

Warszawa, dnia 22 października 2019 r.

Poz. 72

**WYTYCZNE NR 12  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 21 października 2019 r.

**w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających  
wytyczne do rozporządzenia Komisji (UE) nr 923/2012**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495) ogłasza się, co następuje:

**§ 1.** Zaleca się stosowanie, wydanych przez Dyrektora Generalnego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2016/008/R z dnia 2 maja 2016 r., akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, stanowiących załącznik do wytycznych.

**§ 2.** Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Michał Witkowski**

Załącznik do wytycznych nr 12  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 21 października 2019 r.

***Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego***

---

**Akceptowalne sposoby spełnienia  
wymagań (AMC)  
oraz materiały zawierające wytyczne  
(GM)  
  
do rozporządzenia nr 923/2012**

Wydanie pierwsze

17 lipca 2013<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Szczegóły w zakresie daty wejścia w życie zawarto w Decyzji 2013/013/R w EASA [Official Publication](#).



AMC1 SERA.6001	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	13
GM1 SERA.6001	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	13
AMC1 SERA.6001(d);(e);(f);(g)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	14
GM1 SERA.6001(d);(e);(f);(g)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	14
GM2 SERA.6001(d);(e);(f);(g)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	14
AMC1 SERA.6001(h)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	14
GM1 SERA.6001(h)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznych .....	15
GM1 SERA.7001	Przepisy ogólne – Cele służb ruchu lotniczego .....	15
GM1 SERA.7005(a)	Koordinacja między użytkownikiem statku powietrznego a służbami ruchu lotniczego .....	15
GM1 SERA.8005(b)	Zakres działania służby kontroli ruchu lotniczego .....	15
GM1 SERA.8010(b)	Minima separacji .....	16
GM1 SERA.8015(b)(4)	Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego .....	16
GM1 SERA.8015(d)(5)	Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego .....	16
GM1 SERA.8015(e)(4)	Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego .....	16
GM1 SERA.8015(f)(4)	Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego .....	16
GM1 SERA.8035(a)	Łączność .....	17
GM1 SERA.9005(b)(1)	Zakres służby informacji powietrznej .....	17
GM1 SERA.9005(b)(2)	Zakres służby informacji powietrznej .....	17
GM1 SERA.11010	Wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas lotu .....	17
AMC1 SERA.11015(a)	Przechwytywanie .....	18
GM1 SERA.11015(a)	Przechwytywanie .....	18
GM1 SERA.12020(a)(3)	Wymiana meldunków z powietrza .....	19
<b>AMC/GM do Dodatków .....</b>	<b>20</b>	
GM1 do Dodatku 1(4.1)	SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM .....	20
GM1 do Dodatku 1(4.2.1.1.)	SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM .....	20
GM1 do Dodatku 1(5.1)	STANDARDOWE RĘCZNE SYGNAŁY AWARYJNE .....	20
GM1 do Dodatku 2(3.3b))	OGRANICZENIA OPERACYJNE I WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA .....	20
GM1 do Dodatku 4	KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS – ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMOGI DOTYCZĄCE LOTÓW .....	21

## **AMC/GM do Rozporządzenia**

### **GM1 Artykuł 2(2) Kontrakt ADS-C**

Warunki kontraktu ADS-C, który określa warunki przekazywania danych ADS-C, będą wymieniane pomiędzy systemem naziemnym a statkiem powietrznym na podstawie kontraktu lub serii kontraktów.

### **GM1 Artykuł 2(25) Podlot**

Aktualna wysokość względna może się zmieniać i niektóre śmigłowce mogą wymagać podlotu powyżej 8 m (25 stóp) AGL, aby zmniejszyć turbulencję powodowaną wpływem ziemi lub zapewnić niezbędny zapas wysokości dla ładunków podwieszonych na zewnątrz.

### **GM1 Artykuł 2(28) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego**

- (a) Dla wygody, określenie „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” jest często wyrażane skrótem „zezwolenie” gdy jest stosowane w odpowiednich kontekstach.
- (b) Do skróconej formy wyrażenia „zezwolenie” mogą być dodane słowa „na kołowanie”, „na start”, „na odlot”, „na lot po trasie”, „na podejście” lub „na lądowanie” w celu wskazania określonej fazy lotu, do której odnosi się zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

### **GM1 Artykuł 2(34) Biuro odpraw załóg**

Biuro odpraw załóg może być ustanowione jako organ samodzielny względnie może być połączone z istniejącym organem np. innym organem służb ruchu lotniczego lub organem służby informacji lotniczej.

### **GM1 Artykuł 2(38) Lotnisko zapasowe**

Lotnisko, z którego nastąpi odlot, może być również lotniskiem zapasowym na trasie lub zapasowym docelowym w danym locie.

### **GM1 Artykuł 2(39) Wysokość bezwzględna**

- (a) Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej, jeżeli został nastawiony na ciśnienie QNH, będzie wskazywał wysokość bezwzględną (nad poziomem morza).
- (b) Wyrażenie „wysokość bezwzględna” oznacza wysokość uzyskaną przez pomiar ciśnienia a nie geometryczną wysokość bezwzględną.

### **GM1 Artykuł 2(41) Organ kontroli zbliżania**

Niniejsza definicja ma na celu opisanie konkretnych służb związanych z organem kontroli zbliżania. Nie wyklucza to jednak możliwości, aby organ kontroli zbliżania zapewniał służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów innych niż przylatujące lub odlatujące.

### **GM1 Artykuł 2(45) Nawigacja obszarowa (RNAV)**

Nawigacja obszarowa obejmuje nawigację opartą o charakterystyki systemu, jak również inne operacje, które nie mieszczą się w definicji nawigacji opartej o charakterystyki systemu.

**GM1 Artykuł 2(46) Trasa ATS**

- (a) Wyrażenie „trasa ATS” jest używane do określenia odpowiednio: drogi lotniczej, trasy ze służbą doradczą, trasy kontrolowanej lub niekontrolowanej, trasy dolotu lub odlotu, itp.
- (b) Trasa ATS jest określana za pomocą charakterystyk zawierających: oznacznik trasy ATS, kąt drogi do/od znaczących punktów nawigacyjnych (punktów drogi RNAV), odległość między znaczącymi punktami nawigacyjnymi, wymagania dotyczące meldunków i najmniejszą bezpieczną wysokość bezwzględną określoną przez właściwy organ.

**GM1 Artykuł 2(48) Automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt (ADS-C)**

Skrót „kontrakt ADS-C” jest powszechnie stosowany do określenia kontraktu ADS doraźnego, kontraktu ADS na żądanie, kontraktu ADS okresowego lub w trybie zagrożenia.

**GM1 Artykuł 2(51) Punkt zmiany zamiaru**

Punkty zmiany zamiaru są ustalane w celu zapewnienia optymalnego zrównowazenia, pod względem natężenia i jakości sygnału, między urządzeniami na wszystkich wykorzystywanych poziomach i w celu zapewnienia wspólnego źródła informacji azymutalnej dla wszystkich statków powietrznych wykonujących loty wzdłuż tej samej części odcinka trasy.

**GM1 Artykuł 2(58) Przestrzeń powietrzna kontrolowana**

Wyrażenie „przestrzeń powietrzna kontrolowana” jest określeniem ogólnym, które obejmuje przestrzeń powietrzną ATS klasy A, B, C, D i E.

**GM1 Artykuł 2(78) Poziom lotu**

Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej może być wykorzystany do określenia poziomów lotów jeżeli został nastawiony na ciśnienie 1013,2 hPa.

**GM1 Artykuł 2(84) Wysokość względna**

- (a) Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej, jeżeli został nastawiony na ciśnienie QFE, będzie wskazywał wysokość względną (nad podstawą odniesienia QFE).
- (b) Wyrażenie „wysokość względna” oznacza wysokość uzyskaną przez pomiar ciśnienia a nie geometryczną wysokość bezwzględną.

**GM1 Artykuł 2(90) Procedura podejścia według wskazań przyrządów**

Prowadzenie poziome i pionowe wykorzystywane w procedurze podejścia według wskazań przyrządów odnosi się do prowadzenia zapewnianego przez:

- (a) naziemne pomoce nawigacyjne; lub
- (b) komputerowe dane nawigacyjne.

**GM1 Artykuł 2(97) Noc**

W celu umożliwienia praktycznego zastosowania definicji nocy, można opublikować cywilny zmierzch i brzask odpowiednio do czasu i miejsca.

**GM1 Artykuł 2(114) Miejsce oczekiwania przy drodze startowej**

We frazeologii radiotelefonicznej wyrażenie „punkt oczekiwania” jest stosowane do oznaczenia miejsca oczekiwania przy drodze startowej.

**GM2 Artykuł 2(114) Miejsce oczekiwania przy drodze startowej**

Miejsca oczekiwania przy drodze startowej istnieją również na lotniskach gdzie nie jest zapewniana kontrola ruchu lotniczego (ATC). W takich okolicznościach otrzymanie polecenia organu kontroli lotniska nie jest możliwe.

**GM1 Artykuł 2(121) Znaczący punkt nawigacyjny**

Istnieją trzy kategorie znaczących punktów nawigacyjnych: naziemne pomoce nawigacyjne, przecięcie dróg i punkt drogi RNAV. W kontekście niniejszej definicji przecięcie dróg jest znaczącym punktem nawigacyjnym wyrażonym za pomocą radiali, namiarów i/lub odległości od naziemnych pomocy nawigacyjnych.

**GM1 Artykuł 2(138) Balony wolne bezzałogowe**

Balony wolne bezzałogowe są klasyfikowane jako ciężkie, średnie lub lekkie zgodnie ze specyfikacjami zawartymi w Dodatku 2 do niniejszego Rozporządzenia.

**GM1 Artykuł 2(141) Widzialność**

- (a) Dwie odległości, które mogą być określone przez daną widzialność, mają różne wartości w powietrzu o określonym współczynniku tłumienia. Widzialność oparta na widzeniu i rozpoznawaniu obiektu jest przedstawiana jako meteorologiczny zasięg optyczny (MOR) (Artykuł 2 (141) (a)). Widzialność oparta na widzeniu i identyfikacji światła zmienia się wraz z oświetleniem tła (art. 141 (b)).
- (b) Definicję widzialności stosuje się do obserwacji widzialności w lokalnych regularnych i specjalnych raportach, do obserwacji przeważającej i minimalnej widzialności przedstawianej w METAR i SPECI, oraz do obserwacji widzialności przy ziemi.

**GM1 Artykuł 4 Zwolnienia dotyczące operacji specjalnych****PRZEPISY OGÓLNE**

- a) Zwolnienia objęte zakresem Artykułu 4 są przewidziane w przypadku działań wykonywanych w interesie publicznym wystarczającym, aby uzasadnić dopuszczenie nieprzestrzegania niniejszego rozporządzenia, w tym przyjęcie dodatkowego ryzyka związanego z bezpieczeństwem występującego w takich operacjach. Możliwe zwolnienia w przypadku zwykłych operacji, które znajdują się poza zakresem niniejszego artykułu, są objęte szczegółowymi przepisami zawartymi w Załączniku (np. w przepisach zawierających sformułowania, takie jak „dozwolona przez właściwy organ”, „o ile właściwy organ nie określił inaczej”, itp.).
- b) W zależności od przypadku, właściwy organ może zdecydować o przyznaniu zwolnienia poszczególnym lotom, grupom lotów lub rodzajom operacji wykonywanych przez określonych operatorów.

- c) **Zwolnienia** mogą być przyznane na stałe lub tymczasowo. W przypadku przyznania zwolnienia na stałe, należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie, że warunki zwolnień będą z upływem czasu nieprzerwanie przestrzegane.
- d) Jak określono w art. 4 ust. 3 oraz w zależności od przepisów krajowych, niektóre z tych operacji mogą być wykonywane w niektórych Państwach Członkowskich w ramach operacyjnego ruchu lotniczego (OAT), a zatem w całości znajdują się poza zakresem niniejszego Rozporządzenia.



**AMC/GM do Załącznika – Prawo lotnicze***SEKCJA 2****Stosowanie i zgodność*****GM1 SERA.2005(b) Zgodność z prawem lotniczym**

## PRZEPISY OGÓLNE

Przy ustalaniu, czy lot będzie wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością lub zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, pilot może zdecydować o wykonywaniu lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) lub może być zobowiązany do tego przez właściwy organ.

*SEKCJA 3****Przepisy ogólne i zapobieganie kolizjom***

## ROZDZIAŁ 1

**Ochrona osób i mienia****GM1 SERA.3105 Minimalne wysokości lotu**

MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTU USTANOWIONE PRZEZ WŁAŚCIWY ORGAN POWYŻEJ WYMAGANYCH MINIMALNYCH WYSOKOŚCI LOTU

W przypadkach, w których uważa się, że minimalne wysokości lotu określone w SERA.5005 i SERA.5015 są niewystarczające, właściwy organ może ustanowić odpowiednie struktury, takie jak przestrzeń powietrzna kontrolowana, ograniczona lub zakazana, oraz określić szczegółowe warunki poprzez przepisy krajowe. We wszystkich przypadkach, odpowiedni Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) oraz mapy powinny być łatwe do zrozumienia dla użytkowników przestrzeni powietrznej.

**GM2 SERA.3105 Minimalne wysokości lotu**

MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTU DOZWOLONE PRZEZ WŁAŚCIWY ORGAN PONIŻEJ WYMAGANYCH MINIMALNYCH WYSOKOŚCI LOTU

Zezwolenie przez właściwy organ na wykonywanie lotów na poziomach niższych niż określone w SERA.5005(f) i SERA.5015(b) może być wydane jako ogólny wyjątek dla nieograniczonej liczby przypadków lub dla konkretnego lotu na specjalne żądanie. Właściwy organ jest odpowiedzialny za zapewnienie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w związku z takim zezwoleniem.

## ROZDZIAŁ 2

**Zapobieganie kolizjom****GM1 SERA.3201 Przepisy ogólne**

ZACHOWANIE CZUJNOŚCI NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO

Bez względu na rodzaj lotu lub klasę przestrzeni powietrznej, w której statek powietrzny wykonuje lot, ważne jest, aby na pokładzie statku powietrznego zachować czujność w celu

wykrycia potencjalnych kolizji. Czujność ta jest ważna przez cały czas, łącznie z wykonywaniem operacji na polu ruchu naziemnego lotniska.

### **GM1 SERA.3210(d)(4)(ii)(B) Pierwszeństwo drogi**

#### KONTROLA OSÓB I POJAZDÓW NA LOTNISKACH

Przy określaniu minimalnej separacji pomiędzy pojazdami i kołującymi statkami powietrznymi należy uwzględnić dostępność oświetlenia, oznakowania, sygnałów i znaków.

### **GM1 SERA.3215(a);(b) Światła, które powinny być włączone na statkach powietrznych**

#### PRZEPISY OGÓLNE

Światła zamontowane do innych celów, takie jak światła lądowania oraz oświetlenie płatowca, mogą być używane jako dodatek do świateł antykolizyjnych w celu zwiększenia widoczności statku powietrznego.

### **AMC1 SERA.3215(a)(1);(3) Światła, które powinny być włączone na statkach powietrznych**

#### ŚWIATŁA BALONÓW

Światło antykolizyjne wymagane dla balonów wolnych załogowych, które są certyfikowane do wykonywania lotów VFR w nocy zgodnie z CS 31HB/GB65. Światła nocne, powinno być uznane za akceptowalny sposób potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w SERA.3215(a)(1) i SERA.3215(a)(3).

### **GM1 SERA.3215(a)(1);(3) Światła, które powinny być włączone na statkach powietrznych**

#### ŚWIATŁA BALONÓW

Specyfikacje techniczne, które muszą być spełnione przez światła antykolizyjne określone w AMC1 SERA 3215 (a)(1); (3), znajdują się w warunkach specjalnych „SC D-01 31HB\_GB Światła zewnętrzne i wewnętrzne do wykonywania lotu nocnego balonem wolnym, Wydanie 2<sup>2</sup>”.

### **GM1 SERA.3220(b) Loty w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów**

#### PILOT BEZPIECZEŃSTWA

- (a) Do celów niniejszego przepisu, pilot bezpieczeństwa jest pilotem, który posiada licencję uprawniającą go do działania jako pilot dowódca statku powietrznego, oraz posiada umiejętności i przygotowanie do przejęcia kontroli nad statkiem powietrznym w dowolnym momencie lotu. Pilot bezpieczeństwa prowadzi obserwację, lub kompetentny obserwator na wypadek, gdyby pilot bezpieczeństwa nie posiada pełnego pola widzenia po obu stronach statku powietrznego, oraz zapobiega kolizjom

<sup>2</sup> Te warunki specjalne znajdują się na:

[http://easa.europa.eu/certification/docs/special-condition/SC%20D-01%2031HB\\_GB%20External%20and%20Internal%20Lights%20for%20Free%20Balloon%20Night%20Flight%20Issue%202.pdf](http://easa.europa.eu/certification/docs/special-condition/SC%20D-01%2031HB_GB%20External%20and%20Internal%20Lights%20for%20Free%20Balloon%20Night%20Flight%20Issue%202.pdf)

w imieniu osoby wykonującej lot w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów.

- (b) Miejsce przy urządzeniach sterowniczych jest miejscem, które zapewnia osobie na nim siedzącej dostateczny dostęp do elementów sterowania lotem, aby umożliwić swobodne wykonanie lotu statkiem powietrznym.

### **GM1 SERA.3230 Operacje wykonywane na wodzie**

#### **MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU**

Oprócz przepisów zawartych w SERA.3230, w niektórych przypadkach mogą mieć zastosowanie zasady określone w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu, opracowane przez międzynarodową konferencję w sprawie przeglądu międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Londyn, 1972 r.).

### **GM1 SERA.3230(b) Operacje wykonywane na wodzie**

#### **ŚWIATŁA, JAKIE POWINNY BYĆ WŁĄCZONE NA STATKACH POWIETRZNYCH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA WODZIE**

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu określają, że zasady dotyczące świateł muszą być przestrzegane od zachodu do wschodu słońca. Jakikolwiek krótszy okres czasu pomiędzy zachodem a wschodem słońca ustanowiony zgodnie z SERA.3230(b) nie może zatem być stosowany w obszarach, w których obowiązują międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, np. na pełnym morzu.

## ROZDZIAŁ 4

**Czas****GM1 SERA.3401(d) Przepisy ogólne**

## CZAS PODAWANY PRZEZ SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

W większości przypadków dokładny czas uzyskiwany jest dzięki zawarciu alternatywnych ustaleń. Informacja na temat obowiązywania takich ustaleń powinna być opublikowana w krajowym Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).

## SEKCJA 4

**Plany lotów****GM1 SERA.4001 Składanie planu lotu**

## PRZEPISY OGÓLNE

- (a) Plan lotu może obejmować tylko część lotu, jeśli jest to konieczne, w celu opisania tej części lotu lub manewrów, które podlegają kontroli ruchu lotniczego.
- (b) Określenie „składanie planu lotu” odnosi się do działania pilota lub operatora w celu zapewnienia ATS informacji o planie lotu. Termin „złożony plan lotu” odnosi się do planu lotu otrzymanego i zaakceptowanego przez ATS, podczas gdy „przekazanie planu lotu” odnosi się do działania pilota w celu przedłożenia planu lotu lub przedłożenia skróconego planu lotu poprzez radiotelefon do odpowiedniego organu ATS .

**GM1 SERA.4005(a) Treść planu lotu**

## SKRÓCONY PLAN LOTU

Skrócony plan lotu przekazywany drogą radiotelefoniczną w powietrzu w celu przekroczenia granicy przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub jakichkolwiek innych obszarów lub tras wyznaczonych przez właściwy organ zawiera co najmniej: znak wywoławczy, rodzaj statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu i poziom. Właściwy organ może wymagać dodatkowych elementów.

**GM1 SERA.4020 Zakończenie planu lotu**

## MELDUNEK O PRZYLOCIE

Zawsze, gdy wymagany jest meldunek o przylocie, nieprzestrzeganie przepisów SERA.4020 może spowodować poważne zakłócenia w ruchu lotniczym i ogromne koszty związane z przeprowadzaniem niepotrzebnych działań poszukiwawczych i ratunkowych.

## SEKCJA 5

***Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC), przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR), loty specjalne VFR i przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR)*****AMC1 SERA.5005(f) Przepisy wykonywania lotu z widocznością**

## MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTU VFR — ZEZWOLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU

Właściwy organ powinien określić warunki, na których zezwolenie jest lub może być udzielone, w tym minimalne wysokości lotu nad terenem, wodą lub najwyższą przeszkodą w promieniu 150 m (500 stóp) od statku powietrznego wykonującego przymusowe lądowanie, balonu lub statku powietrznego wykonującego lot żaglowy nad grzbietami górskimi lub wzgórzami.

### **GM1 SERA.5005(f) Przepisy wykonywania lotu z widocznością**

#### MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTU VFR — ZEZWOLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU

Z zastrzeżeniem wykonania odpowiedniej oceny bezpieczeństwa, zezwolenie właściwego organu może również zostać udzielone w następujących przypadkach:

- a) statek powietrzny wykonujący lot zgodnie z opublikowaną procedurą dla zgłoszonej trasy lotu, na której wykonywany jest lot;
- b) śmigłowce wykonujące lot na wysokości umożliwiającej, w razie sytuacji awaryjnej, lądowanie bez powodowania zbędnego zagrożenia osób lub mienia na ziemi;
- (c) statek powietrzny podnoszący lub zrzucający liny holownicze, banery lub podobne przedmioty na terenie lotniska;
- (d) wszelkie inne loty niewyszczególnione powyżej, jeżeli do wykonania określonego zadania wymagane jest szczególne zwolnienie.

### **AMC1 SERA.5010(a)(3) Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych**

#### OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI, KTÓRE POWINNO BYĆ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW ŚMIGŁOWCÓW

Prędkość 140 kt nie powinna być stosowana przez śmigłowce wykonujące lot przy widzialności poniżej 1 500 m. W takim przypadku, pilot powinien zastosować mniejszą prędkość odpowiednią do rzeczywistych warunków.

### **GM1 SERA.5010(a)(3) Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych**

#### OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI, KTÓRE POWINNO BYĆ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW ŚMIGŁOWCÓW

Prędkość 140 kt należy uważać za absolutną maksymalną dopuszczalną prędkość w celu utrzymania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, w sytuacji kiedy widzialność wynosi 1 500 m lub więcej. Niższe prędkości powinny być stosowane zgodnie z takimi elementami jak warunki lokalne, liczba pilotów na pokładzie i ich doświadczenie, zgodnie z wytycznymi zawartymi w poniższej tabeli:

<b>Widzialność (m)</b>	<b>Zalecana prędkość (kt)</b>
800	50
1 500	100
2 000	120

### **GM1 SERA.5015(b) Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów – przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR**

#### MINIMALNE POZIOMY

Przy określaniu najwyższych przeszkód znajdujących się w obrębie 8 km od szacowanej pozycji statku powietrznego, oszacowanie uwzględnia dokładność nawigacji, którą można

osiągnąć na odpowiednim odcinku trasy, mając na uwadze urządzenia nawigacyjne dostępne na ziemi i na pokładzie statku powietrznego.

### **GM1 SERA.5025(a) IFR – IFR – Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną**

#### POZIOMY PRZELOTÓW

Chociaż lot IFR wykonywany jako przelot poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną powinien odbywać się na poziomie przelotu odpowiednim dla jego linii drogi, jak podano w tabeli poziomów przelotu, nie wyklucza to stosowania technik wznoszenia w przelocie.

### **GM1 SERA.5025(c) IFR – Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną**

#### MELDUNKI POZYCYJNE

Oczekuje się, że statki powietrzne, które zdecydują się skorzystać ze służby doradczej ruchu lotniczego podczas wykonywania lotów IFR w określonej przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą, będą postępować zgodnie z przepisami „Rozdziału 8 - Służba kontroli ruchu lotniczego”, z tym że plan lotu i jego zmiany nie będą podlegały zezwoleniom oraz utrzymywana będzie dwukierunkowa łączność z organem zapewniającym służbę doradczą ruchu lotniczego.

## SEKCJA 6

### ***Klasyfikacja przestrzeni powietrznych***

#### **AMC1 SERA.6001 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych**

##### PRZEPISY OGÓLNE

Jeżeli przestrzenie powietrzne ATS sąsiadują ze sobą w płaszczyźnie pionowej, tj. jedna nad drugą, loty na wspólnym poziomie powinny być wykonywane zgodnie z wymaganiami oraz powinny być zapewniane służby dla mniej restrykcyjnej klasy przestrzeni powietrznej.

#### **GM1 SERA.6001 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych**

##### PRZEPISY OGÓLNE

- (a) Przestrzeń powietrzna klasy B jest uważana za mniej restrykcyjną niż przestrzeń powietrzna klasy A, przestrzeń powietrzna klasy C za mniej restrykcyjną niż przestrzeń powietrzna klasy B, itp.
- (b) Ograniczenie prędkości do 250 kt dla lotów VFR w przestrzeni powietrznej klasy C, D, E, F, G oraz dla lotów IFR w przestrzeni powietrznej klasy D, E, F, G ma na celu ułatwienie uzyskania widoczności lotów, które nie są separowane.
- (c) Jeżeli zajdzie potrzeba umieszczenia w obrębie danej klasy przestrzeni powietrznej operacji zgodnych z mniej restrykcyjną klasą, można dokonać:
  - (1) zmiany klasyfikacji danej przestrzeni powietrznej;
  - (2) przeprojektowania danej części przestrzeni powietrznej poprzez określenie ograniczeń lub zastrzeżeń przestrzeni powietrznej lub części podrzędnych mniej restrykcyjnych klas przestrzeni powietrznej (np. korytarzy).

**AMC1 SERA.6001(d);(e);(f);(g) Klasyfikacja przestrzeni powietrznych****OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI — OCENA BEZPIECZEŃSTWA I ZEZWOLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU**

Zezwolenie właściwego organu na złagodzenia ograniczenia prędkości 250 kt poniżej 3 050 m (10 000 stóp) powinno opierać się na ocenie bezpieczeństwa. Warunki udzielenia takiego złagodzenia powinny zostać określone w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) Państwa Członkowskiego.

**GM1 SERA.6001(d);(e);(f);(g) Klasyfikacja przestrzeni powietrznych****OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI — OCENA BEZPIECZEŃSTWA I ZEZWOLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU**

- (a) Przy opracowywaniu oceny bezpieczeństwa należy wziąć pod uwagę co najmniej następujące elementy:
- (1) ruch lotniczy, wymagania klas przestrzeni powietrznej, projekt przestrzeni powietrznej, procedury zaprojektowane dla przestrzeni powietrznej oraz potencjalne wykorzystanie zezwoleń w celu utrzymania własnej separacji, jak określono w GM1 do SERA.8005(b);
  - (2) minimalna bezpieczna prędkość określona w zatwierdzonej instrukcji użytkownika statku powietrznego w locie (AFM) dla odpowiednich typów statków powietrznych.
- (b) Ocena bezpieczeństwa powinna zostać opracowana we współpracy z odpowiednimi użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- (c) Należy zapewnić koordynację z zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, którzy powinni dostarczyć dane niezbędne do opracowania oceny bezpieczeństwa.
- (d) Właściwy organ powinien zadbać o to, by typy statków powietrznych kwalifikujące się do takiego złagodzenia były określone w Zbiorze Informacji Lotniczych Państwa Członkowskiego.

**GM2 SERA.6001(d);(e);(f);(g) Klasyfikacja przestrzeni powietrznych****OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI — OCENA BEZPIECZEŃSTWA I ZEZWOLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU**

- (a) W przypadku stosowania złagodzenia ograniczenia prędkości na poziomie lokalnym, ocena bezpieczeństwa jest zazwyczaj przeprowadzana przez instytucję zapewniającą ATS i podlega ona zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- (b) W przypadkach, gdy złagodzenie jest stosowane w całej przestrzeni powietrznej Państwa Członkowskiego, właściwy organ powinien zapewnić, że przeprowadzona została odpowiednia ocena bezpieczeństwa.

**AMC1 SERA.6001(h) Klasyfikacja przestrzeni powietrznych****PRZEPISY OGÓLNE**

Przestrzeń powietrzna klasy F powinna być stosowana tylko wtedy, gdy służby ruchu lotniczego są niewystarczające do zapewnienia kontroli ruchu lotniczego, a ograniczone

porady dotyczące niebezpieczeństwa kolizji statków powietrznych, które zazwyczaj są zapewniane przez służby informacji powietrznej, nie są wystarczające. W przypadku stosowania służby doradczej ruchu lotniczego należy uznać ją za środek tymczasowy tylko do momentu, gdy możliwe będzie jej zastąpienie służbą kontroli ruchu lotniczego lub, w przypadku gdy sytuacja ruchowa zmieni się w taki sposób, że służba doradcza ruchu lotniczego nie będzie już potrzebna, zastąpienie służbą informacji powietrznej.

### **GM1 SERA.6001(h) Klasyfikacja przestrzeni powietrznych**

#### **CZAS TRWANIA ŚRODKA TYMCZASOWEGO**

- (a) Podczas ustanawiania przestrzeni powietrznej klasy F, planowany czas jej trwania, po którym powinna zostać zastąpiona alternatywną klasyfikacją, powinien zostać określony w AIP Państwa Członkowskiego.
- (b) Planowany tymczasowy czas trwania przestrzeni powietrznej klasy F nie powinien być dłuższy niż 3 lata.

#### **PRZYKŁAD**

- (c) Przestrzeń powietrzna CTR może codziennie zmieniać swoją klasyfikację (np. od 06:00 do 20:00 przestrzeń powietrzna jest klasyfikowana jako klasa A, oraz od 20:00 do 23:59 i od 00:00 do 05:59 jest klasyfikowana jako klasa F). W takim przypadku, czas trwania tych ustaleń nie powinien przekraczać 3 lat.

## *SEKCJA 7*

### ***Służby ruchu lotniczego***

#### **GM1 SERA.7001 Przepisy ogólne – Cele służb ruchu lotniczego**

##### **PRZEPISY OGÓLNE**

Niniejsze przepisy stanowią ogólne stwierdzenia, które przedstawiają cele bezpieczeństwa do zrealizowania podczas zapewniania służb ruchu lotniczego, i które są podstawą wszystkich przepisów zawartych w niniejszej części.

#### **GM1 SERA.7005(a) Koordynacja między użytkownikiem statku powietrznego a służbami ruchu lotniczego**

##### **PRZEPISY OGÓLNE**

Wyrażenie „należycie uwzględniają” ma na celu wskazanie, że organy służb ruchu lotniczego, w koordynacji z użytkownikami statków powietrznych, powinny wziąć pod uwagę obowiązki użytkowników wynikające z przepisów Unii Europejskiej dotyczących operacji powietrznych i zapewnić im informacje wymagane do działania zgodnie z tymi przepisami.

## *SEKCJA 8*

### ***Służba kontroli ruchu lotniczego***

#### **GM1 SERA.8005(b) Zakres działania służby kontroli ruchu lotniczego**

##### **ZEZWOLENIA ZAPEWNIAJĄCE UTRZYMANIE SEPARACJI**



Zezwolenia dla pilota na utrzymywanie własnej separacji w odniesieniu do określonej części lotu w przestrzeni powietrznej klasy D i E poniżej 3 050 m (10 000 stóp) podczas wznoszenia lub zniżania w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością opierają się na fakcie, iż w tych klasach przestrzeni powietrznej stosuje się ograniczenie prędkości do 250 kt w odniesieniu do wszystkich lotów, umożliwiając pilotom statków powietrznych obserwowanie innych lotów w tym czasie w celu zapobiegania kolizji.

### **GM1 SERA.8010(b) Minima separacji**

#### PRZEPISY OGÓLNE

Niniejszy przepis ma przede wszystkim na celu zapewnienie zgodności po obu stronach linii przekazania ruchu, a następnie, zapewnienie odpowiedniej separacji pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi lot po obu stronach wspólnej granicy.

### **GM1 SERA.8015(b)(4) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego**

#### DZIAŁANIA WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA — MOŻLIWA ZMIANA ZEZWOLENIA PODCZAS LOTU

Celem przepisu dotyczącego możliwej zmiany zezwolenia podczas lotu jest ułatwienie zmiany zezwolenia na lot do miejsca docelowego, innego niż wskazane w planie lotu.

### **GM1 SERA.8015(d)(5) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego**

#### TREŚĆ ZEZWOLENIA— CZAS WYGAŚNIĘCIA ZEZWOLENIA

Czas wygaśnięcia zezwolenia wskazuje czas, po którym zezwolenie zostanie automatycznie anulowane, jeżeli lot nie został rozpoczęty.

### **GM1 SERA.8015(e)(4) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego**

#### POWTARZANIE DEPEZ CPDLC

Jeżeli jest to wskazane w lokalnych ocenach bezpieczeństwa, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej może wymagać fonicznego potwierdzenia otrzymania niektórych rodzajów depesz CPDLC (w szczególności tych odnoszących się do zmian trajektorii).

### **GM1 SERA.8015(f)(4) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego**

#### KOORDYNACJA ZEZWOLEŃ— ZEZWOLENIE Z WYPRZEDZENIEM

- (a) W takich przypadkach zakłada się, że to pilot kontaktuje się z organem kontroli ruchu lotniczego wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem. W związku z tym przepisy wymagają, aby statek powietrzny utrzymywał niezbędną dwukierunkową łączność z organem kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje.
- (b) W przypadkach, kiedy statek powietrzny nie może utrzymywać dwukierunkowej łączności podczas uzyskiwania zezwolenia z wyprzedzeniem, pilot musi uzyskać zgodę organu kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje, zanim skontaktuje się z organem kontroli ruchu lotniczego wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem.

**GM1 SERA.8035(a) Łączność**

## PRZEPISY OGÓLNE

- (a) W środowisku HF, SELCAL lub podobne automatyczne urządzenia sygnalizacyjne spełniają wymóg utrzymywania nasłuchu łączności fonicznej powietrze-ziemia.
- (b) Statek powietrzny może otrzymać zezwolenie na utrzymywanie tymczasowej łączności z organem kontroli innym niż organ zapewniający aktualnie kontrolę statku powietrznego.

## SEKCJA 9

***Służba informacji powietrznej*****GM1 SERA.9005(b)(1) Zakres służby informacji powietrznej**

## INFORMACJE DOTYCZĄCE WARUNKÓW POGODOWYCH AKTUALNYCH LUB PROGNOZOWANYCH NA LOTNISKACH ODLOTU, DOCELOWYM I ZAPASOWYM

Piloci zazwyczaj uzyskują informacje o warunkach pogodowych z właściwego biura przed rozpoczęciem lotu. Informacje istotne lub informacje związane z bezpieczeństwem są zazwyczaj zapewniane przez łączność radiową, w miarę dostępności.

**GM1 SERA.9005(b)(2) Zakres służby informacji powietrznej**

## INFORMACJE DOTYCZĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWA KOLIZJI

Informacje dotyczące niebezpieczeństwa kolizji obejmują tylko znane działania stanowiące ryzyko dla danego statku powietrznego. Dostępność takich informacji dla służb ruchu lotniczego może czasami być niepełna (np. ograniczenia w pokryciu radaru lub zasięgu radiowym, opcjonalny kontakt radiowy ze strony pilotów, ograniczenia w dokładności informacji zgłoszonych przez pilotów lub niepotwierdzony poziom informacji), a zatem służby ruchu lotniczego nie mogą ponosić odpowiedzialności za ich wydanie ani za ich dokładność.

## SEKCJA 11

***Ingerencja, sytuacje awaryjne i przechwytywanie*****GM1 SERA.11010 Wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas lotu**

## STATEK POWIETRZNY, KTÓREGO ZAŁOGA UTRACIŁA ORIENTACJĘ GEOGRAFICZNĄ, LUB NIEZIDENTYFIKOWANY STATEK POWIETRZNY – PRZEPISY OGÓLNE

- (a) Statek powietrzny może być jednocześnie uznany za „statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną” przez jeden organ oraz „niezidentyfikowany statek powietrzny” przez inny organ. Możliwość ta powinna być uwzględniona podczas przestrzegania przepisów SERA 11010(a)(1)(iii) i SERA.11010(b)(2) i (b)(3).
- (b) Wsparcie nawigacyjne zapewniane przez organ służb ruchu lotniczego jest szczególnie ważne, kiedy organ dowie się o statku powietrznym, którego załoga straciła lub straci orientację geograficzną na obszarze, gdzie istnieje ryzyko przechwycenia lub innego niebezpieczeństwa.

**AMC1 SERA.11015(a) Przechwytywanie**

PRZEPISY I WYTYCZNE ADMINISTRACYJNE WYDANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE REGULUJĄCE PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

- (a) Zgodnie z przepisami dotyczącymi przechwytywania cywilnych statków powietrznych znajdującymi się w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przepisy krajowe wprowadzone zgodnie z SERA.11015(a) powinny zapewniać, że:
- (1) przechwytywanie cywilnego statku powietrznego będzie podejmowane jako ostateczność;
  - (2) przechwytywanie będzie ograniczać się do ustalenia tożsamości statku powietrznego, chyba że okaże się konieczne skierowanie statku powietrznego na jego zaplanowaną trasę; skierowanie poza granice państwowej przestrzeni powietrznej, odprowadzenie od strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej lub z obszarów o gęstej zabudowie lub nakazanie wykonania lądowania na wyznaczonym lotnisku;
  - (3) przechwytywanie cywilnych statków powietrznych nie jest podejmowane, chyba że zostało to wcześniej uzgodnione z pilotem dowódcą statku powietrznego, który ma być przechwytywany i ATC została odpowiednio poinformowana, że przechwytywanie ma nastąpić;
  - (4) prowadzenie nawigacyjne i związane z tym informacje, będą udzielane przechwytywanemu statkowi powietrznemu drogą radiotelefoniczną, gdy tylko zostanie nawiązana z nim łączność; oraz
  - (5) w przypadku, gdy od przechwytywanego cywilnego statku powietrznego będzie wymagane wykonanie lądowania na terytorium, nad którym przelatuje, wyznaczone mu lotnisko do lądowania powinno być przydatne do bezpiecznego wylądowania danego typu statku powietrznego.
- (b) Państwa członkowskie powinny opublikować standardową metodę ustanowioną dla manewrowania statku powietrznego przechwytywanego cywilny statek powietrzny. Metoda powinna być określona w taki sposób, aby uniknąć jakiegokolwiek niebezpieczeństwa dla przechwytywanego statku powietrznego.
- (c) Państwa członkowskie powinny zapewnić, gdy jest to możliwe, stosowanie wtórnego radaru dozoru lub ADS-B do rozpoznawania cywilnych statków powietrznych w przestrzeniach, gdzie mogłyby być przechwytywane.

**GM1 SERA.11015(a) Przechwytywanie**

PRZEPISY I WYTYCZNE ADMINISTRACYJNE WYDANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE REGULUJĄCE PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Państwa członkowskie, które stosują alternatywne sposoby spełnienia wymagań inne niż *AMC1 SERA.11015(a) Przechwytywanie* nad terytorium i wodami terytorialnymi państwa są obowiązane do powiadomienia ICAO o różnicy w Załączniku 2 ICAO. Na pełnym morzu Załącznik 2 ICAO ma być stosowany bez wyjątku zgodnie z Konwencją chicagowską i SERA.1001(a).

*SEKCJA 12****Służby związane z meteorologią – Obserwacje ze statku powietrznego i meldunki z powietrza przekazywane za pomocą łączności fonicznej*****GM1 SERA.12020(a)(3) Wymiana meldunków z powietrza**

## INNE ZAINTERESOWANE ORGANY ATS

Inne zainteresowane organy ATS to te, które posiadają w swojej jurysdykcji loty, które mają wlecieć do danej przestrzeni powietrznej na późniejszym etapie lotu. Loty te mogłyby, na przykład, wymagać przekierowania przed wlotem do danej przestrzeni powietrznej. Przykładowo, specjalny meldunek z powietrza dotyczący pyłu wulkanicznego lub erupcji wulkanicznej może być niezbędny do przesłania do statku powietrznego przez organy służb ruchu lotniczego w rejonie informacji powietrznej (FIR) sąsiadującym z tym, którego dotyczy meldunek z powietrza.

## **AMC/GM do Dodatków**

### **GM1 do Dodatku 1 (4.1) SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM**

OD SYGNALISTY/KOORDYNATORA RUCHU NAZIEMNEGO DO STATKU POWIETRZNEGO – PRZEPISY OGOLNE

- (a) Znaczenie poszczególnych sygnałów pozostaje takie samo, bez względu na to czy sygnalista do ich przekazania stosuje rakiety, oświetlone pałeczki lub latarki elektryczne zamiast oświetlonych rąk.
- (b) Dla sygnalisty zwróconego twarzą do statku powietrznego silniki są ponumerowane od prawej do lewej (tj. silnik nr 1 jest silnikiem lewym zewnętrznym).
- (c) Pojęcie „pałeczki” może także oznaczać rakiety do tenisa stołowego lub rękawice o właściwościach fluorescencyjnych w świetle dziennym (tylko w ciągu dnia).
- (d) Pojęcie „sygnalista” może także oznaczać koordynatora ruchu naziemnego.
- (e) Konstrukcja wielu statków powietrznych jest taka, że tor końcówek skrzydeł, silników i innych krańcowych punktów podczas manewrowania statków powietrznych na ziemi nie zawsze może być wzrokowo kontrolowany z kabiny załogi.

### **GM1 do Dodatku 1 (4.2.1.1.) SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM**

OD PILOTA STATKU POWIETRZNEGO DO SYGNALISTY/KOORDYNATORA RUCHU NAZIEMNEGO – HAMULCE

Po przekazaniu sygnału „hamulce włączone”, moment zaciśnięcia pięści wskazuje moment zadziałania hamulca. Po przekazaniu sygnału „hamulce zwolnione”, moment, w którym palce są wyprostowane, wskazuje moment zwolnienia hamulców.

### **GM1 do Dodatku 1 (5.1) STANDARDOWE RĘCZNE SYGNAŁY AWARYJNE**

PRZEPISY OGÓLNE

Aby skuteczniej komunikować się z personelem pokładowym, strażacy lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej mogą przekazywać ręczne sygnały awaryjne z pozycji innych niż te, które byłyby wykorzystywane przez sygnalistę do przekazywania sygnałów kierowania ruchem naziemnym.

### **GM1 do Dodatku 2 (3.3b)) OGRANICZENIA OPERACYJNE I WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA**

BALONY NADCIŚNIENIOWE

Balony nadciśnieniowe nie wymagają urządzeń do zakończenia lotu, ponieważ po rozładowaniu ładunku unoszą się szybko w powietrze i pękają bez zastosowania urządzenia lub systemu do przebijania powłoki balonu. W tym kontekście balon nadciśnieniowy stanowi prostą nierozciągliwą powłokę, zdolną do wytrzymania zmian wyższego ciśnienia wewnątrz niż na zewnątrz. Jest on napełniony gazem w taki sposób, że istniejące mniejsze ciśnienie gazu w nocy nadal w pełni rozciąga powłokę. Taki balon nadciśnieniowy będzie utrzymywał zasadniczo stały poziom lotu aż do chwili ujścia z niego zbyt dużej ilości gazu.

**GM1 do Dodatku 4 KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS – ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMOGI DOTYCZĄCE LOTÓW****PRZEPISY OGÓLNE**

Celem niniejszego Dodatku jest ściśle przedstawienie wymagań związanych z każdą określoną klasą przestrzeni powietrznej. W związku z tym nie zawiera on żadnych dodatkowych specyfikacji w stosunku do tych już przedstawionych w przepisach wykonawczych.