

Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP  
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

AON WOWN. 4374/92

~~Do użytku służbowego~~

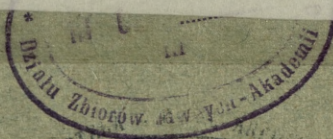
Egz. Nr..... 2

## WOJSKOWY RUCH LOTNICZY W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ RP

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej  
5/1737



05 001737-002-0



WARSZAWA

60423

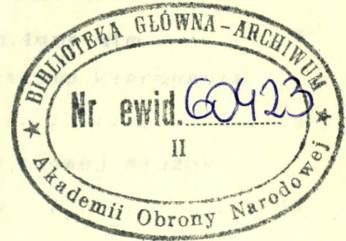


**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ**  
**KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH**

AON wewn. 4374/92

~~Do użytku służbowego~~

Egz. nr .....2



**WOJSKOWY RUCH LOTNICZY**  
**W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ RP**

~~S/1737~~



WARSZAWA

kwiecień

1992

Postanowienia dotyczące wojskowej służby ruchu lotniczego na  
podstawie "INSTRUKCJI RUCHU LOTNICZEGO", wyd.DWLOP Warszawa 1991  
sygn.WLOP 33/91 opracował:

mjr dypl.nawig. Krzysztof KOZŁOWSKI

## SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW I OKREŚLEŃ .....	5
Rozdział 1. PRZEPISY OGÓLNE .....	7
Rozdział 2. STRUKTURA ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNA SYSTEMU KIEROWANIA RUCHEM LOTNICZYM W POLSKIEJ PRZEST- RZENI POWIETRZNEJ .....	9
2.1. Organizacja i zadania systemu kierowania ruchem lotniczym .....	9
2.2. Organizacja i zadania wojskowej służby ruchu lotniczego .....	10
Rozdział 3. ZASADY RUCHU LOTNICZEGO W POLSKIEJ PRZESTRZE- NI POWIETRZNEJ .....	11
Rozdział 4. ZASADY PLANOWANIA, ANALIZY I KOORDYNACJI LOTÓW /PRZELOTÓW/ .....	15
Rozdział 5. UDZIELANIE ZEZWOLEŃ NA LOTY I PRZELOTY .....	18
Rozdział 6. ZABEZPIECZENIE LOTÓW I PRZELOTÓW .....	20
Rozdział 7. OBIEG INFORMACJI O WYKONYWANYCH LOTACH I PRZE- LOTACH .....	23
Rozdział 8. KIEROWANIE I KONTROLOWANIE /NADZOROWANIE/ RUCHU LOTNICZEGO .....	25
ZAŁĄCZNIKI .....	29

## WYKAZ SKROTOW I OKRESLEN

ACC	- kontrola obszaru (Area control centre - ang.)
APP	- kontrola zbliżania (Apprsach control office - ang.)
BRL	- bliższa radiolatownia lotniskowa
BRt	- brygada radiotechniczna
CKRL	- Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego
COKRL	- Centralny Ośrodek Koordynacji Ruchu Lotniczego
DKL	- dyżurny kierownik lotniska
DNL	- dyżurny nawigator lotów
DNSD	- dyżurny nawigator stanowiska dowodzenia
DO	- dyżurny operacyjny
DOL	- drogowy odcinek lotniskowy
DPD	- dyspozytorski punkt dowodzenia
DRL	- dalsza radiolatownia lotniskowa
dr1	- dyżurny ruchu lotniczego
dr11	- dyżurny ruchu lotniczego lotniska
DSO	- dyżurna służba operacyjna
DWLOP	- Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej
FIR	- rejon informacji lotniczej (Flight information region - ang.)
GILC	- Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego
IFR	- lot/loty/ według przyrządów (Instrument flight rules - ang.)
KL	- kierownik lotów
kr1	- kierowanie ruchem lotniczym
MTiGM	- Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej
MW	- marynarka wojenna
NEZL	- naziemne elektroniczne zabezpieczenie lotów
NSL	- nawigator systemu lądowania
OKRL	- ośrodek kierowania ruchem lotniczym
OP	- obrona powietrzna
OPL	- obrona przeciwlotnicza
OW	- okręg wojskowy
P1SD	- połączone stanowisko dowodzenia
PN	- punkt naprowadzania
PSK	- pomocnicze stanowisko kierowania
RL	- ruch lotniczy
ROKRL	- rejonowy ośrodek koordynacji ruchu lotniczego
RP	- Rzeczpospolita Polska
RSL	- radiolokacyjny system lądowania
RSZ	- rodzaj sił zbrojnych

- SD/SK/ - stanowisko dowodzenia /stanowisko kierowania/
- SRL - służba ruchu lotniczego
- STD - wysokość standardowa
- TWR - kontrola lotniska (Tower - ang.)
- UL - ubezpieczenie lotów
- VFR - lot/loty/ z widocznością (Visual Flight Rules- ang.)
- VIP - oznaczenie międzynarodowe na lot statku powietrznego z osobami ważnymi na pokładzie (Very important person - ang.)
- WLOP - Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej
- WOSL - Wyższa Oficerska Szkoła lotnicza
- WRt - wojska radiotechniczne
- ZL - zawiadowca lotniska
- ZT - związek taktyczny

## Rozdział 1

### PRZEPISY OGÓLNE

1. Ogólny nadzór nad wykorzystaniem polskiej przestrzeni powietrznej dla ruchu wszystkich statków powietrznych sprawuje szef Sztabu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej /WLOP/ poprzez szefa służby ruchu lotniczego /SRL/ WLOP.
2. Szefowi SRL WLOP, operacyjnie pod względem RL, podlegają wszystkie dyżurne zmiany wojskowych organów ruchu lotniczego.
3. Terytorialny zakres działania wojskowych i cywilnych organów ruchu lotniczego obejmuje cały polski rejon informacji powietrznej zwany też rejonem informacji powietrznej Warszawa lub FIR - Warszawa.
4. Granice polskiego rejonu informacji powietrznej /FIR Warszawa/ sięgają od powierzchni lądu /wody/ do wysokości nieograniczonej i przebiegają:
  - a) na obszarze lądowym i wodach wewnętrznych - po linii granicy państwowej RP;
  - b) na Morzu Bałtyckim - po linii łączącej punkty:  $53^{\circ}56'N$   $14^{\circ}13'E$  -  $54^{\circ}55'N$   $14^{\circ}18'E$  -  $54^{\circ}55'N$   $14^{\circ}22'E$  - stąd po łuku koła zakreślonego z lotniska RÜHNE / $55^{\circ}04'N$   $14^{\circ}46'E$ / promieniem 30 km zgodnie z ruchem wskazówek zegara do linii łączącej punkty o współrzędnych geograficznych:  $54^{\circ}55'N$   $15^{\circ}08'E$  -  $54^{\circ}27'N$   $15^{\circ}52'E$  -  $55^{\circ}51'N$   $17^{\circ}33'E$  -  $54^{\circ}36'N$   $19^{\circ}24'E$  -  $54^{\circ}27'N$   $19^{\circ}38'E$ .
5. W polskiej przestrzeni powietrznej wyznacza się:
  - przestrzeń operacyjną: przestrzeń lotów koordynowanych;  
przeźren lotów swobodnych;
  - przestrzeń kontrolowaną.

6. Przestrzeń operacyjna - przestrzeń dla ruchu statków powietrznych ograniczona granicą państwową z wyłączeniem przestrzeni kontrolowanej.

Przestrzeń lotów koordynowanych - przestrzeń operacyjna powyżej wysokości 400 m od powierzchni terenu, w której ruch statków powietrznych jest koordynowany i podlega kontroli.

Przestrzeń lotów swobodnych - przestrzeń operacyjna poniżej wysokości 400 m dla ruchu statków powietrznych z prędkością lotu do 300 km/h wyłącznie z widzialnością ziemi /VFR/, nie podlegająca wstępnemu planowaniu i koordynacji lotów, gdzie odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotu ponosi załoga statku powietrznego. Z przestrzeni tej wyłączone są strefy zakazane, niebezpieczne, o ograniczonym ruchu lotniczym, rejony nadlotniskowe czynnych lotnisk, a dla statków cywilnych dodatkowo rejony bazowania określonych jednostek wojskowych i rejony nadlotniskowe lotnisk wojskowych.

7. Przestrzeń kontrolowana - przestrzeń dla potrzeb komunikacji lotniczej w postaci: międzynarodowych i krajowych dróg lotniczych /stałych i warunkowych/, rejonów i stref kontrolowanych lotnisk komunikacyjnych oraz lotnisk wojskowych udostępnionych dla potrzeb cywilnej komunikacji lotniczej.

8. Ponadto w polskiej przestrzeni powietrznej wyznacza się:

- rejony lotów lotnisk i węzłów lotnisk;
- strefy zakazane, niebezpieczne i o ograniczonym ruchu;
- rejony nadlotniskowe;
- strefy pilotażu i lotów koszących;
- strefy odpowiedzialności OKRL;
- strefy szybowcowych lotów falowych;
- rejony lotów balonów wolnych.

## Rozdział 2

### **STRUKTURA ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNA SYSTEMU KIEROWANIA RUCHEM LOTNICZYM W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

#### **2.1. Organizacja i zadania systemu kierowania ruchem lotniczym.**

1. Dla zabezpieczenia i obsługi ruchu lotniczego ministrowie Obrony Narodowej, Transportu i Gospodarki Morskiej powołują organa kierowania, kontroli, koordynacji i nadzoru ruchu lotniczego.
2. W skład systemu kierowania ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej wchodzi następujące, ściśle współdziałające ze sobą, organa wojskowej i cywilnej służby ruchu lotniczego:
  - centralny i rejonowe wojskowo-cywilne ośrodki koordynacji ruchu lotniczego /COKRL i ROKRL/;
  - centrum kontroli ruchu lotniczego /CKRL/;
  - wojskowe i cywilno-wojskowe ośrodki kierowania ruchem lotniczym węzłów lotnisk /OKRL/;
  - dyżurni ruchu lotniczego lotnisk, kontrolerzy ruchu lotniczego i zawiadowcy lotnisk.
3. Do zadań wyżej wymienionych organów należy:
  - planowanie, analizowanie i koordynowanie całokształtu ruchu lotniczego;
  - zapewnienie sprawnego i bezkolizyjnego ruchu lotniczego wszystkim użytkownikom polskiej przestrzeni powietrznej;
  - wprowadzanie bezpiecznych separacji pomiędzy statkami powietrznymi lub grupami tych statków;
  - przekazywanie załogom statków powietrznych niezbędnych poleceń, wskazówek i informacji;
  - udzielanie pomocy załogom statków powietrznych w szczególnie trudnych sytuacjach oraz uruchamianie poszukiwania i akcji ratowniczej;

- przekazywanie grupom analizy wojsk radiotechnicznych WLOP niezbędnymi informacjami o planowanych i wykonywanych lotach.

## 2.2. Organizacja i zadania wojskowej służby ruchu lotniczego.

### 4. Organami wojskowej służby ruchu lotniczego /załącznik 1/ są;

#### a) organa centralne:

- oddział SRL sztabu WLOP;
- Centralny Ośrodek Koordynacji Ruchu Lotniczego /COKRL/;

#### b) organa korpusów /dywizji/:

- wydział SRL sztabu korpusu /dywizji/;
- rejonowy ośrodek koordynacji ruchu lotniczego /ROKRL/;
- ośrodki kierowania ruchem lotniczym /OKRL/;
- inspektorzy RL ZT;
- dyżurni ruchu lotniczego lotnisk /drll/;

#### c) organa Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej /WOSL/:

- inspektor RL;
- dyżurni ruchu lotniczego lotnisk /drll/;

#### d) w Marynarce Wojennej - dyżurni ruchu lotniczego lotnisk /drll/.

Kierownictwo i nadzór specjalistyczny nad działalnością drll marynarki wojennej sprawuje szef wydziału nawigacji szefostwa lotnictwa MW.

### 5. Oddział SRL sztabu WLOP jest organem wykonawczym szefa sztabu WLOP; sprawuje specjalistyczne kierownictwo i nadzór nad działalnością wojskowej służby ruchu lotniczego oraz zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom. Do podstawowych zadań oddziału SRL należy:

- a) kierowanie całokształtem pracy wojskowej SRL SZ RP;
- b) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej;
- c) nadzorowanie i kontrolowanie działalności, podległych organów ruchu lotniczego;
- d) współdziałanie i współpraca pomiędzy wojskową i cywilną służbą ruchu lotniczego RP oraz służbami ruchu lotniczego zainteresowanych państw.

### Rozdział 3.

#### **ZASADY RUCHU LOTNICZEGO W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

1. Podczas lotów /przelotów/ obowiązują następujące zasady utrzymywania łączności radiowej z OKRL:
  - a) ośrodki kierowania ruchem lotniczym są przygotowane do utrzymywania łączności na częstotliwościach:
    - piątego i pierwszego kanału - nasłuch ciągły;
    - drugiego kanału lotnisk rozmieszczonych w strefie odpowiedzialności danego OKRL - na czas trwania lotów po uzgodnieniu przez DKL lub KL;
    - dowodzenia i naprowadzania PN PiSD, po uzgodnieniu zapotrzebowania odpowiednich PiSD;
    - czwartego kanału - prowadzenie ciągłego nasłuchu;
  - b) załogi wojskowych statków powietrznych /z wyjątkiem samolotów przechwytyjących - naprowadzanych/ podczas wykonywania lotów pozalotniskowych obowiązane są do nawiązania /utrzymywania/ łączności z OKRL, podając swój indeks, lotnisko startu, lotnisko lądowania, kurs i wysokość lotu. Nawiązanie łączności i złożenie meldunku obowiązuje również w razie przelotu ze strefy odpowiedzialności jednego ośrodka do strefy odpowiedzialności drugiego ośrodka;
  - c) łączność z OKRL powinna być utrzymywana na częstotliwości /kanale/, na której nawiązano ją po raz pierwszy. Zmianę częstotliwości radiostacji pokładowej można dokonać po uzyskaniu zgody dyżurnego zmiany ośrodka;
  - d) łączność z OKRL pilot kończy w następujących przypadkach:
    - po wylocie ze strefy słyszalności lub strefy odpowiedzialności danego ośrodka;
    - w odległości 50-60 km od lotniska docelowego za zgodą dyżurnego danego ośrodka, po nawiązaniu łączności z DKL /KL/.

2. Jeżeli plan lotu pozalotniskowego /przelotu/ nie przewiduje przelotu przestrzeni kontrolowanych, to odległość lotu /przelotu/ od takiej przestrzeni nie może być mniejsza niż 10 km.
3. Loty /przeloty/ wojskowych statków powietrznych, w zależności od przyjętej procedury pilotowania i nawigowania, dzielią się na:
  - a) loty wzrokowe - z widzialnością ziemi /VFR/, przy których podstawą pilotowania i nawigowania jest obserwacja wzrokowa przestrzeni powietrznej powierzchni ziemi /wody/ w celu uniknięcia kolizji ze statkami powietrznymi i przeszkodami;
  - b) loty wg przyrządów - bez widoczności ziemi /IFR/, przy których podstawą pilotowania i nawigowania są przyrządy pokładowe i systemy pilotażowo-nawigacyjne. Załoga odpowiada za utrzymanie warunków lotu, wynikających z przyjętej procedury, która zapewnia uniknięcie kolizji z przeszkodami i statkami powietrznymi bez konieczności obserwacji wzrokowej przestrzeni powietrznej.
4. Uniknięcie kolizji z przeszkodami i statkami powietrznymi podczas lotu /przelotu/ wg przyrządów realizowane jest poprzez przydzielanie przez SRL bezpiecznej wysokości /poziomu/ lotu oraz zapewnienie odpowiedniej separacji /zał. 2 i 3/.
5. Bezpieczna wysokość lotu w lotach nadlotniskowych równa się wysokości podstawy chmur określonej przy minimalnych warunkach atmosferycznych dla danego lotniska, odpowiednio dla poszczególnych typów statków powietrznych i jest podana w instrukcji użytkowania danego lotniska.
6. Bezpieczna wysokość lotu pozalotniskowego /przelotu/, określona w stosunku do najwyższej przeszkody w pasie 25 km w prawo i w lewo od trasy lotu /przelotu/, równa się wartościom podanym w tabeli:

teren	prędkość	do 300 km/h	300-600 km/h	powyżej 600 km/h
nizinny i pagórkowaty		100 m	200 m	400 m
górzysty		300 m	400 m	600 m

7. W celu uniknięcia sytuacji kolizyjnych pomiędzy statkami powietrznymi, których trasy lotów /przelotów/ przecinają się lub przebiegają w pobliżu siebie należy stosować separacje zgodnie z załącznikiem 3.

8. ZABRANIA SIE zbliżania do statku powietrznego nie wykonującego wspólnego zadania, bez odpowiedniej separacji wysokościowej na niżej wyszczególnione odległości w stosunku do:

- komunikacyjnych statków powietrznych - 5 km;
- statków powietrznych o prędk. ponad 300 km/h - 2 km;
- statków powietrznych o prędk. do 300 km/h - 500 m.

9. Podczas działań bojowych lotnictwa wojskowego, ćwiczeń z wojskami na szczeblach operacyjnych, ćwiczeń w systemie WLOP oraz działań lotnictwa MSW w ochronie bezpieczeństwa publicznego, a także w innych uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się możliwość wykonania lotów statkami powietrznymi wojskowymi i MSW bez ograniczeń, w tym również w ustanowionych strefach zakazanych, niebezpiecznych i o ograniczonym ruchu lotniczym. Warunki wykonania lotu ustala służba ruchu lotniczego wg kompetencji /oddział SRL, COKRL i ROKRL/.

10. Loty na wykonanie strzelań i bombardowań na poligonach lotniczych można wykonywać tylko w czasie od godz. 6.00 do 23.00 przy wykorzystaniu następujących bomb:

- w dzień o wagomiarze do 100 kg;
- w nocy tylko bomb ćwiczebnych.

Ograniczenia powyższe nie dotyczą poligonów NADARZYCE  
PODBORSKO.

11. Loty i przeloty samolotów i śmigłowców nad miejscowościami o liczbie przekraczającej 25000 mieszkańców, a także nad miejscowościami sanatoryjno-wypoczynkowymi, należy wykonać na wysokości nie mniejszej niż 2000 m. Wyjątek stanowią mogą loty wymienione w punkcie 9, loty prewencyjne w ochronie porządku publicznego, a także związane z procedurą startu i lądowania oraz w drogach lotniczych.

12. Loty poniżej wysokości 2000 m w obrębie miejscowości o liczbie przekraczającej 25000 mieszkańców należy wykonywać według następujących zasad:

- loty /przeloty/ samolotów i śmigłowców z prędkością do 300 km/h wykonywać poza skrajem zwartej zabudowy, na wysokości nie mniejszej niż 300 metrów. Na wysokościach mniejszych - w odległości co najmniej 1,5 km od zwartej zabudowy miasta;
- loty /przeloty/ samolotów z prędkościami 300-600 km/h wykonywać w odległości co najmniej 4 km od zwartej zabudowy na wysokości nie mniejszej niż 300 m;
- loty /przeloty/ samolotów z prędkościami ponad 600 km/h wykonywać w odległości co najmniej 5 km od zwartej zabudowy oraz na wysokości nie mniejszej niż 400 m.

13. Loty z prędkością naddźwiękową /z wyjątkiem lotów bojowych/ mogą być wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej na wysokościach powyżej 10000 m od 1.04 do 30.09 w czasie od 6.00 do 23.00 i od 1.10 do 31.03 w czasie od 6.00 do 22.00, z wyłączeniem stref całkowitego zakazu i stref o ograniczonym ruchu lotniczym do wysokości 14000 m.

## Rozdział 4

### ZASADY PLANOWANIA, ANALIZY I KOORDYNACJI LOTÓW /PRZELOTÓW/

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego organizator ćwiczenia /treningu/ powinien, przedstawić propozycje szefowi sztabu WLOP w celu powzięcia niezbędnych przedsięwzięć zapewniających bezpieczeństwo.
2. Propozycje organizatora dotyczące ograniczeń lotów i zabezpieczenie ruchu lotniczego powinny uwzględniać:
  - termin i czas ograniczeń;
  - rejon oraz dolną i górną wysokość ograniczeń;
  - przebieg i wysokość tras;
  - przedziały wysokości /poziomy/ wydzielone dla lotów komunikacyjnych statków powietrznych;
  - czynne lotniska wojskowe nie przewidziane do wykorzystania w ramach ćwiczeń i treningów, na których mogą być wykonywane loty w określonych warunkach.
3. Loty samolotów przechwytyjących /w czasie ćwiczeń i treningów/ nie wymagają planów, a jedynie informacji o wylocie w celu śledzenia ich stacjami radiolokacyjnymi i zapewnienia obowiązujących separacji w stosunku do innych statków powietrznych nie biorących udziału w ćwiczeniu /treningu/.
4. Wykonanie lotu w przestrzeni lotów swobodnych odbywa się na podstawie zgłoszenia planu lotu i uzyskaniu zwrotnej informacji o warunkach lotu /ograniczeniach/, które należy uwzględnić w planie lotu /przelotu/.
5. Zgłoszenie na przelot statku powietrznego o prędkości przelotowej do 300 km/h w przestrzeni lotów swobodnych przekazuje:
  - dowódca załogi do drll co najmniej na 30 minut przed planowanym startem;
  - drll do ROKRL, a ten do COKRL niezwłocznie po jego otrzymaniu.

6. Wykonywanie lotów w rejonie nadlotniskowym odbywa się na podstawie zgłoszenia do ROKRL nie później niż 2 godziny przed ich rozpoczęciem.
7. Dowódcom jednostek lotniczych i ich przełożonym oraz inspektorom szkolenia lotniczego zezwala się na wykonywanie przelotu w przestrzeni lotów koordynowanych po zgłoszeniu go do organów RL na 2 godziny przed startem.
8. Planowanie wstępne lotów szkolnych polega na przekazaniu planu lotów /przelotów/ przez:
  - a) organizatorów lotów do drll naloty /przeloty/ dzienne i nocne do godziny 15.30 w przeddzień ich wykonania;
  - b) drll do ROKRL na loty /przeloty/ dzienne i nocne do godziny 17.00 w przeddzień ich wykonania;
  - c) ROKRL do COKRL na loty /przeloty/ dzienne i nocne do godziny 19.00 w przeddzień ich wykonania.Dopuszcza się przekazywanie planów na loty nocne w dniu ich wykonywania, jednak czas zgłoszenia tych lotów do COKRL nie powinien przekraczać godziny 11.00 /ROKRL - godziny 10.00/.
9. Zmiany dyżurne wojskowych organów COKRL i ROKRL, po otrzymaniu planów lotów /przelotów/ wojskowych statków powietrznych oraz informacji o planowanych lotach cywilnych statków powietrznych, dokonują wstępnej analizy lotów:
  - a) organ wojskowy COKRL - do godziny 21.00 w przeddzień wykonywania lotów w odniesieniu do lotów zagranicznych i międzyrejonowych na wszystkich wysokościach /poniżej wysokości 4500 m w uzgodnieniu z organem wojskowym właściwego ROKRL oraz lotów rejonowych wchodzących w przestrzeń kontrolowaną i na wysokościach powyżej 4500 m;
  - b) organ wojskowy ROKRL - do godziny 23.00 w przeddzień wykonywania lotów w odniesieniu do lotów do wysokości 4500 m w swoim rejonie odpowiedzialności z wyłączeniem lotów wchodzących w przestrzeń kontrolowaną.

10. Wyniki wstępnej analizy i koordynacji przekazywane są:

- dyżurnemu operacyjnemu CSD DWLOP przez starszego oficera kierownika zmiany COKRL- niezwłocznie po jej przeprowadzeniu;
- dyżurnemu operacyjnemu SD korpusu /dywizji/ OP przez starszego oficera RL ROKRL - niezwłocznie po jej przeprowadzeniu;
- COKRL do ROKRL do godziny 22.00;
- ROKRL do zainteresowanego drll do godziny 23.00;
- drll do DKL - niezwłocznie po otrzymaniu takiej informacji z ROKRL;
- DKL do dowódcy lotniska /jednostki lotniczej/ planującego loty /w razie zastrzeżeń co do możliwości wykonywania lotów lub poważnych zmian planowanych warunków lotów/.

W sytuacjach spornych wynikłych podczas wstępnej analizy i koordynacji lotów, ostateczna decyzja należy do DO CSD DWLOP lub DO SD korpusu /dywizji/ OP.

## Rozdział 5

### UDZIELANIE ZEZWOLEN NA LOTY I PRZELOTY

1. Bezpośrednie zezwolenie na wykonywanie lotów /przelotów/ wydawane jest przez ROKRL i COKRL po otrzymaniu zapytania o zezwolenie, które wraz z określeniem wariantu lotów /ZWA, TWA/ powinno wpłynąć na 1 godzinę przed planowanym czasem ich rozpoczęcia.
2. Podstawą do wydania bezpośredniego zezwolenia na loty jest przeprowadzenie szczegółowej analizy wariantu planowanych lotów /przelotów/ z uwzględnieniem grafiku dni i nocy lotnych, sprawności lotnisk zapasowych /docelowych/ oraz środków NEZL.
3. Decyzje dotyczące bezpośredniego zezwolenia na loty /przeloty/, zmian w planowanych lotach albo zakazu ich wykonywania z podaniem przyczyn, podejmuje starszy oficer - kierownik zmiany COKRL lub starszy oficer ruchu lotniczego ROKRL /w zależności od posiadanych uprawnień/ na podstawie stwierdzenia pełnego ich zabezpieczenia i bezkolizyjności w stosunku do pozostałych użytkowników przestrzeni powietrznej. Decyzje te powinny być przekazane drll nie później niż na 30 minut przed planowanym czasem rozpoczęcia lotów /przelotów/.
4. Zezwolenia na pilne przeloty wojskowe /dowódcze, inspektor-skie, ratownicze/ przekazywane są bezwłocznie po dokonaniu czynności związanych z odpowiednim ich zabezpieczeniem.
5. Wykonanie przelotu wojskowego w przestrzeni lotów swobodnych nie wymaga uzyskania zezwolenia od organów RL. Wymagane jest jednak spełnienie przez dowódcę załogi /pilota/ następujących warunków:
  - posiadanie ważnego rozkazu lotu;

- upewnienie się czy aktualne i przewidywane warunki atmosferyczne umożliwią wykonanie przelotu z widocznością ziemi;
- uzyskanie od organów RL informacji, czy w przestrzeni lotów swobodnych, planowanej do przelotu, nie wprowadzono doraźnych ograniczeń;
- złożenie organowi RL zgłoszenia przelotu w terminie nie krótszym niż 30 minut przed planowanym czasem startu.

6. Zezwolenia wykonania startu na przelot, na podstawie zezwolenia organów ruchu lotniczego, udziela dowódca załogi /pilociowi/ statku powietrznego KL /DKL/ - po wykonaniu czynności określonych w pkt.7 roz.6.

7. Przyjęcie zgłoszenia przelotu przez organa RL bez uwag jest równoznaczne z uzyskaniem zezwolenia.

## Rozdział 6

### ZABEZPIECZENIE LOTÓW I PRZELOTÓW

1. Loty /przeloty/ rejonowe, wykonywane w przestrzeni operacyjnej do wysokości 4500 m oraz loty nadlotniskowe zabezpieczane są przez ROKRL.
2. Loty /przyłoty/ międzynarodowe, międzyrejonowe oraz w przestrzeniach kontrolowanych na wszystkich wysokościach a także loty pozalotniskowe na wysokościach powyżej 4500 m zabezpieczane są przez COKRL.
3. Zabezpieczenie lotów /przelotów/ przez wojskowe organa ruchu lotniczego polega na:
  - uzgadnianiu z cywilnymi organami RL warunków wykonywania lotów /przelotów/ w przestrzeniach kontrolowanych /zamawianie bloków/;
  - przydzielaniu odpowiednich wysokości /poziomów/ lotów /przelotów/ zapewniających obowiązujące separacje wysokościowe, odległościowe i boczne;
  - przyjmowaniu i przekazywaniu zainteresowanym informacji o stanie lotnisk docelowych i zapasowych oraz środków NEZL na tych lotniskach;
  - przyjmowaniu i przekazywaniu zamówień na pracę środków NEZL i lotnisk zapasowych oraz terminowe ich uruchamianie;
  - terminowym przekazywaniu zainteresowanym organom RL, WRT dowodzenia i kierowania lotami informacji o planowanych i wykonywanych lotach /przelotach/;
  - informowanie służby meteorologicznej o planowanych przyłotach w celu przygotowania i wystawienia biuletynów meteorologicznych;
  - prowadzeniu planszetów wykonywanych lotów /przelotów/

- oraz ich kontrolowanie z wykorzystaniem technicznych środków automatyzacji;
- prowadzeniu radiolokacyjnej kontroli wykonywanych lotów /przelotów/ przez OKRL oraz WRT WLOP;
  - ustaleniu i podaniu do wiadomości zainteresowanym sposobu utrzymywania łączności z organami kontroli ruchu lotniczego;
  - współdziałaniu z organami wojskowymi zainteresowanych państw sąsiadujących dla zabezpieczenia międzynarodowych lotów /przelotów/;
4. Uruchamianie lotnisk zapasowych i włączanie środków NEZL, zamówionych do zabezpieczenia określonych lotów /przelotów/, powinno nastąpić w czasie umożliwiającym właściwe ich wykorzystanie przez załogi statków powietrznych.
5. Radiolokacyjną kontrolę lotów /przelotów/ sprawują OKRL, a poza strefami odpowiedzialności ośrodków - PłSD wg ustaleń starszego oficera - kierownika zmiany COKRL lub ROKRL. Ustalenia takie powinny być przekazane zainteresowanym po udzieleniu zezwolenia na loty /przeloty/, jeszcze przed startem statków powietrznych.
6. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo przelotu w przestrzeni lotów swobodnych ponosi dowódca załogi /pilot/ statku powietrznego. W związku z tym zobowiązany jest on do bezwzględnego przestrzegania następujących zasad:
- właściwego wyboru trasy;
  - oceny i uwzględnienia warunków meteorologicznych;
  - omijania statków powietrznych wykonujących lot na tej samej lub zbliżonej wysokości, zgodnie z zasadami określonymi w "Regulaminie lotów lotnictwa wojskowego";
  - prawidłowego prowadzenia korespondencji radiowej;
  - omijania stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonego ruchu lotniczego oraz czynnych lotnisk.

7. Dyżurny kierownik lotniska /KL/, z którego ma być wykonany start statku powietrznego na przelot, obowiązany jest w ramach jego zabezpieczenia upewnić się o:

- udzieleniu zezwolenia na przelot przez organy RL;
- gotowości lotnisk, docelowego i zapasowych oraz zamówionych środków NEZL na trasie przelotu;
- wysokości /poziomu/ lotu wyznaczonej na przelot;
- aktualnych i przewidywanych warunkach atmosferycznych na trasie przelotu oraz minimalnych warunkach atmosferycznych pilota /załogi/ podanych w rozkazie lotu;
- gotowości środków łączności radiowej na wyznaczonej częstotliwości /kanale/, na której będzie utrzymywana łączność;
- dokonaniu w rozkazie lotu adnotacji stwierdzającej gotowość pilota /załogi/ i statku powietrznego do zaplanowanego przelotu.

8. KATEGORYCZNIE ZABRANIA SIE naprowadzania samolotów myśliwskich na samoloty komunikacyjne i inne statki powietrzne wykonujące loty planowe i nie uczestniczące w ćwiczeniu /treningu/.

## Rozdział 7

### OBIEG INFORMACJI O WYKONYWANYCH LOTACH I PRZELOTACH

1. Wymiana informacji o wykonywanych lotach /przelotach/ odbywa się pomiędzy organami kierowania i dowodzenia lotami, SRL i WRT. Polega ona na przekazywaniu danych o czasie startu, lądowania, miejscu znajdowania się samolotu, wysokości i kierunku lotów statków powietrznych w celu zapewnienia im bezpieczeństwa oraz ułatwienia identyfikacji obiektów powietrznych.
2. Kierownik lotów - przez DNL, obowiązany jest zapewnić stałe i natychmiastowe informowanie:
  - a) drll o:
    - startach i lądowaniu statku powietrznego na rozpoznanie pogody;
    - rozpoczęciu i zakończeniu lotów w rejonie nadlotniskowym;
    - rozpoczęciu i zakończeniu lotów wg systemu USL /RSL/, a na żądanie - również o startach i lądowaniach;
    - startach i lądowaniach statków powietrznych wykonujących loty pozalotniskowe i przeloty;
    - startach i lądowaniach samolotów pełniących dyżury bojowe;
    - przerwach w wykonywaniu lotów i ich wznowieniu;
    - zakończeniu lotów trasowych /przerwach/ i zwolnieniu wysokości /poziomów/;
    - naruszeniach przepisów RL i wypadkach lotniczych;
  - b) dyżurnego zmiany OKRL /gdy lotnisko w jego rejonie/:
    - charakterze wykonywanych lotów w rejonie lotniska;
    - przedziałach wysokości zajętych w drogach lotniczych;
    - startach i lądowaniu statku powietrznego na rozpoznanie pogody z podaniem trasy, wysokości i indeksu pilota;
    - rozpoczęciu i zakończeniu lotów;

- startach i lądowaniach statków powietrznych wykonujących loty pozalotniskowe z podaniem tras, rejonów działania, odcinków wznoszenia i zniżania oraz wysokości i indeksów pilotów;
- przerwach w lotach i ich wznowieniu;
- proponowanych lub wprowadzonych zmianach warunków lotów w szczególnych sytuacjach.

## Rozdział 8

### **KIEROWANIE I KONTROLOWANIE /NADZOROWANIE/ RUCHU LOTNICZEGO**

1. Wojskowe ośrodki kierowania ruchem lotniczym realizują swoje zadania poprzez:
  - a) kierowanie ruchem lotniczym w odniesieniu do załóg statków powietrznych /wykonujących przeloty i loty pozalotniskowe z przelotem kontrolowanych przestrzeni/ stosujących się do przepisów obowiązujących w lotnictwie wojskowym;
  - b) kontrolę /nadzorowanie/ w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w jego strefie odpowiedzialności, które nie utrzymują łączności z ośrodkiem;
  - c) bieżącą koordynację ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich lotów wojskowych i cywilnych statków powietrznych, wykonywanych w strefie odpowiedzialności ośrodka;
  - d) informację powietrzną w odniesieniu do załóg statków powietrznych z którymi jest utrzymywana łączność oraz alarmowanie w odniesieniu do niezidentyfikowanych obiektów latających i załóg statków powietrznych naruszających nakazane warunki lotu i wzywających pomocy.
  
2. Po otrzymaniu od odpowiednich organów RL zezwolenia na wykonanie lotów /przelotów/ z lotnisk rozmieszczonych w strefie odpowiedzialności OKRL, stanowiska kierowania /SK/ lotami /przelotami/ obowiązane są:
  - a) przekazać do OKRL informacje dotyczące:
    - czasu rozpoczęcia i zakończenia lotów /przelotów/;
    - trasy lub rejonu wykonywanych lotów;
    - charakteru i wysokości wykonywanych lotów /przelotów/;
    - typu statków powietrznych;
    - liczby i kolejności wylotów na poszczególne trasy;
    - kryptonimów /indeksów/ załóg;

b) uzgodnić z OKRL:

- sposób utrzymywania łączności, a także miejsce i sposób przekazania dowodzenia;
- odcinki zniżania i naboru wysokości;
- sposób i wysokość przelotu przestrzeni kontrolowanych.

3. Nawigatorzy naprowadzania PłSD podczas naprowadzeń szkolnych przekazują informacje i dokonują uzgodnień jak w pkt.2, natomiast podczas działań bojowych /ćwiczeń/ podają tylko:

- czas startu;
- zajęta wysokość;
- trasę lub rejon wykonywanych lotów.

4. Współpracujące ze sobą SK /SD/ lotnisk, PłSD i OKRL zobowiązane są prowadzić na bieżąco wymianą informacji o wykrytych obiektach powietrznych, które:

- nie zostały zidentyfikowane;
- naruszają uzgodnione warunki lotu lub zagrażają bezpieczeństwu lotu innego statku powietrznego;
- wykonują lot z sygnałem "NIEBEZPIECZENSTWO" lub wzywają pomocy;
- wykonują lot w prawym zakręcie;
- wykonują lot bez łączności radiowej.

5. W przypadku odebrania przez OKRL, PłSD, SD sygnału "NIEBEZPIECZENSTWO" należy niezwłocznie poinformować nadrzędny organ RL o:

- czasie odebrania sygnału;
- indeksie pilota;
- typie statku powietrznego;
- pozostałości paliwa;
- miejsca znajdowania się statku powietrznego;
- rodzaju niebezpieczeństwa;
- żądanej pomocy.

6. Przy udzielaniu pomocy załodze statku powietrznego zapewnić:

- dokładną identyfikację, ciągłą kontrolę radiolokacyjną oraz łączność radiową;
- powiadomienie nadrzędnych SD celem wszczęcia akcji poszukiwawczo-ratowniczej;

- dokonać podziału kompetencji i czynności;
- udzielenie skutecznej pomocy załodze.

7. W celu zapewnienia ciągłości dowodzenia, współpracujące ze sobą PłSD i SK /SD/ lotnisk oraz OKRL zobowiązane są do wzajemnego przekazywania kierowania lotem /przelotem/ statku powietrznego.

Przekazanie kierowania lotem /przelotem/ polega na telefonicznym podaniu:

- kryptonimu pilota /prowadzącego grupy/;
- lotniska i czasu startu;
- trasy lotu i lotniska lądowania;
- wysokości lotu;
- miejsca znajdowania się statku powietrznego oraz wydania drogą radiową polecenia załodze statku powietrznego nawiązania łączności z nowym organem kierowania lotem.

Kierowanie uważa się za przekazane z chwilą otrzymania meldunku od załogi statku powietrznego o nawiązaniu łączności z nowym organem kierowania lotem lub po otrzymaniu potwierdzenia od tego organu, że statek powietrzny jest kontrolowany i kierowany.

ORGANIZACJA WYKONANIA PRACY W ZAKŁADACH PRACOWNI

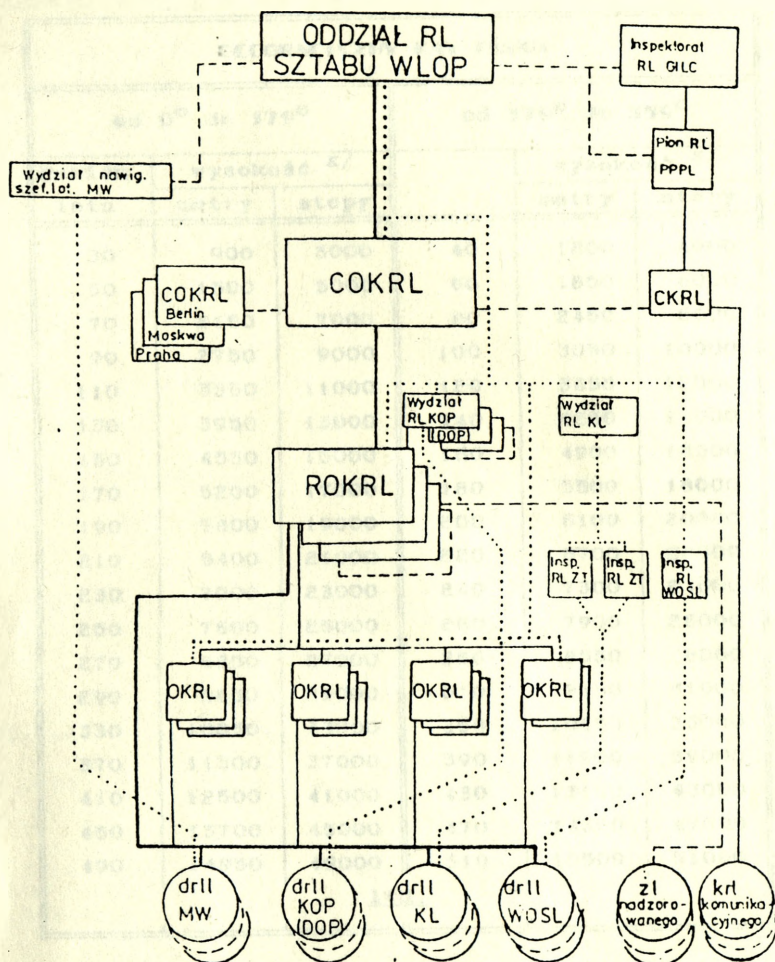


**ZALACZNIKI**

11-10001

- podległość operacyjna
- odpowiedzialność
- nadzór specjalistyczny

## ORGANIZACJA WOJSKOWEJ SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

Legenda:

- podległość operacyjna
- współdziałanie
- nadzór specjalistyczny

TABELA POZIOMYCH LOTÓW

GEOGRAFICZNY KĄT DROGI					
od 0° do 179°			od 179° do 359°		
Poziom lotu	wysokość x/			wysokość x/	
	metry	stopy		metry	stopy
30	900	3000	40	1200	4000
50	1500	5000	60	1850	6000
70	2150	7000	80	2450	8000
90	2750	9000	100	3050	10000
110	3350	11000	120	3650	12000
130	3950	13000	140	4250	14000
150	4550	15000	160	4900	15000
170	5200	17000	180	5500	18000
190	5800	19000	200	6100	20000
210	6400	21000	220	6700	22000
230	7000	23000	240	7300	24000
250	7600	25000	260	7900	26000
270	8250	27000	280	8550	28000
290	8850	29000	310	9450	31000
330	10050	33000	350	10650	35000
370	11300	37000	390	11900	39000
410	12500	41000	430	13100	43000
450	13700	45000	470	14350	47000
490	14950	49000	510	15500	51000
<u>itd.</u>					

x/ Wysokość lotu określa się według wysokościomierza barometrycznego ustawionego na standardowe ciśnienie atmosferyczne 760 mg Hg /1013,3 hPa/.

**S E P E R A C J E**  
**STOSOWANE PODCZAS LOTÓW TRASOWYCH I PRZELOTÓW**

1. Piomowe:

a/ na wysokości poniżej 900 m:

- dla statków powietrznych z prędkością lotu do 300 km/h -
  - 100 m w dzień i 200 m w nocy /nie dotyczy przelotów w przestrzeniach lotów swobodnych/;
- dla statków powietrznych z prędkością lotu ponad 300 km/h - 300 m /w dzień i w nocy/;

b/ na wysokościach powyżej 900 m:

- od wysokości 900 m do 8850 m nie mniej niż 300 m;
- od wysokości 8850 m do 11900 m nie mniej niż 600 m;
- powyżej 11900 m nie mniej niż 1000 m.

Dla lotów dziennych z widzialnością wzrokową /VFR/ z prędkością do 300 km/h w przestrzeni lotów swobodnych, stosuje się separację zwaną "warunkiem ruchu lotniczego" polegającą na utrzymywaniu własnej separacji przez załogę statku powietrznego określonej w "Regulaminie lotów" /RL-86/ i przepisach PL-2.

2. Poziome - które dzielą się na separację boczną i podłużną;

a/ separacja boczna - stosuje się między statkami powietrznymi lub pomiędzy statkami powietrznymi i krawędziami dróg lotniczych, stref i rejonów nadlotniskowych - powinna wynosić:

- w stosunku do innych statków powietrznych, krawędzi dróg lotniczych i lotnisk nadzorowanych 10 km;
- w stosunku do lotnisk wojskowych 20 km;

b/ separacja podłużna - stosuje się między statkami powietrznymi przy przecinaniu się tras na jednakowej i zbliżonej wysokości lub na tej samej trasie - powinna wynosić:

- pod kontrolą radiolokacyjną - 5 minut;
- bez kontroli radiolokacyjnej - 10 minut.



