



ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW HEMS W vFIR WARSZAWA

Poradnik dla pilotów oraz vATC

SPIS TREŚCI

Wprowadzone zmiany do dokumentu	3
Założenia ogólne oraz procedury operacyjne	4
Komunikacja i frazeologia	4
Znaki wywoławcze	4
Procedury kontroli	4
Przykładowa frazeologia	5
Minimalne warunki atmosferyczne dla lotów ratowniczych.....	6
Miejsca przyziemienia śmigłowców LPR na lotniskach kontrolowanych	7

WPROWADZONE ZMIANY DO DOKUMENTU

Nr zmiany	Nr strony	Opis zmiany	Data
0	-	Pierwsze wydanie	22.07.2021

DEFINICJE

Zastosowany skrót	Angielskie rozwinięcie skrótu	Polskie rozwinięcie skrótu
LPR	nd.	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service	Śmigłowiecowa Służba Ratownictwa Medycznego
PIC	Pilot In Command	Dowódca Statku Powietrznego
SAR	Search And Rescue	Poszukiwawczo Ratowniczy (np. lot)
vFIR	Virtual Flight Information Region	Wirtualny Rejon Informacji Powietrznej
vATC	Virtual Air Traffic Control	Wirtualna Kontrola Ruchu Lotniczego
INOP	nd.	Instrukcja Operacyjna
VFR	Visual Flight Rules	Przepisy wykonywanie lotów z widocznością

ZAŁOŻENIA OGÓLNE ORAZ PROCEDURY OPERACYJNE

Loty ratownictwa medycznego to loty wykonywane celem ratowania życia ludzkiego. Mogą odbywać się śmigłowcami lub samolotami, najczęściej w ruchu VFR. Do takich lotów zaliczamy lot z chorą osobą/ofiarą wypadku lub z organami do przeszczepu ratującego życie na pokładzie.

Loty o statusie HEMS w vFIR EPWW odbywają się w oparciu o przepisy PART-SPA rozdział J: operacje HEMS, INOP vFIR WARSZAWA, oraz AIP Polska.

Lot o statusie HEMS w vFIR EPWW może się **odbyć tylko po wyrażeniu zgody przez aktualnie aktywny organ vATC**. Organ vATC, wydając taką zgodę, musi się upewnić że jest w stanie przeprowadzić statek powietrzny o statusie HEMS przez kontrolowaną przez siebie przestrzeń powietrzną bez konieczności zbędnego opóźnienia innego ruchu (zgodnie z zasadą, że żaden SP nie może nadać sobie sam priorytetu).

Dowódca statku powietrznego (zwany dalej PIC) przed przystąpieniem do wykonywania lotów HEMS powinien być biegły w obsłudze maszyny, na której te loty ma wykonywać. Rozumie się przez to umiejętność kontrolowania maszyny przez cały czas trwania lotu, obsługi awioniki oraz systemów automatyzacji lotu. Zaleca się wykonać przynajmniej 10 lotów jako zwykły lot VFR lub lot szkolny LPR (na zasadach opisanych w dziale komunikacja i frazeologia). Podczas tych lotów należy wykonać przelot przez przestrzeń kontrolowaną, lądowanie wraz z odlotem z lotniska kontrolowanego oraz w terenie przygodnym.

KOMUNIKACJA I FRAZEOLOGIA

Podczas komunikacji należy przyjąć, że Ratownik jest zwykłym lotem VFR z kilkoma, niżej opisanymi wyjątkami.

Znaki wywoławcze

1. Dla śmigłowców LPR w locie ratunkowym: "Ratownik XX", gdzie XX to numer indywidualnie przypisywany do danej bazy LPR.
2. Loty treningowe śmigłowców należących do LPR: „Ratownik XXX”, gdzie XXX to trzy ostatnie znaki rejestracyjne, np. Ratownik HXM. Lot treningowy nie jest lotem ratowniczym! Podczas lotu treningowego PIC zobowiązany jest do złożenia planu lotu.
3. Loty samolotami należącymi do LPR zawsze wykonuje się ze znakami wywoławczymi, które są rejestracją danego samolotu, np. SP-MXH (*Loty niezwiązane z HEMS*).
4. Loty SAR wykonywane w ramach wojskowych Grup Poszukiwawczo-Ratowniczych: „Rescue Helicopter XXX” najczęściej skracanych do „Rescue XXX”, gdzie XXX to numer taktyczny danej maszyny, na której wykonywana jest operacja.

Procedury kontroli

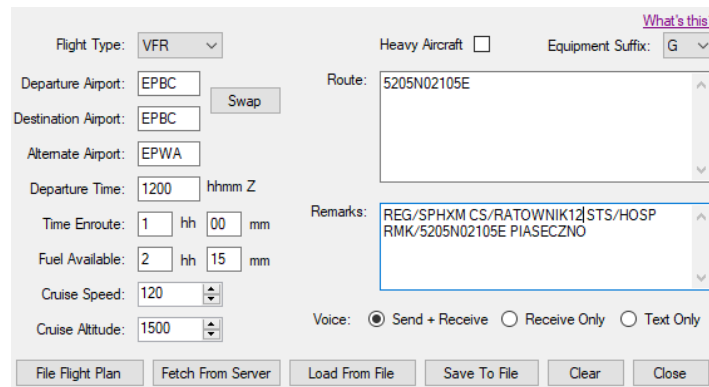
vATC wydaje zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną jak dla normalnego ruchu VFR. Jako, że lot o statusie HEMS nie musi mieć złożonego planu lotu, vATC powinien uzyskać od PIC informacje na temat planowanej trasy przelotu oraz planowanego miejsca lądowania (jeśli znajduje się ono w obrębie przestrzeni kontrolowanej). Jeśli sytuacja ruchowa tego wymaga vATC przekazuje instrukcje przelotu dla omawianego statku powietrznego.

Organ vATC nie wydaje zezwolenia na lądowanie poza terenem lotniska, które kontroluje. Za bezpieczeństwo lądowania w każdym przypadku odpowiedzialny jest PIC.

Przed odlotem z lądowiska wewnątrz CTR PIC powinien uzyskać zezwolenie na lot w przestrzeni kontrolowanej.

vATC może przydzielić dla lotu HEMS kod transpondera jak dla zwykłego lotu VFR (7000).

Zalecane jest złożenie planu lotu przed wykonaniem lotu HEMS. Przykładowy plan lotu ukazany jest na poniższej grafice



The screenshot shows a flight planning interface with the following fields and values:

- Flight Type: VFR
- Heavy Aircraft:
- Equipment Suffix: G
- Departure Airport: EPBC
- Destination Airport: EPBC
- Alternate Airport: EPWA
- Departure Time: 1200 h:mm Z
- Time Enroute: 1 h 00 mm
- Fuel Available: 2 h 15 mm
- Cruise Speed: 120
- Cruise Altitude: 1500
- Route: 5205N02105E
- Remarks: REG/SPHXM CS/RATOWNIK12/STS/HOSP
RMK/5205N02105E PIASECZNO
- Voice: Send + Receive Receive Only Text Only

Buttons at the bottom: File Flight Plan, Fetch From Server, Load From File, Save To File, Clear, Close.

Przykładowa frazeologia

PIC przed odlotem lub wlotem w przestrzeń kontrolowaną musi się zgłosić po zezwolenie na lot w przestrzeni kontrolowanej. Jeśli czas na to pozwala powinien odsłuchać ATIS i poinformować vATC o tym, że taką informację posiada. Jeśli taki przekaz nie padnie ze strony PIC vATC powinien przekazać aktualny wiatr oraz QNH.

Stwierdzenie „Aktywny”, „Do miejsca zdarzenia”, „Do szpitala” jest informacją dla vATC, że statek powietrzny leci po/z pacjentem lub organami i powinien zostać skierowany do miejsca docelowego po jak najkrótszej trasie.

- LPR13: Wrocław Wieża, Ratownik 13, aktywny, dzień dobry, informacja H, 1006, odlot na północ do miejsca zdarzenia.

- TWR: Ratownik 13, Wrocław Wieża, witam. Zezwalam na lot VFR w CTR Wrocław, nie wyżej niż 1500 stóp. QNH 1006, pas w użyciu 29. Informacja o ruchu: Boeing 737 na 10 NM prostej do pasa 29. Wiatr 280 stopni, 5 węzłów. Zgłoś w powietrzu.

- LPR13: Zezwalas na lot VFR w CTRze, nie wyżej niż 1500 stóp, 29 w użyciu, informację o ruchu przyjąłem, Ratownik 13.

- LPR13: Ratownik 13, W powietrzu.

- TWR: Przyjąłem, zgłoś granicę CTRu.

- LPR13: Tak będzie.

- LPR13: Ratownik 13, Krótco przed granicą CTRu.

- TWR: Opuszczasz przestrzeń kontrolowaną, kontrola ruchu lotniczego zakończona. Poznań Informacja, częstotliwość 127.250. Do powrotu.

- LPR13: Info na 127.250. Do usłyszenia (Trzeba pamiętać, że w realiach VATSIM FIS zapewnia się zgodnie z regułą top-down i względem tego należy przesłać PIC na odpowiednią częstotliwość).

Lub:

- LPR9: Poznań wieża, Ratownik 9, dzień dobry. W dolocie od północy, 1500 stóp.

- TWR: Ratownik 9, Poznań Wieża, witam ponownie, QNH 1008, wiatr 140 stopni, 10 węzłów, zezwalam na wlot do CTRu jako VFR, nie wyżej niż 1500 stóp. Dołącz do prawego kręgu do pasa 28, zgłoś na prostej.

- LPR9: Zezwalas na wlot do CTRu Poznania, QNH 1008, wykonuję na 1500 i dołączam do prawego kręgu do pasa 28, zgłoszę na prostej. Ratownik 9.

- TWR: Ratownik 9, zgłoś z widocznością lotniska.

- LPR9: Poznań Wieża, Ratownik 13, z widocznością lotniska.

- TWR: Ratownik 9, wiatr 260 stopni, 17 węzłów, w porywach do 24 węzłów, pas 28 lądować zezwalam.

- LPR9: Mam zgodę na lądowanie na progu 28, Ratownik 9.

Lub:

- LPR6: *Kraków Wieża, Ratownik 6, z widocznością lotniska.*
- TWR: *Ratownik 6, wiatr 160 stopni, 17 węzłów, pod bazą lądować zezwalam, zgłoś na ziemi.*
- LPR6: *Ląduję pod bazą, zgłoszę na ziemi, Ratownik 6.*

Należy pamiętać, że Kraków jest wyjątkowy wobec innych polskich baz pod względem wydawania zezwolenia na start lub lądowanie pod bazą. Wynika to z faktu, że lądowisko pod bazą jest wpisane jako certyfikowane miejsce przyziemiania. Przy zgłoszeniu przed odlotem spod bazy, która nie jest certyfikowanym miejscem przyziemiania nie wydaje się zgody na start, a jedynie informację o wietrze oraz frazę „zgłoś w powietrzu”.

Lub:

- LPR6: *Kraków Wieża, Ratownik 6, w dolocie do miejsca zdarzenia.*
- TWR: *Ratownik 6, wiatr 160 stopni, 17 węzłów, zgłoś na ziemi i w miarę możliwości przed odlotem.*

Po odlocie z miejsca akcji:

- LPR13: *Wrocław Wieża, Ratownik 13, aktywny, informacja L, 1500 stóp na ciśnieniu 1005, destynacja - szpital Borowska i za około minutę granica CTRu.*
- TWR: *Ratownik 13, Wrocław Wieża, witam. Zezwalam na lot VFR w CTR Wrocław nie wyżej niż 1500 stóp, QNH 1005, wiatr 180 stopni, 18 węzłów, wykonuj po prostej do szpitala, zgłoś w dolocie.* (Wypowiedź będzie taka sama w sytuacji, gdy Ratownik startuje z miejsca akcji, które znajduje się wewnątrz CTR).
- LPR13: *Zezwalasz na lot jako VFR w CTRze nie wyżej niż 1500 stóp, zgłoszę w dolocie, Ratownik 13.*
- LPR13: *Wrocław Wieża, Ratownik 13, w dolocie do lądowiska szpitalnego.*
- TWR: *Ratownik 13, wiatr 170 stopni, 16 węzłów, w miarę możliwości zgłoś na ziemi oraz przed odlotem.*
- LPR13: *Zgłoszę na ziemi, Ratownik 13.*
- LPR13: *Ratownik 13, na ziemi.*
- TWR: *Przyjąłem, dzięki.*
- LPR13: *Wrocław Wieża, Ratownik 13, w trakcie startu z Borowskiej, informacja N, 1005, prosimy o powrót do bazy.*
- TWR: *Ratownik 13, jako VFR w CTRze zezwalam wykonywać, wykonuj po prostej w kierunku lotniska, zgłoś z widocznością.*
- LPR13: *Mam zgodę jako VFR w CTRze, zgłoszę z widocznością, Ratownik 13.*
- LPR13: *Wrocław Wieża, Ratownik 13, z widocznością lotniska.*
- TWR: *Ratownik 13, wiatr 160 stopni, 17 węzłów, zezwalam lądować na progu 29, można podejść z kierunku 11.*
- LPR13: *Mam zgodę na lądowanie na progu 29 z kierunkiem 11, Ratownik 13.*

MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE DLA LOTÓW RATOWNICZYCH

Dzień		Noc	
Podstawa chmur	Minimalna widzialność	Podstawa chmur	Widzialność
300 – 400 ft	3 km	powyżej 450 m / 1500 ft	powyżej 5 km
401 – 500 ft	2 km		
powyżej 500 ft	1,5 km		

W przypadku zgłoszenia się po zezwolenie na lot poniżej minimów dla lotu VFR specjalnego, śmigłowcowego, (podstawy chmur 600 ft, widzialność 800 m), organ vATC powinien otrzymać od PIC potwierdzenie, że są mu znane warunki meteorologiczne, i jest w stanie wykonać taki lot. Podstawą prawną do takiej operacji jest specjalne ustępstwo wydane przez nadzór lotniczy dla operatora. Przy wydawaniu zezwolenia na taki lot pomija się określenie typu lotu jaki zostanie wykonany. Minima, poniżej których PIC powinien zaniechać wykonania lotu opisane zostały w powyższej tabeli.

- LPR13: *Wrocław Wieża, Ratownik 13, aktywny, dzień dobry, informacja H, 1006, odlot na północ do miejsca zdarzenia.*
- TWR: *Ratownik 13, Wrocław Wieża, witam. Podstawy chmur 400 ft, widzialność 3km. Potwierdź możliwość wykonania lotu w tych warunkach.*
- LPR13: *potwierdzam.*
- TWR: *Zezwalam na lot w CTR Wrocław, nie wyżej niż 1500 stóp. Wiatr cisza. Zgłoś w powietrzu.*

- LPR13: Zezwalasz na lot VFR w CTRze, nie wyżej niż 1500 stóp, zgłoszę w powietrzu.
- LPR13: Ratownik 13, W powietrzu.
- TWR: Przyjąłem, zgłoś granicę CTRu.
- LPR13: Tak będzie.
- LPR13: Krótco przed granicą CTRu.
- TWR: Opuzczasz przestrzeń kontrolowaną, kontrola ruchu lotniczego zakończona. Poznań Informacja, częstotliwość 127.250. Do powrotu.
- LPR13: Info na 127.250. Do usłyszenia.

MIEJSCA PRZYZIEMIENIA ŚMIGŁOWCÓW LPR NA LOTNISKACH KONTROLOWANYCH

EPBY	DS 08/26 Skrzyżowanie DK E1 ze stanowiskiem 8
EPGD	Skrzyżowanie DS 11/29 z DK A1
EPKK	FATO płyta przedhangarowa
EPKT	DS 27/09
EPLB	DS 25/07
EPLL	DS 25/07
EPMO	DS 26/08
EPPO	DS 10/28 Skrzyżowanie DK N1 z DK L
EPRA	Wyznaczane na żądanie
EPRZ	DS 27/09
EPSC	DS 13/31
EPSY	DS 01/19
EPWA	Skrzyżowanie DS 33/15 z DK: S1, O1, S2, S3, D2, A0 PPS11 (Podejście znad DK K)
EPWR	DS 29/11
EPZG	DS 06/24