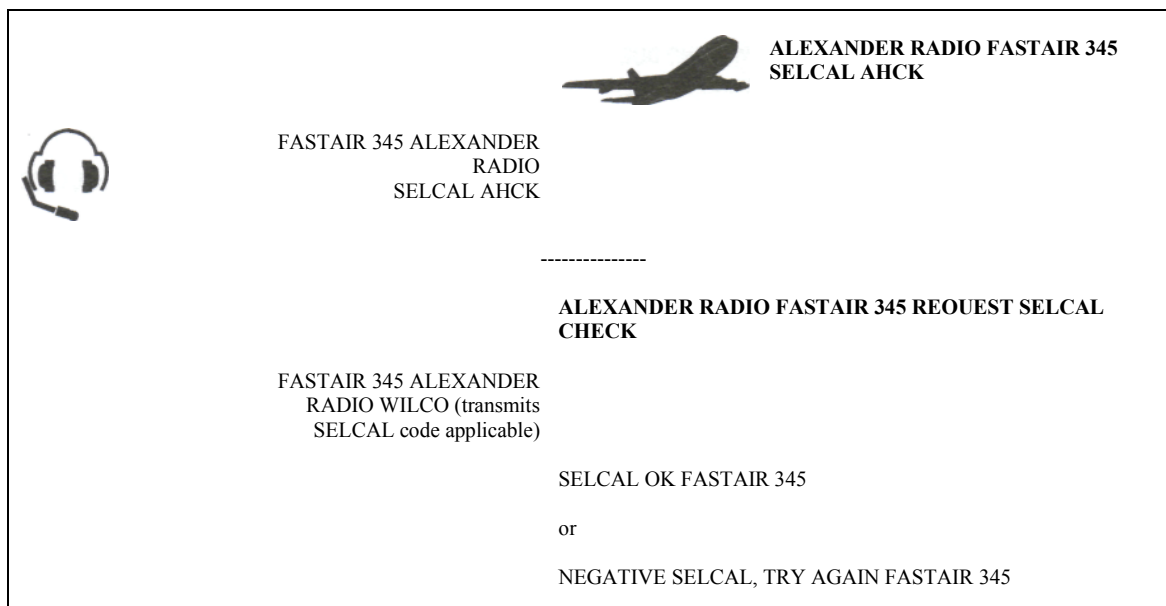
11.1 SELECTIVE CALLING (SELCAL)

11.1.1 SELCAL is a system by which voice calling is replaced by the transmission of coded tones on the frequency in use. Receipt of the assigned SELCAL code activates a calling system in the cockpit, and the need for a continuous listening watch by the pilot is obviated. Detailed SELCAL procedures may be found in Annex 10, Volume II.

11.1.2 For a flight during which it is anticipated that SELCAL will be used, the SELCAL code shall be included in the flight plan. However, if there is doubt that the ground station has the information, the pilot shall include the code of the aircraft SELCAL in the initial call using the phrase "SELCAL (code number)". If the SELCAL equipment is or becomes inoperative, the phrase "INOPERATIVE SELCAL" should be used.

11.1.3 Any necessary SELCAL check shall be initiated by using the phrase "REQUEST SELCAL CHECK". Subsequent receipt of the SELCAL code tone should be acknowledged by the phrase "SELCAL OK".

11.1.4 In case the coded signal is weak or unable to activate the cockpit call system, the pilot should advise the controller by using the phrase "NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN".



Rozdział 11

RÓŻNE RODZAJE OBSŁUGI LOTÓW



11.1 SELEKTYWNE WYWOŁYWANIE (SELCAL)

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

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

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


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

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

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

11.2 FUEL DUMPING

When an aircraft has informed an ATS unit that it intends to dump fuel, the ATS unit will coordinate with the flight crew the route to be flown, the level to be used and the duration of the fuel dumping. Other known traffic will be separated from the aircraft dumping fuel with specified minima. For non-controlled traffic a warning will be broadcast.

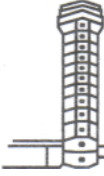


**ALL STATIONS ALEXANDER
 CONTROL B777 DUMPING FUEL FL 90
 BEGINNING 10 MILES
 SOUTH OF KENNINGTON ON
 TRACK 180 FOR 50 MILES.
 AVOID FLIGHT BETWEEN FL 60
 AND FL 100 WITHIN 50 MILES BEHIND,
 10 MILES AHEAD OF THE AIRCRAFT AND
 WITHIN 10 NM TO THE SIDES OF
 FUEL DUMPING TRACK**


**ALL STATIONS ALEXANDER CONTROL
 FUEL DUMPING COMPLETED**

11.3 WAKE TURBULENCE

When wake turbulence is suspected or known to exist, ATC will warn aircraft as appropriate.



**G-CD EXTEND DOWNWIND DUE
 WAKE TURBULENCE
 B757 LANDING AHEAD**




EXTENDING DOWNWIND, G-CD

**G-CD HOLD POSITION DUE
 WAKE TURBULENCE
 AIRBUS DEPARTING AHEAD**

HOLDING G-CD

11.2 ZRZUT PALIWA

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

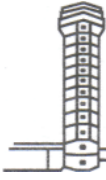


**DO WSZYSTKICH STACJI ALEXANDER
KONTROLA B777 ZRZUT PALIWA FL 90
ZACZYNA 10 MIL NA POŁUDNIE OD
KENNINGTON, TRAK 180 NA DYSTANSIE
50 MIL.
UNIKAĆ LOTÓW MIĘDZY FL 60 I FL 100
NA DYSTANSIE 50 MIL ZA I 10 MIL
PRZED STATKIEM POWIETRZNYM
ORAZ NA SZEROKOŚCI 10 MIL WZDŁUŻ
TRASY ZRZUTU**


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

11.3 TURBULENCJA W ŚLADZIE AERODYNAMICZNYM

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



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



WYDŁUŻAM Z WIATREM, G-CD

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

STOJĘ, G-CD

11.4 WIND SHEAR



When wind shear is forecast or is reported by aircraft, ATC will warn other aircraft until such time as aircraft report the phenomenon no longer exists.



	<p>FASTAIR 345 CAUTION MEDIUM WIND SHEAR REPORTED AT 800 FEET 3 MILES FINAL RUNWAY 27</p>		<p>ROGER FASTAIR 345</p>
---	--	--	--------------------------

11.5 DIRECTION FINDING

A pilot may request a bearing or heading using the appropriate phrase to specify the service required. The transmission shall be ended by the aircraft call sign. The direction-finding station will reply in the following manner:

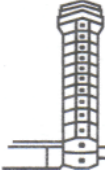

- 1) the appropriate phrase;
- 2) the bearing or heading in degrees in relation to the direction-finding station.

	<p>G-CD STEPHENVILLE TOWER HEADING TO STEPHENVILLE 090 DEGREES CLASS A</p>		<p>STEPHENVILLE TOWER G-ABCD REQUEST HEADING TO STEPHENVILLE</p>
<p>CLASS A 090 G-CD</p>			

	<p>G-CD STEPHENVILLE TOWER QDM 090 DEGREES CLASS A</p>		<p>STEPHENVILLE TOWER G-ABCD REQUEST QDM</p>
<p>CLASS A 090 G-CD</p>			

11.4 USKOK WIATRU

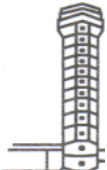

Kontroler będzie ostrzegał załogi statków powietrznych o prognozowanym lub zgłoszonym uskoku wiatru aż do chwili, gdy pilot zgłosi ustąpienie zjawiska.

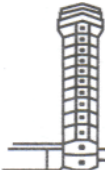

	<p>FASTAIR 345 UWAGA UMIARKOWANY USKOK WIATRU ZGŁOSZONY NA WYSOKOŚCI 800 STÓP NA 3-MIŁOWEJ PROSTEJ PAS 27</p>		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
---	--	--	-----------------------

11.5 RADIONAMIERZANIE

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

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


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


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

11.6 ACAS MANOEUVRES

11.6.1 When a pilot reports a manoeuvre induced by an ACAS resolution advisory (RA), the controller shall not attempt to modify the aircraft flight path until the pilot reports „Clear of conflict”.

11.6.2 Once an aircraft departs from its clearance in compliance with an RA, the controller ceases to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected as a direct consequence of the manoeuvre induced by the RA. The controller resumes responsibility for providing separation for all the affected aircraft when the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft has resumed the current clearance or the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft is resuming the current clearance and issues an alternative clearance which is acknowledged by the flight crew.





FASTAIR 345 TCAS RA

FASTAIR 345 ROGER

FASTAIR 345 CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO CLEARANCE, NOW MAINTAINING FL 350

FASTAIR 345 ROGER

FASTAIR 345 CLIMB FL 350

FASTAIR 345 UNABLE, TCAS RA

FASTAIR 345 ROGER

FASTAIR 345 CLEAR OF CONFLICT FL 310 RESUMED



FASTAIR 345 ROGER

—END

11.6 MANEWRY ACAS

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

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

**FASTAIR 345 TCAS RA**

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

**FASTAIR 345 WOLNY OD KONFLIKTU, POWRACAM DO
ZEZWOLENIA, AKTUALNIE UTRZYMUJĘ FL 350**

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ FL 350

FASTAIR 345 NIE MOGĘ TCAS RA

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

**FASTAIR 345 WOLNY OD KONFLIKTU, FL 310
WZNOWIONY**

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

—END—

APPENDIX 1

DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (Annex 10)

Details of ICAO/Poland Difference	Reason/Remarks
<p>Phraseology FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO (ICAO) is not used in Poland. In Poland flight levels ending in hundreds are transmitted as HUNDRED e.g. FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.</p>	<p>To avoid potential confusion with adjacent flight levels and misidentification of cleared levels e.g. FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO with FLIGHT LEVEL ONE ONE ZERO.</p>
<p>Phraseology SQUAWK SEVEN ZERO ZERO ZERO (ICAO) is not used in Poland. In Poland transponder codes ending in thousands are transmitted as THOUSAND e.g. SQUAWK SEVEN THOUSAND.</p>	<p>To reduce RTF congestion and therefore improve safety standards at busy ATS units</p>
<p>Phraseology QNH ONE ZERO ZERO ZERO (ICAO) is not used in Poland. In Poland it is transmitted as QNH ONE THOUSAND.</p>	
<p>In the transmission of relative position of an aircraft in traffic information TEN, ELEVEN and TWELVE O’CLOCK shall be used.</p>	
<p>When satisfactory communication has been established, and provided that it will not be confusing, in further transmissions the ATS unit may omit its call sign.</p>	
<p>The following method of acknowledging receipt is not used in Poland: „The call sign of the aircraft followed if necessary by call sign of the aeronautical station” (ICAO). (<i>call sign</i>) ROGER is used in Poland.</p>	<p>In Poland procedures are compliant with the examples in ICAO Doc 9432 which are different from those described in this paragraph.</p>
<p>If an aircraft readback of a clearance or instruction is incorrect the word NEGATIVE should be used followed by the correct version.</p>	<p>The phrase I SAY AGAIN after the word NEGATIVE is considered superfluous.</p>
<p>Word MONITOR in Poland means “Listen out on (<i>frequency</i>)” (ICAO) or “Change frequency as instructed and standby (another ATS unit will call you).</p>	<p>STANDBY FOR (<i>frequency</i>) (ICAO) may be understood as “standby for instruction to change frequency”.</p>
<p>Approach control radar arrivals = DIRECTOR/APPROACH</p>	

ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ (Załącznik 10 ICAO)

Szczegółowe różnice ICAO/Polska	Uzasadnienie/Uwagi
<p>W Polsce nie stosuje się frazeologii POZIOM [LOTU] JEDEN ZERO ZERO (ICAO). W Polsce poziomy lotu składające się z pełnych setek należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. POZIOM [LOTU] STO.</p>	<p>W celu zminimalizowania ryzyka pomylenia sąsiadujących poziomów lotu JEDEN ZERO ZERO i JEDEN JEDEN ZERO podczas zajmowania wysokości zezwolonej</p>
<p>W Polsce nie stosuje się frazeologii SKŁOK SIEDEM ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce kody transpondera składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. SKŁOK SIEDEM TYSIĘCY.</p>	<p>W celu zminimalizowania zajętości częstotliwości radiowych i tym samym podniesienia standardów bezpieczeństwa.</p>
<p>W Polsce nie stosuje się frazeologii QNH JEDEN ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce wartości QNH składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. QNH TYSIĄC.</p>	
<p>Przekazując informację o ruchu kolizyjnym, należy użyć zwrotów: NA GODZINIE DZIESIĄTEJ, JEDENASTEJ, DWUNASTEJ.</p>	
<p>Jeśli wcześniej została nawiązana łączność i nie spowoduje to nieporozumienia, organ ATS może pominąć w dalszych transmisjach swój znak wywoławczy.</p>	
<p>Następująca metoda potwierdzania odbioru nie jest stosowana w Polsce: „Znak wywoławczy statku powietrznego, po nim znak wywoławczy stacji lotniczej” (ICAO). W Polsce stosuje się: <i>(znak wywoławczy statku powietrznego)</i> PRZYJĄŁEM.</p>	<p>Procedury w Polsce są zgodne z przykładami zaprezentowanymi w Doc 9432 ICAO, które różnią się od metod opisanych w powyższym paragrafie..</p>
<p>Jeżeli pilot nieprawidłowo powtórzy instrukcję lub zezwolenie, należy użyć słowa NIEPRAWIDŁOWO a następnie powtórzyć prawidłową wersję.</p>	<p>Słowo POWTARZAM po słowie NIEPRAWIDŁOWO jest zbędne.</p>
<p>W Polsce słowo PRZESŁUCHAJ oznacza “przesłuchaj (częstotliwość)” (ICAO) natomiast MONITORUJ - “zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie (przez wskazany organ ATS).</p>	<p>Zwrot STANDBY FOR (częstotliwość) (ICAO) może zostać zrozumiane jako “czekaj na polecenie zmiany częstotliwości”.</p>
<p>Radarowa kontrola zbliżania – przyloty = DIRECTOR/ZBLIŻANIE</p>	

APPENDIX 2

DIFFERENCES FROM ICAO RADIOTELEPHONY PROCEDURES (PANS-ATM Doc. 4444)

Details of ICAO/Poland Difference	Reason/Remarks
When describing level or speed word TO before numbers should be omitted .	To reduce the possibility of misunderstanding resulting from similar pronunciation of words TO and TWO .
When describing altitude word ALTITUDE should be used before numbers.	

Examples:

ICAO	Poland
CLIMB or DESCENT TO FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO	CLIMB or DESCENT FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO
CLIMB or DESCENT TO TWO THOUSAND TWO HUNDRED FEET	CLIMB or DESCENT ALTITUDE TWO THOUSAND TWO HUNDRED FEET
DESCENDING FROM FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO TO TWO THOUSAND FEET	LEAVING FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO DESCENDING ALTITUDE TWO THOUSAND FEET
FROM FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO TO TWO THOUSAND FEET	BETWEEN FLIGHT LEVEL TWO TWO ZERO AND ALTITUDE TWO THOUSAND FEET
REDUCE SPEED TO TWO TWO ZERO KNOTS	REDUCE SPEED TWO TWO ZERO KNOTS

OTHER PHRASEOLOGY IN POLAND

Details of ICAO/Poland Difference	Reason/Remarks
POWER-BACK	Phrase " POWER-BACK " instead of " PUSH-BACK " is used when aircraft reverse using the power of their engines, e.g. turboprop aircraft.
Pilots may hear the use of „ STUDENT SOLO FLIGHT “ as part of the RTF call sign in the initial contact.	The use of this term has been introduced to increase the awareness of ATS and other airspace users of the presence of student pilots flying solo.

ZAŁĄCZNIK 2 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZELOGII LOTNICZEJ (PANS-ATM Doc 4444)

Szczegółowe różnice ICAO/Polska	Uzasadnienie/Uwagi
Podczas określania prędkości lub wysokości w języku angielskim należy unikać stosowania słowa TO bezpośrednio przed wartościami liczbowymi.	W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa nieporozumienia wynikającego z podobnego brzmienia angielskich słów TO i TWO .
Podczas określania wysokości bezwzględnej należy stosować słowo ALTITUDE (wymawiane jako: „altitiud“) przed wartościami liczbowymi.	

Przykłady:

Polska
WZNOŚ SIĘ lub ZNIŻAJ POZIOM DWA DWA ZERO
WZNOŚ SIĘ lub ZNIŻAJ ALTITUDE DWA TYSIĄCE DWIEŚCIE STÓP
OPUSZCZAM POZIOM DWA DWA ZERO ZNIŻAM ALTITUDE DWA TYSIĄCE STÓP
MIĘDZY POZIOMEM DWA DWA ZERO I ALTITUDE DWA TYSIĄCE STÓP
ZREDUKUJ PRĘDKOŚĆ DWA DWA ZERO WĘZŁÓW

OTHER PHRASEOLOGY IN POLAND

Szczegółowe różnice ICAO/Polska	Uzasadnienie/Uwagi
POWER-BACK	Zwrot "POWER-BACK" zamiast "WYPYCHANIE" jest używany w przypadku samolotów turbośmigłowych, które wykonują tzw. wypychanie na własnych silnikach.
W Polsce można użyć zwrotu „ LOT SZKOLNY SAMODZIELNY “ jako element znaku wywoławczego podczas nawiązywania łączności.	Użycie tego zwrotu powoduje wzrost czujności zarówno ze strony służb ruchu lotniczego, jak i innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

APPENDIX 3

INACCURACIES CORRECTED IN ORIGINAL VERSION OF THIS MANUAL

Page	Before	After	Reason/Remarks
1-3	Definition: “radar identification ”	“identification”	In accordance with definition in Doc. 4444.
1-4	CAVOK* Visibility, cloud (...)	CAVOK* Cloud, visibility (...)	In accordance with order of letters in the abbreviation.
2-4	cloud height	cloud base	
2-9	CD	G-CD	
6-2	HEADING LEFT 050	LEFT HEADING 050	
6-3	TRACK 070 27 MILES	TRACK 070 DISTANCE 27 MILES	Word DISTANCE added to separate digits
6-3	FOR SEQUENCING	FOR SEQUENCE	
6-6	ADVISE TYPE OF TRANSPONDER CAPABILITY	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY	
4-15	FIRST RIGHT, WILCO 118.350	FIRST RIGHT, 118.350	
7-7	NUMBER 4 IN TRAFFIC	NUMBER 4	
4-4	SHORT RUNWAY	SHORT OF RUNWAY	In accordance with examples in Doc. 4444 and Doc. 9432
4-16	RUNWAY 27 NEAR CENTRAL TAXIWAY	RUNWAY 27 NEAR TAXIWAY	
4-7	BEHIND THE LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND	BEHIND LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND	In accordance with examples in Doc. 4444
6-7	QNH IS 1006	QNH 1006	
9-3	YOU ARE NUMBER ONE	NUMBER ONE	
11-4	ALEXANDER CONTROL ROGER	FASTAIR 345 ROGER	
11-4	FASTAIR 345 ALEXANDER CONTROL ROGER (...)	FASTAIR 345 ROGER (...)	To unify examples in Doc. 9432
2-6, 4-3	TIME 0715 AND A HALF ; TIME TWO THREE AND A HALF	TIME 0715; TIME TWO THREE	In accordance with definition in Doc. 9432
4-4	BACKTRACK AND LINE UP RUNWAY 06	ENTER RUNWAY 24 BACKTRACK AND LINE UP 06	
7-6	FIX	HOLDING FIX	In accordance with definition in Doc. 9432
	STAND BY	STANDBY	To unify examples in Doc 9432
6-5, 7-2	G-CD	G-CD ROGER	
4-12, 4-13, 8-6, 8-8	Word „ WILCO ” or „ ROGER ” followed by the aircraft call sign...		in accordance with examples in Doc. 9432
3-2, 3-4, 3-5, 4-7, 6-2, 6-4, 6-6, 7-1, 7-5, 7-7, 7-9, 8-2, 8-3, 8-6, 8-7, 8-8, 10-1, 11-1	Order of the aircraft call sign changed in the transmission...		to unify examples in Doc. 9432 according to the procedure: - call sign starting transmission when pilot initiates communication with ATS unit (bold) - call sign terminating transmission when ATS unit initiates communication with pilot
11-4	Phraseology ACAS...		updated according to amendment (22.11.2007) to Doc. 4444, Doc. 8168

ZAŁĄCZNIK 3 NIEŚCISŁOŚCI POPRAWIONE W ORYGINALNEJ WERSJI PODRĘCZNIKA

Strona	Przed zmianą	Po zmianie	Uzasadnienie/Uwagi
1-3	Radar identification	Identification	Zgodnie z definicją w Doc. 4444
1-4	CAVOK* Visibility, cloud and present weather (...)	CAVOK* Cloud, visibility, and present weather (...)	Zgodnie z kolejnością liter skrótu
2-4	cloud height	cloud base	
2-9	CD	G-CD	
6-2	HEADING LEFT 050	LEFT HEADING 050	
6-3	TRACK 070 27 MILES	TRACK 070 DISTANCE 27 MILES	Wstawiono słowo DYSTANS w celu rozdzielenia wartości liczbowych
6-3	FOR SEQUENCING	FOR SEQUENCE	
6-6	ADVISE TYPE OF TRANSPONDER CAPABILITY	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY	
4-15	FIRST RIGHT, WILCO 118.350	FIRST RIGHT, 118.350	
7-7	NUMBER 4 IN TRAFFIC	NUMBER 4	
4-4	SHORT RUNWAY	SHORT OF RUNWAY	Zgodnie z przykładami w Doc. 4444 i Doc. 9432
4-16	RUNWAY 27 NEAR CENTRAL TAXIWAY	RUNWAY 27 NEAR TAXIWAY	
4-7	BEHIND THE LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND	BEHIND LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT BEHIND	Zgodnie z przykładem w Doc. 4444
6-7	QNH IS 1006,	QNH 1006	
9-3	YOU ARE NUMBER ONE	NUMBER ONE	
11-4	ALEXANDER CONTROL ROGER	FASTAIR 345 ROGER	
11-4	FASTAIR 345 ALEXANDER CONTROL ROGER (...)	FASTAIR 345 ROGER (...)	W celu ujednoczenia przykładów w Doc. 9432
2-6, 4-3	TIME 0715 AND A HALF ; TIME TWO THREE AND A HALF	TIME 0715; TIME TWO THREE	Zgodnie z procedurą w Doc. 9432
4-4	BACKTRACK AND LINE UP RUNWAY 06	ENTER RUNWAY 24 BACKTRACK AND LINE UP 06	
7-6	FIX	HOLDING FIX	Zgodnie z definicją w Doc. 9432
	STAND BY	STANDBY	W celu ujednoczenia przykładów w Doc. 9432
6-5, 7-2	G-CD	G-CD ROGER	
4-12, 4-13, 8-6, 8-8	Dodano „ WILCO ” lub „ ROGER ” przed znakiem wywoławczym statku powietrznego		W celu ujednoczenia przykładów w Doc. 9432
3-2, 3-4, 3-5, 4-7, 6-2, 6-4, 6-6, 7-1, 7-5, 7-7, 7-9, 8-2, 8-3, 8-6, 8-7, 8-8, 10-1, 11-1	Zmieniono kolejność znaku wywoławczego statku powietrznego w zdaniu		W celu ujednoczenia przykładów w myśl zasady: - znak wywoławczy na początku zdania, gdy pilot inicjuje kontakt z organem ATS (tłusty druk) - znak wywoławczy statku powietrznego na końcu zdania, gdy organ ATS inicjuje kontakt z pilotem
11-4	Frazeologia ACAS		Zaktualizowana zgodnie z poprawkami (22.11.2007) do Doc. 4444, Doc. 8168