

Przygotowanie do lotu- NOTAM

Jak wiadomo czynności przed lotem wymagają precyzyjnego przygotowania nie tylko samolotu i dokumentów pilota czy statku powietrznego, ale również ważnym elementem jest zbiór dokumentów operacyjnych. W skład tego rodzaju dokumentów wchodzi:

- 1)NOTAM, AUP, AIP
- 2)informacje pogodowe
- 3)mapa lotnicza z wyrysowaną trasą
- 4)nawigacyjny plan lotu VFR (visual flight rules - przepisy wykonywania lotów z widocznością) lub IFR (instrument flight rules - przepisy odnoszące się do wykonywania lotów według przyrządów)
- 5)plan lotu (w przestrzeni kontrolowanej jest obowiązkowy, w niekontrolowanej nie jest konieczny)
- 6)zlecenia na lot (gdy nie jesteśmy właścicielami statku powietrznego)
- 7)lista kontrolna
- 8)instrukcja przechwytywania
- 9) arkusz załadowania i ważenia
- 10) pokładowy dziennik techniczny PDT

Aby lot przebiegał zgodnie z planem, a przede wszystkim bezpiecznie należy dobrze przygotować się i zebrać powyższe informacje. Niezbędnym elementem wchodzącym w ich skład jest depesza NOTAM.

NOTAM

NOTAM- Notice to airman, czyli informacje dla pilota. Są one rozpowszechniane za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierają wiadomości o stanie, ustawieniach lub zmianach w odniesieniu do urządzeń lotniczych, procedurach, służbach, a także niebezpieczeństwie, w których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi. Kod NOTAM stosowany jest do kodowania informacji dotyczących stanu, uruchomienia a także zmiany urządzeń radiowych, świetlnych, lotnisk, niebezpieczeństwa dla statków powietrznych lub urządzeń poszukiwawczo-ratowniczych. To dzięki niemu można rozszyfrować informacje zawarte w NOTAM. Kod ten jest podstawą do określenia takich kwestii jak RUCH (TRAFFIC), CEL (PURPOSE), ZAKRES DZIAŁANIA (SCOPE). Spełnia ważne role przekazywania i otrzymywania informacji oraz decydowania czy dana informacja jest ważna pod względem operacyjnym.

Grupy kodu NOTAM składają się z pięciu liter. Pierwszą z nich jest zawsze litera Q (mówi ona, że jest to skrót kodowany, używany do redagowania NOTAM). Druga i trzecia litera oznacza przedmiot o którym mowa. Czwarta i piąta określają jego stan działania. W wypadku, gdy więcej niż jeden przedmiot oznaczony jest tym samym kodem, wtedy należy wybrać przedmiot najważniejszy. Jeśli podany przedmiot w NOTAM nie jest ujęty w wykazie kodu- w miejscu drugiej i trzeciej litery należy wstawić XX. W razie wydania NOTAM zawierającego listę kontrolną ważnych informacji NOTAM w miejscu liter (drugiej, trzeciej, czwartej i piątej) trzeba umieścić KKKK. Gdy NOTAM zawiera ważne informacje operacyjne i gdy wykorzystany jest w celu ogłoszenia zmian AIRAC AIP, wtedy w miejscach czwartej i piątej litery należy umieścić TT.

Wyróżniamy 2 rodzaje klasyfikacji NOTAM: według przedmiotu i według stanu działania.

Pierwsza z nich – klasyfikacja według przedmiotu (czyli druga i trzecia litera)- określa, że urządzenia, służby i inne informacje, które wymagały zakodowania zostały sklasyfikowane według przedmiotu w grupy i podgrupy. Drugą literą grupy kodowej może być każda litera alfabetu z wyjątkiem Q, wskazuje ona podgrupy przedmiotu:

<i>AGA (Lomiska)</i>		
.....	Pomoce ŚWIETLNE LIGHTING facilities	— L
.....	POLE NAZIEMNEGO RUCHU LOTNICZEGO i pole wzlotów MOVEMENT and landing area	— M
.....	URZĄDZENIA i służby FACILITIES and services	— F
<i>COM (Telekomunikacja)</i>		
.....	Urządzenia TELEKOMUNIKACYJNE i radarowe COMMUNICATION and radar facilities	— C
.....	INSTRUMENTALNE i mikrofalowe systemy lądowania INSTRUMENT and microwave landing systems	— I
.....	GNSS services Służby GNSS	— G
.....	Lotniskowe i trasowe pomoce NAWIGACYJNE Terminal and en-route NAVIGATION facilities	— N
<i>RAC (Przepisy ruchu lotniczego i służby ruchu lotniczego)</i>		
.....	Organizacja PRZESTRZENI POWIETRZNEJ AIRSPACE organization	— A
.....	SŁUŻBY ruchu lotniczego i VOLMET air traffic and VOLMET SERVICES	— S
.....	PROCEDURY ruchu lotniczego air traffic PROCEDURES	— P
<i>Ostrzeżenia nawigacyjne</i>		
.....	OGRANICZENIA przestrzeni powietrznej Airspace RESTRICTIONS	— R
.....	OSTRZEŻENIA WARNINGS	— W
<i>Inne informacje</i>		
.....	INNE informacje OTHER information	— O

Klasyfikacja według stanu działania- czwarta i piąta litera. Czwartą literą grupy kodowej może być każda litera alfabetu (oprócz Q). Wskazuje ona podgrupy stanu działania:

A	DYSPOZYCYJNOŚĆ AVAILABILITY
C	ZMIANY CHANGES
H	WARUNKI RYZYKA (niebezpieczne) HAZARD conditions
L	OGRANICZENIA LIMITATIONS
XX	INNE OTHER

W razie anulowania NOTAM powinny być używane litery (czwarte i piąte kodu):

AK:	NORMALNA PRACA WZNOWIONA RESUMED NORMAL OPERATION
AL:	PRACUJE (LUB PRACĘ WZNOWIONO) Z UWZGLĘDNIENIEM UPRZEDNIO OPUBLIKOWANYCH OGRANICZEN (WARUNKÓW) OPERATIVE (OR REOPERATIVE) SUBJECT TO PREVIOUSLY PUBLISHED LIMITATIONS/CONDITIONS
AO:	CZYNNY OPERATIONAL
CC:	ZAKOŃCZONY COMPLETED
XX:	TEKST OTWARTY PLAIN LANGUAGE

Przydzielone dla grup kodu NOTAM znaczenia zatwierdzonej frazeologii skróconej, mogą być uzupełnione lub powiększone przez dodanie np. nazw miejscowości, stacji, skrótowców, współrzędnych geograficznych, znaków wywoławczych, tekstów otwartych lub częstotliwości.

Gdy jest to możliwe należy używać skrótów ICAO zamiast tekstu otwartego. Aby skrócić czas transmisji łączami telekomunikacyjnymi (w celu rozpowszechnienia NOTAM), wyeliminować tłumaczenia i by mieć możliwość załączenia odpowiedniego zapisu w biuletynie informacji przed lotem, należy zamiast znaczeń używać zatwierdzonej jednolitej frazeologii skróconej. Jest ona przydzielona dla każdej dwu-literowej grupy kodu NOTAM.

Informacje potrzebne w celu uzupełnienia znaczenia frazeologii skróconej, podawane w nawiasach, stosuje się w zależności od potrzeb.

Przykład układu NOTAM:

1) EPKT A7821/09 RWY 27 RTZL NOT AVBL DUE PWR FAILURE 29 DEC 17:30 2009 UNTIL 31 MAR 23:59 2010 CREATED: 29 DEC 17:08 2009

*EPKT- Code ICAO lotniska

*A- availability-dyspozycyjność

*7821/09- kolejny numer NOTAM opublikowany w roku 2009

* RWY 27 RTZL NOT AVBL DUE PWR FAILURE- brak świateł strefy przyziemia drogi startowej 27 z powodu przerwy w zasilaniu

*29 DEC 17:30 2009 UNTIL 31 MAR 23:59 2010- godzina i data planowanej operacji

* CREATED: 29 DEC 17:08 2009- data nadania depeszy

2) EPKT A7822/09 TWY B EDGE LGT OBSCURED BY SN 30 DEC 18:00 2009 UNTIL 31 DEC 17:00 2010 CREATED: 30 DEC 17:59 2009

*EPKT- Code ICAO lotniska

*A- availability-dyspozycyjność

*7822/09- kolejny numer NOTAM opublikowany w roku 2009

*TWY B EDGE LGT OBSCURED BY SN- światła krawędziowe drogi kołowania B są przykryte śniegiem

*30 DEC 18:00 2009 UNTIL 31 DEC 17:00 2010- godzina i data planowanej operacji

* CREATED: 30 DEC 17:59 2009- data nadania depeszy

Istnieje 5 źródeł NOTAM:

-Eurocontrol

-DINS

-IPCC

-FAA

-e- NOTAM

SNOWTAM

SNOWTAM, czyli NOTAM serii S. Jego celem jest informowanie o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego mówiących o pokryciu lotnisk śniegiem, lodem lub błotem. SNOWTAM wydawany jest przez Biura Odpraw Załóg portów lotniczych, przy czym to Biuro wcześniej musi otrzymać od Dyżurnego Portu dokument, który jest podstawą do jego wydania. Dyżurny Portu ma obowiązek wydania nowego SNOWTAMU, gdy powstałe zmiany i sytuacja na lotnisku uległa pogorszeniu lub warunki zostały polepszone. Ważność SNOWTAM nie przekracza 24 godzin i jest automatycznie zastępowany przez kolejne wydane depesze. Najbardziej znaczącymi zmianami warunków pokrycia pola manewrowego, które koniecznie muszą być uwzględnione w nowych SNOWTAM, to zmiana: współczynnika szczepności(0,05), pokrycia śniegiem(suchy- ponad 20 mm, mory- 10 mm, roztajały- 3mm), widoczności drogi startowej- zakrycie świateł, wysokości zasp w okolicach centralnej linii RWY, a także zmiana

szerokości i długości dostępnej RWY, w wypadku, gdy przekracza 10%. Istotną sprawą jest również zmiana rodzaju pokrycia lub rozległości, które muszą ulec nowej klasyfikacji punktu F) lub T) w SNOWTAM.

SNOWTAM dzieli się na 23 pola: W polu A) należy uwzględnić pole kodowe lotniska, jeżeli nie jest one przydzielone w tym miejscu trzeba wpisać ZZZZ, a nazwę lotniska w polu T). Pole B) wyraża czas w jakim dana operacja zostanie zakończona. C) wyznacza niższy próg drogi startowej. D) określa długość odśnieżonego pola startowego. E) To szerokość odśnieżonej drogi startowej, a także przesunięcie, które nastąpiło pod względem osi RWY (określa się literą L- w lewo R- prawo, od progu o niższym numerze). W polu F) jest określany rodzaj pokrycia na każdej 1/3 drogi startowej (rodzaje można wypisać w kolejności oznaczeń listy). W wypadku, gdy konieczne jest załączenie opisu, należy go umieścić w polu T). Pole G) odnosi się do pola F), określając grubość pokrycia pola startowego na każdej 1/3 jego części(suchy-20mm, mokry-10 mm, roztajały- 3mm). Jeżeli grubość pokrycia nie jest znacząca lub nie można jej zmierzyć oznaczamy to literami: XX. Pole H) określa hamowanie na 1/3 drogi startowe, pomiary te podaje się w postaci dwóch cyfr, a na końcu punktu podaje się urządzenie pomiarowe w postaci trzech liter(w wypadku gdy urządzenie jest niestandardowe lub nie ma przydzielonego trzyliterowego oznaczenia należy je opisać w polu T)). Jedną cyfrą wyrażamy hamowanie, gdy pomiar jest niemożliwy. W wypadku, gdy niemożliwe jest podanie wiarygodnego pomiaru hamowania, tą sytuację określamy cyfrą 9. Kolejne pole- J) określa występowanie zasp (z lewej strony-L , prawej- R, lub z obu stron -LR) oraz ich wysokość i odległość od krawędzi RWY. Występowanie tego pola jest zależna od występowania zasp. P) występuje w zależności czy światła są zakryte (jeśli tak należy wpisać „YES”, ewentualnie stronę z jakiej światła są niewidoczne). L) mówi od jakiej odległości i szerokości nastąpi odśnieżanie pola RWY(pełna długość- wtedy wpisujemy TOTAL, jeśli częściowo należy podać dane- szerokość i długość odśnieżania). Jeżeli droga jest oczyszczona punkt ten nie występuje. M) Informuje o godzinie zakończenia odśnieżania, także występowanie tego pola zależy od tego, czy operacja występuje. N) to stan drogi kołowania, czyli TWY, jeśli jest ona niedostępna należy wpisać NO. Istnieje możliwość użycia kodów punktu F). Kwestia występowania punktu jest względna. Pole P) określa występowanie zasp przy TWY o wysokości przekraczającej 60 cm. W razie występowanie oznaczamy słowem YES i podajemy odległość do krawędzi. R) Pole to wyraża stan płyty postojowej, jeśli jest ona niedostępna wpisujemy słowo NO. Można także korzystać z oznaczenia przeznaczonego dla pola F). Następne pole – S) informuje kiedy odbędzie się kolejny pomiar w układzie MMDDgmm. Co oznaczamy: WHEN NEEDED. Ostatnim polem jest pole T), które jest przeznaczone w celu przekazania informacji tekstem otwartym. Powinno być w nim zawarte informacje na temat nie oczyszczonego pasa startowego (RWY na każdej 1/3 długości) i rozległości jej zanieczyszczenia.

Należy pamiętać, że dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do zaplanowania i wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi zasadami ruchu lotniczego. To na nim ciąży odpowiedzialność za zapoznanie się z warunkami atmosferycznymi, zaplanowanie trasy lotu a także znajomość i przestrzeganie procedur i przepisów, co jest konieczne do bezpiecznego lotu.

Monika Bobrzyk
Konsultacja: Robert Szymiec