



Zasady Wykonywania Lotów z Widocznością – vFIR Warszawa

Regulacje dla pilotów oraz vATC

SPIS TREŚCI

Wprowadzone zmiany do dokumentu	3
Definicje.....	3
Dokumenty nadrzędne	3
Cel powstania dokumentu.....	3
Założenia ogólne oraz procedury operacyjne	4
Minimalne wysokości przelotowe	4
Minimalne wysokości przelotowe dla lotów VFR w nocy	5
Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.....	5
Loty VFR specjalne w przestrzeni kontrolowanej	6
Klasy przestrzeni w vFIR EPWW	7
Wykorzystanie tras oraz punktów VFR	8
Procedury nastawiania wysokościomierza	9
Służba informacji powietrznej - FIS.....	9
Przykładowa korespondencja	9
Przydatne strony i linki	10

WPROWADZONE ZMIANY DO DOKUMENTU

Nr zmiany	Nr strony	Opis zmiany	Data
0	-	Pierwsze wydanie	29.02.2016
1	-	Wydanie drugie zbiorcze.	20.10.2021

DEFINICJE

Zastosowany skrót	Angielskie rozwinięcie skrótu	Polskie rozwinięcie skrótu
PIC	Pilot In Command	Dowódca Statku Powietrznego
vFIR	Virtual Flight Information Region	Wirtualny Rejon Informacji Powietrznej
vATC	Virtual Air Traffic Control	Wirtualna Kontrola Ruchu Lotniczego
INOP	n.d.	Instrukcja Operacyjna
VFR	Visual Flight Rules	Przepisy wykonywania lotów z widocznością
FIS	Flight Information Service	Służba Informacji Powietrznej
SP	n.d.	Statek Powietrzny
AGL	Above Ground Level	Nad Poziomem Ziemi
AAL	Above Aerodrome Level	Nad Poziomem Lotniska
IAS	Indicated Airspeed	Prędkość Przyrządowa
RMZ	Radio Communication Mandatory Zone	Strefa obowiązkowej łączności radiowej

Lot dzienny – Lot wykonywany od 30 min przed wschodem słońca, do 30 min po zachodzie słońca.

Lot nocny – Lot wykonywany od 30 min po zachodzie słońca, do 30 min przed wschodem słońca.

DOKUMENTY NADRZĘDNE

Poniższy poradnik oparty jest o zapisy zawarte w INOP vFIR EPWW, AIP Polska oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące. Kwestie nieregulowane przez poniższy dokument powinny być rozstrzygane w oparciu o wyżej wymienione publikacje.

CEL POWSTANIA DOKUMENTU

Poniższa publikacja ma na celu określenie wytycznych i standaryzację procedur wykonywania oraz kontrolowania lotów VFR w vFIR EPWW w sieci VATSIM.

Dokument powstał wyłącznie na potrzeby Polskiej dywizji VATSIM i nie może być stosowany nigdzie indziej, a zwłaszcza użytkowany operacyjnie w rzeczywistym lotnictwie.

ZAŁOŻENIA OGÓLNE ORAZ PROCEDURY OPERACYJNE

1. Każdy statek powietrzny zamierzający wykonać lot VFR w granicach przestrzeni kontrolowanej, w nocy poza bezpośrednim sąsiedztwem lotniska, w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) lub gdy planowane jest przekroczenie granicy państwowej, zobowiązany jest do złożenia planu lotu. W przypadku wykonywania przelotu w całości poza przestrzenią kontrolowaną obowiązku takiego nie ma. Pomimo tego zaleca się aby każdorazowo składać plan lotu celem zwiększenia świadomości sytuacyjnej innych użytkowników sieci.
2. W przestrzeni kontrolowanej statek powietrzny wykonujący lot VFR powinien nastawić transponder na kod 7000 i mieć włączony tryb Charlie (Mode C, ALT) od momentu zajęcia drogi startowej do momentu zjechania z drogi startowej po lądowaniu, chyba że załogowany kontroler ruchu lotniczego (zwany dalej kontrolerem) nakaże inaczej. W przestrzeni niekontrolowanej posiadanie włączonego transpondera nie jest konieczne, acz zalecane z uwagi na możliwość zapewnienia informacji o ruchu oraz strefach przez informatora FIS.
3. Odpowiedzialność za separację z innymi statkami powietrznymi wynika z klasy przestrzeni powietrznej, w której lot się odbywa. Opis klas przestrzeni pod tym względem znajduje się w rozdziale Klasy przestrzeni w vFIR EPWW.
4. Jeżeli lot ma się odbyć w granicach przestrzeni kontrolowanej, pod kontrolą załogowanego kontrolera, PIC powinien uzyskać zezwolenie na lot w granicach tejże przestrzeni, zarówno dla lotu VFR jak i VFR Spec:
 - a) przy odlocie z lotniska kontrolowanego najpóźniej przed zajęciem drogi startowej,
 - b) przy wlocie w przestrzeń kontrolowaną przed przekroczeniem jej granic. Jeżeli takowe zezwolenie nie zostało wydane (na przykład przez zajętość kanału komunikacji), pilot powinien oczekiwać poza granicami przestrzeni aż do uzyskania zezwolenia.
5. Wszelkie manewry w przestrzeni kontrolowanej odbywają się na podstawie zezwolenia lub instrukcji wydanej przez załogowanego kontrolera, chyba że procedury lokalne mówią inaczej. Dla przykładu PIC powinien uzyskać zgodę na uruchomienie, kołowanie oraz zajęcie drogi startowej. Żadna z wcześniej wymienionych operacji nie może się odbyć bez zgody kontrolera.
6. Loty VFR nie mogą być wykonywane powyżej FL195 oraz z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi. Ponadto w locie VFR obowiązują ograniczenia prędkości wynikające z klasy przestrzeni, w której dany lot się odbywa, oraz z warunków pogodowych – opis w dalszej części dokumentu.
7. Jeżeli kontroler nie wydał innej instrukcji, przeloty VFR wykonywane powyżej 900 m (3 000 ft) nad ziemią lub wodą, są wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danej linii drogi zgodnie z zasadą: linia drogi od 000° do 179° poziomy nieparzyste + 500ft, linia drogi od 180° do 359° poziomy parzyste + 500ft. Przykładowo: loty w kierunku wschodnim powinny się odbywać na wysokościach 3500 ft, 5500 ft, FL95 a loty w kierunku zachodnim na 4500 ft, 6500 ft, FL85, FL105, itd. Przykładowy plan lotu ze zmianą kierunku oraz wysokości lotu zaprezentowano w rozdziale „Wykorzystanie tras oraz punktów VFR”.

MINIMALNE WYSOKOŚCI PRZELOTOWE

Podczas wykonywania lotu VFR, poza operacjami startu oraz lądowania, należy stosować minimalne wysokości przelotu, podane w poniższej tabeli. Poniższe ograniczenia nie obowiązują podczas wykonywania dolotów oraz odlotów według opublikowanych procedur lotniskowych.

Teren, nad którym wykonywany jest przelot	Minimalna wysokość przelotowa
Teren niezabudowany	- 150 m/500 ft nad terenem, wodą bądź przeszkodą terenową w promieniu 150 m od statku powietrznego
Gęsta zabudowa miast i osiedli do 25 000 mieszkańców	- 300 m/1000 ft nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego
Miasto powyżej 25 000 do 50 000 mieszkańców	- Powyżej 500 m/1650 ft AGL dla tłokowych SP - Powyżej 1000 m/3300 ft dla SP wyposażonych w inne silniki
Miasto powyżej 50 000 do 10 0000 mieszkańców	- Powyżej 1000 m/3300 ft AGL
Miasto powyżej 100 000 mieszkańców	- Powyżej 1500 m/4900 ft AGL
Miasto stołeczne Warszawa	- Powyżej 2000 m/6500 ft AGL

Jako „Miasto powyżej [...]” rozumie się granice administracyjne miasta.

Należy nadmienić, że w każdym przypadku to PIC jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpiecznego przewyższenia nad terenem oraz przeszkodami. Jeżeli z charakterystyk statku powietrznego wykonującego lot nad obszarami miast, o których mowa w powyższej tabeli, wynika, że w przypadku sytuacji awaryjnej do lot do stosownego miejsca lądowania awaryjnego nie jest możliwy, to wysokość lotu powinna być zwiększona stosownie do wymogów charakterystyk tego statku powietrznego.

Minimalne wysokości przelotowe dla lotów VFR w nocy

Wysokości minimalne nad terenami niezabudowanymi, podczas lotu VFR nocnego ulegają zwiększeniu zgodnie z następującymi zasadami:

Teren, nad którym wykonywany jest przelot	Minimalna wysokość przelotowa
Teren wyżynny lub górzysty	600 m/2000 ft nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od statku powietrznego
Teren inny niż wymieniony wyżej	300 m/1000 ft nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od statku powietrznego

WARUNKI METEOROLOGICZNE DLA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ

Za wyjątkiem lotów HEMS oraz lotów specjalnych VFR minima pogodowe są następujące:

ZAKRES WYSOKOŚCI ALTITUDE BAND	KLASA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ AIRSPACE CLASS	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE FLIGHT VISIBILITY	ODLEGŁOŚĆ OD CHMUR DISTANCE FROM CLOUD
Na poziomie FL 100 i powyżej/ At and above FL 100	C	8 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
Poniżej FL 100 i powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ Below FL 100 and above 900 m (3000 ft) AMSL or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D G	5 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
Na i poniżej 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ At and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D	5 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
	G	5 km*	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi/ Clear of cloud and with the surface in sight

Rys 1. Minima widzialności i odległości od chmur w poszczególnych klasach przestrzeni powietrznej na różnych wysokościach. [AIP Polska, sekcja VFR]

* Loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w dzień w klasie przestrzeni G, na i poniżej wysokości 900 m (3 000 ft) nad poziomem morza albo 300 m (1000 ft) nad poziomem terenu – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, można wykonywać przy widzialności w locie poniżej 5 km, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

a) samolotami, przy widzialności nie mniejszej niż 1500 m: z prędkością nie większą niż 140 węzłów IAS, lecz w każdym przypadku dającą możliwość dostrzeżenia i ominięcia pozostałego ruchu oraz przeszkód, lub w warunkach, gdzie szansa na napotkanie innego ruchu jest niewielka.

b) śmigłowcami, przy widzialności nie mniejszej niż 800 m: z prędkością dającą możliwość dostrzeżenia i ominięcia pozostałego ruchu oraz przeszkód.

Loty VFR specjalne w przestrzeni kontrolowanej

Lot VFR specjalny może się odbyć pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia vATC przy zachowaniu poniższych warunków:

1. Lot w dzień;
2. Lot z dala od chmur i z widocznością ziemi;
3. Z prędkością umożliwiającą zauważenie i ominięcie innego ruchu oraz przeszkód, jednak nie większą niż 140 węzłów IAS;
4. Przy pułapie chmur nie mniejszym niż 600 ft.

Ruch VFR Spec jest separowany od ruchu IFR i innego ruchu VFR Spec przez zalogowanego kontrolera. Ponieważ loty Specjalne VFR są bezpośrednio związane ze złą pogodą, można spodziewać się, że piloci nie będą w stanie dostrzec innego ruchu w odpowiednim czasie. Z tego powodu, kontroler będzie stosował separacje geograficzną polegającą na prowadzeniu statków powietrznych w taki sposób, aby w danym fragmencie przestrzeni powietrznej był tylko jeden statek powietrzny. W tym celu kontroler może na przykład nakazać oczekiwanie nad danym punktem VFR; zabronić wlotu do CTR do momentu, gdy inny statek powietrzny w locie VFR Spec nie opuści strefy kontrolowanej; lub oczekiwać z wydaniem zezwolenia na start do momentu całkowitej pewności, że nie dojdzie do zaniżenia separacji z innym statkiem powietrznym.

Przez wzgląd na zwiększone obciążenie pracą przez ruch VFR Spec, kontroler po przeanalizowaniu sytuacji ruchowej w swojej przestrzeni decyduje o udzieleniu lub o braku zezwolenia. W przypadku odmowy wydania zezwolenia informuje o tym pilota podając powód odmowy (duże natężenie ruchu, złożona sytuacja ruchowa, itd.).

W przypadku braku zalogowanego kontrolera obsługującego dane lotnisko należy zachować szczególną ostrożność podczas symulacji lotu VFR Spec, informując z wyprzedzeniem o swoich zamiarach innych uczestników sieci na częstotliwości UNICOM. Ponadto w miarę możliwości należy obserwować sytuację ruchową dookoła samolotu za pomocą dodatkowych programów aby swoimi działaniami nie spowodować sytuacji konfliktowej z innymi użytkownikami sieci VATSIM. Należy również przyjąć, iż pierwszeństwo mają statki powietrzne wykonujące lot IFR, ze względu na ich ograniczone możliwości manewru.

KLASY PRZESTRZENI W vFIR EPWW

Charakterystykę klas przestrzeni powietrznej, spotykanej w vFIR EPWW zaprezentowano w tabeli poniżej:

Klasa przestrzeni	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenia prędkości	Konieczność uzyskania zezwolenia na lot
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	brak	Tak
	VFR	VFR od IFR VFR Spec od IFR VFR Spec od VFR Spec	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; 2) Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu VFR/VFR (na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji).	Max 250 węzłów IAS poniżej FL100	
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Max 250 węzłów IAS poniżej FL100	Tak
	VFR	VFR Spec od IFR VFR Spec od VFR Spec	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)		
G	IFR	Brak	Na żądanie służba informacji powietrznej	Max 250 węzłów IAS poniżej FL100	Nie
	VFR				

Ponad wyżej wymienione klasy przestrzeni w vFIR EPWW obowiązują strefy zakazu oraz ograniczenia lotów [EP(R), EP(P)] o granicach zgodnych z tymi, spotykanymi w rzeczywistym FIR EPWW. W locie VFR PIC ma obowiązek omijać strefy P oraz R (chyba, że lot spełnia warunki wlotu do takiej strefy - na przykład wlot szybowcem do strefy objętej zakazem lotu samolotami z napędem silnikowym). Ograniczenia nie dotyczą statków powietrznych, których status lotu zezwala na naruszenie tych przestrzeni.

Statki powietrzne wykonujące loty VFR w przestrzeni klasy G powinny prowadzić nasłuch (monitorować) częstotliwość kontrolera jeżeli zapewnia on służbę kontroli ruchu lotniczego w przestrzeni klasy C lub D powyżej miejsca wykonywania lotu, chyba że pozostają na łączności ze służbą zapewniającą FIS. *Uwaga: Oznacza to, że należy ustawić radio na aktywną częstotliwość kontrolera, aby móc odpowiedzieć na ewentualne wezwanie. Nie jest konieczny jakiegokolwiek kontakt z kontrolerem, dopóki nie zostanie wydane takie polecenie.*

Na żądanie, gdy sytuacja na to pozwala, kontroler przestrzeni znajdującej się nad przestrzenią klasy G może zapewnić Służbę Informacji Powietrznej (FIS). Zgłoszenie żądania powinno zawierać znak wywoławczy, aktualną pozycję i lotnisko docelowe.

Jeżeli w przestrzeni klasy C lub D nie jest zapewniana kontrola ruchu lotniczego, należy zwrócić szczególną uwagę na ruch wykonujący lot według przepisów IFR, gdyż ruch taki ma ograniczone możliwości odchylenia od zaplanowanej trajektorii.

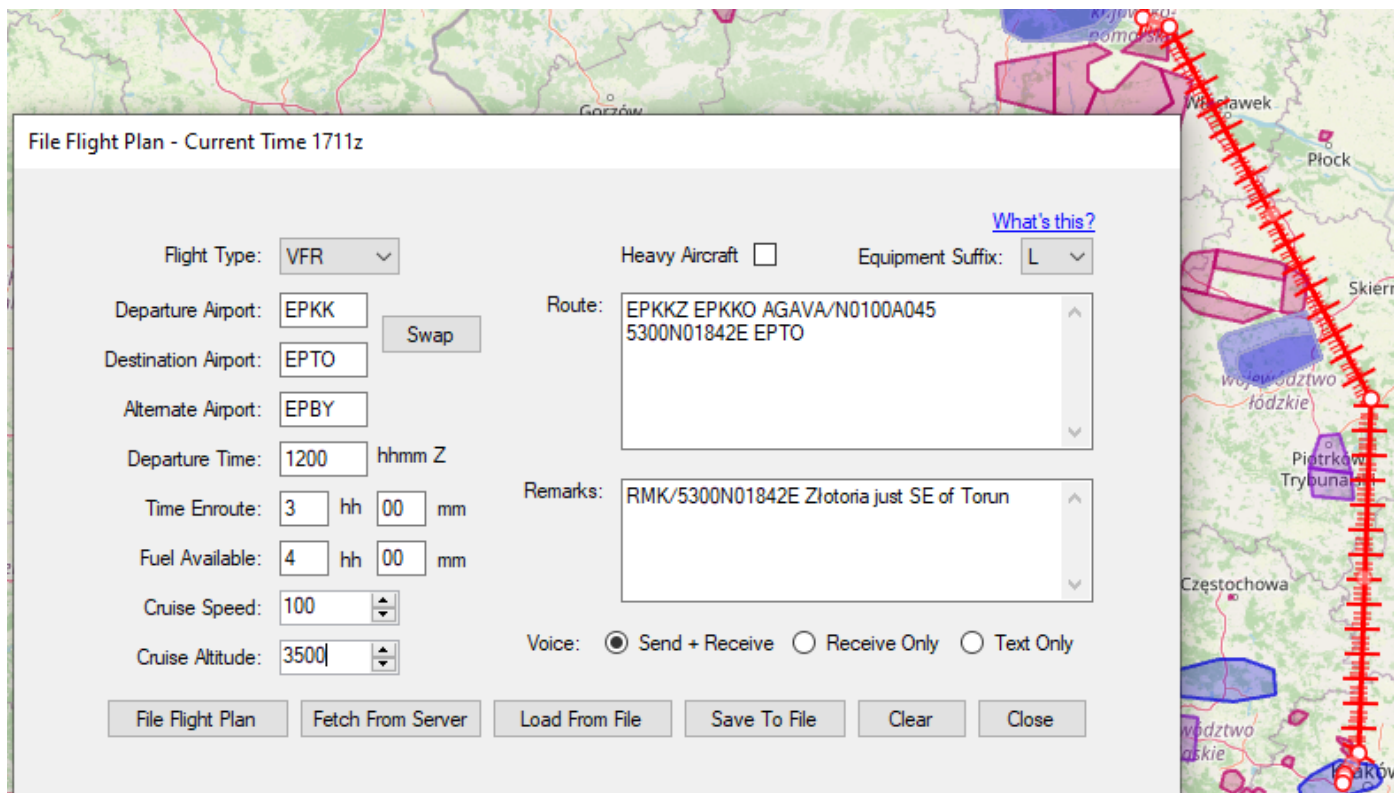
PIC wykonujący lot VFR musi utrzymywać ciągłą, dwukierunkową łączność, kiedy:

1. Znajduje się w, lub zamierza przeciąć przestrzeń klasy C lub D, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;
2. Wykonuje przelot przez RMZ, który znajduje się w obszarze odpowiedzialności zalogowanego kontrolera;
3. Zamierza przejść do lotu IFR znajdując się w przestrzeni klasy G, a w przestrzeni klasy C lub D powyżej miejsca wykonywania lotu zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;
4. Znajduje się na lotnisku niekontrolowanym i obecna jest służba ruchu lotniczego właściwa dla danego lotniska;
5. Otrzymał polecenie skontaktowania się od odpowiedniej służby ruchu lotniczego.

W każdym innym przypadku PIC powinien monitorować częstotliwość UNICOM (122.800) i rozgłaszać swoje zamiary, jeśli informacja taka może być przydatna dla innego użytkownika przestrzeni powietrznej.

WYKORZYSTANIE TRAS ORAZ PUNKTÓW VFR

1. Loty VFR zaczynające się, kończące się lub przecinające strefy kontrolowane lotnisk (CTR), o ile właściwy organ vATC nie wyda innych instrukcji, muszą być wykonywane zgodnie z opublikowanymi procedurami VFR danego lotniska. Przed lotem pilot powinien zapoznać się z odpowiednimi mapami tras dolotowych, odlotowych i tranzytowych VFR oraz z mapami operacyjnymi VFR danych lotnisk a także rodzajem klasy przestrzeni powietrznej (C, D, G) w jakich będzie wykonywał lot.
2. Loty VFR do/na/z przecięciem przestrzeni w okolicach lotniska niekontrolowanego powinny być wykonywane zgodnie z zapisami zawartymi w AIP VFR danego lotniska
3. Składając plan lotu VFR pilot powinien opisać trasę wewnątrz oraz w pobliżu przestrzeni kontrolowanej za pomocą odpowiednich punktów VFR wpisując je w planie lotu w formacie: kod lotniska + litera punktu (przykładowo EPKTX dla punktu X-Ray w Katowicach).
4. Granicą zezwolenia na lot według VFR jest granica przestrzeni kontrolowanej lub lotnisko docelowe, jeśli dany lot wykonywany jest bez opuszczenia tej przestrzeni.
5. Trasa w planie lotu powinna być określona za pomocą:
 - a. Punktów VFR (np. EPKTX), punktów IFR (np. KOTEK) lub pomocy radionawigacyjnych (np. KAX, JED);
 - b. Współrzędnych geograficznych (format: 5212N01923E - 52 stopnie 12 minut szerokości północnej, 19 stopni 23 minuty długości wschodniej);
 - c. Radiału i odległości od pomocy radionawigacyjnej (format: LOZ234019 - radial 234 LOZ VOR, odległość 19 mil morskich);
 - d. Lotnisk w formacie A[ICAO] (np. AEPJA)
6. Dla lepszej świadomości sytuacyjnej, w polu REMARKS można umieścić dopisek jaka jest najbliższa większa miejscowość blisko współrzędnych lub namiaru i odległości od pomocy nawigacyjnej, np. 5212N01923E (KUTNO).



File Flight Plan - Current Time 1711z

Flight Type: VFR Heavy Aircraft Equipment Suffix: L [What's this?](#)

Departure Airport: EPKK

Destination Airport: EPTO

Alternate Airport: EPBY

Departure Time: 1200 hhmm Z

Time Enroute: 3 hh 00 mm

Fuel Available: 4 hh 00 mm

Cruise Speed: 100

Cruise Altitude: 3500

Route: EPKKZ EPKKO AGAVA/N0100A045
5300N01842E EPTO

Remarks: RMK/5300N01842E Ziortoria just SE of Torun

Voice: Send + Receive Receive Only Text Only

Przykładowy plan lotu VFR ukazujący możliwą trasę, na której dokonano zmiany wysokości przelotowej na punkcie AGAVA

PROCEDURY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZA

1. Statki powietrzne wykonujące loty na i poniżej wysokości przejściowej 2000 m (6500 ft) AMSL powinny mieć wysokościomierz nastawiony na QNH najbliższego lotniska, dla którego dostępne są w sieci VATSIM depesze METAR.
2. Statki powietrzne wznoszące powyżej wysokości przejściowej 2000 m (6500 ft) AMSL powinny mieć wysokościomierz nastawiony na ciśnienie standardowe równe 1013,25 hPa (29,92 inHg, 760 mmHg).
3. Statki powietrzne zniżające poniżej poziomu przejściowego powinny ustawić ciśnienie jak w punkcie 1. Aktualny poziom przejściowy oraz depesze METAR dostępne są na stronie głównej PL-VACC.

SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ - FIS

Zasady działania oraz procedury operacyjne FIS w vFIR EPWW dostępne są w dokumencie INOP FIR Warszawa. Poniżej zaprezentowane zostaną przykłady komunikacji pomiędzy statkiem powietrznym wykonującym lot VFR a odpowiednim organem vATC, zapewniającym FIS.

W zgłoszeniu początkowym powinny się znaleźć następujące elementy:

1. Znaki wywoławcze statku powietrznego oraz stacja wywoływana;
2. Aktualna pozycja, wysokość, kod transpondera (7000, o ile właściwy organ vATC nie przydzielił innego);
3. Typ statku powietrznego, szczególnie, jeśli lot odbywa się bez planu lotu;
4. Informacja o przybliżonej trasie przelotu lub informacja o tym, że lot jest wykonywany według złożonego planu lotu.

Liczbę osób na pokładzie w realiach VATSIM pomija się.

Przed zgłoszeniem się do stacji zapewniającej FIS należy przez chwilę prowadzić nasłuch, celem upewnienia się, że nie przerwie się innej korespondencji.

Przykładowa korespondencja

- Warszawa zbliżanie, SP-ABC, dobry wieczór. Nad WAR, 1500 stóp, Cessna 172, ze squawkiem 7000, wykonuję do Piotrkowa, przez Łowicz (można użyć stwierdzenia „Zgodnie ze złożonym planem lotu”, jeżeli takowy został złożony na dany lot), proszę o służbę informacji powietrznej.

- SP-ABC, Warszawa zbliżanie, witam. QNH regionalne 1015, brak zgłoszonego ruchu w okolicy, zgłoś w dolocie do CTR Łodzi.

- 1015, zgłoszę w dolocie, SP-ABC.

Gdy wykonuje się odlot z lotniska kontrolowanego, w początkowym zgłoszeniu można pominąć ustawiony kod transpondera, jako, że domyślnym w takim wypadku jest 7000.

W przypadku, gdy vATC, zapewniający FIS będzie informował o innym znaczącym ruchu w okolicy możemy się spodziewać następującego komunikatu:

- SP-ABC, Informacja o ruchu. 2 mile przed tobą, na godzinie 11, Cessna 152 na podobnej wysokości, z kursem przeciwnym.

- SP-ABC Ruch obserwuję.

- SP-GCD, Traffic information, Cessna 172, at your 11 o'clock, same altitude, opposite heading.

- Looking out, SP-GCD.

Jeżeli ruch nie jest w zasięgu wzroku, należy unikać stwierdzenia „Obserwuję na TCASie”. Prawidłowym określeniem jest „Ruchu (jeszcze) nie obserwuję”.

W przypadku, gdy informator widzi, że jakiś statek powietrzny jest na kursie wskazującym możliwość naruszenia strefy zakazu/ograniczenia lotów, może zasugerować kurs dla ominięcia strefy.

- SP-ABC, dwie mile przed tobą jest strefa EP(P)5. Dla ominięcia sugeruję w prawo na kurs 270.
- Dziękuję za informację, skręcam w prawo 270, SP-ABC.

W dolocie przestrzeni kontrolowanej, dla której dostępny jest kontroler, koniecznym jest zgłoszenie się po zezwolenie na wlot:

- Okęcie wieża, SP-ABC, dobry wieczór. W dolocie do punktu X-ray, 1000 stóp, informacja B na pokładzie. Poproszę o zezwolenie na wlot do CTRu jako VFR.
- SP-ABC, Okęcie wieża, witam. QNH 1015. Zezwalam na wlot do przestrzeni kontrolowanej jako VFR. W CTRze utrzymuj 1500 stóp, dołącz do lewego kręgu pasa 33. Zgłoś pozycję z wiatrem z intencjami.
- Zezwalam na wlot jako VFR. W CTRze 1500 stóp na QNH 1015, i zgłoszę prawą z wiatrem do 33. SP-ABC.

PRZYDATNE STRONY I LINKI

Lista depez METAR i wartość poziomu przejściowego (z prawej strony witryny):

- www.pl-vacc.org.pl

Mapy pogodowe dla różnych obszarów Polski:

- www.awiacja.imgw.pl/gamet
- awiacja.imgw.pl/significant/
- <https://awiacja.imgw.pl/pdf/metar.pdf> Opis depezy METAR

Mapy lotnisk, oraz procedur dolotowych dla lotnisk niekontrolowanych (Sekcja AD):

- www.ais.pansa.pl/publikacje/aip-vfr/

Mapy lotnisk, oraz procedur dolotowych dla lotnisk kontrolowanych (Sekcja AD):

- www.ais.pansa.pl/publikacje/aip-ifr/

INOP vFIR Warszawa (zakładka regulations):

- pl-vacc.org.pl/newvacc/files.php