

ZASADY ZAPEWNIANIA INFORMACJI ATIS

w vFIR WRASZAWA

(wraz ze zmianami obowiązującymi od 7.02.2013)

Zarząd PL-VACC ustala następujące zasady stosowania informacji ATIS:

1. Od dnia wprowadzenia niniejszych przepisów w życie, jako ATIS uznawana jest tekstowa i głosowa informacja dla pilotów, dostarczana na osobnej częstotliwości (niezwiązanej z kontrolą). Dotychczasowa informacja tekstowa („Controller Info”) automatycznie wysyłana przez kontrolera za pomocą wiadomości prywatnej nazywana będzie „*Informacją kontrolera*”.
2. Dla lotnisk, gdzie ATIS działa w rzeczywistości, oraz jest zarezerwowana częstotliwość w sieci VATSIM, można otworzyć pozycję xxxx_ATIS (gdzie xxxx to kod ICAO lotniska) na częstotliwości podanej na stronie PLVACC (<http://www.pl-vacc.org/pol3/fir.php?d=sectors>). Otwieranie ATIS dla lotnisk, które w rzeczywistości nie zapewniają takiej informacji, albo stosowanie innych częstotliwości nie jest dozwolone.
3. ATIS powinien zawierać wyłącznie informacje odpowiadające temu, co zamieszcza się w prawdziwym ATIS, a więc przede wszystkim informacje o pogodzie na lotnisku oraz pasach i procedurach w użyciu. ATIS udostępnia się w formie tekstowej i/lub głosowej. Przykładowy schemat informacji ATIS:

`This is Warsaw info Delta, observation at 02:20 Exp. radar vectoring for rwy 33, ILS DME app., Arr. rwy 33, dep rwy 29, taxiways ... closed, TL80 Winds ..., clouds ..., temp..., dew point..., qnh... You have received information Delta`

Zalecane jest korzystanie z serwisu uniatis.net. Uruchomienie informacji ATIS z wykorzystaniem tego serwisu omówione jest w poradniku „Prawidłowa konfiguracja informacji ATIS w EuroScope” dostępnym na stronie WWW PL-VACC.

4. Za utworzenie ATISu dla danego lotniska odpowiada TWR lub kolejna wyższa pozycja online w danej chwili odpowiedzialna za pasy aktywne. Po uzgodnieniu z TWR, ATIS dla lotniska może zapewniać dowolna wyższa lub niższa pozycja obejmująca swoim zasięgiem dane lotnisko. Za kluczowe elementy treści (np. pasy aktywne) nadal odpowiada TWR.

Przemawiają za tym względy wyłącznie praktyczne. Kontroler korzystający z programu wymagającego każdorazowego nagrywania komunikatu lub nieposiadający technicznej możliwości uruchomienia ATIS, może oddelegować zadanie osobie używającej automatycznego generatora (np. w Euroscope) lub pozycji o mniejszym obciążeniu pracą (np. DEL), która może pozwolić sobie na przygotowywanie nagrań bez wpływu, na jakość zapewnianego serwisu ATC.

Przykład.: Zalogowani są: EPWA_APP, EPWA_TWR, EPWA_GND. Zgodnie z zasadą, ATIS dla EPWA prowadzi EPWA_TWR. Gdy wyloguje się EPWA_TWR, serwis ATIS powinien zapewnić EPWA_APP (lub EPWA_GND po uzgodnieniu z EPWA_APP).

- 4a. Kontroler zalogowany na pozycji DEL lub GND, przy braku zalogowanych kontrolerów na wyższych pozycjach, odpowiedzialnych za wyznaczenie pasa aktywnego, nie może samodzielnie utworzyć ATISu.
5. Kontroler EPWW_CTR może (ale nie musi) udostępnić ATIS dla jednego z lotnisk, dla którego nie ma zalogowanych kontrolerów. Priorytetem jest EPWA, chyba, że na innym lotnisku jest większy ruch. *Przykład: EPWW_CTR jest zalogowany sam, więc prowadzi ATIS dla EPWA. Gdy zaloguje się EPWA_APP, on przejmuje ATIS dla EPWA, a EPWW_CTR może otworzyć ATIS np. dla EPKK.*

6. Jeżeli wykorzystywany program ATC nie posiada systemu automatycznych powiadomień, kontroler prowadzący ATIS powinien podawać na kanale ATC informację o zmianie litery desygatora ATIS, np. "EPWA ATIS updated, information B". Chodzi o to, aby wszyscy zainteresowani kontrolerzy wiedzieli, czy ATIS, który odebrał pilot, jest prawidłowy.
7. W przypadku, gdy ATIS nie jest generowany oraz aktualizowany w sposób automatyczny, kontroler prowadzący ATIS powinien uaktualniać go każdorazowo po zmianie istotnych informacji w nim zawartych. Ze względu na czasochłonność tej operacji, dopuszcza się opóźnienia w aktualizowaniu do pół godziny, o ile nie powoduje to sytuacji niebezpiecznych dla pilotów (np. dopuszczalne są dane dotyczące pogody odbiegające od aktualnych w niewielkim stopniu niewpływającym na podjęcie przez pilota decyzji dotyczących podejścia, lądowania, czy startu). Jeżeli jednak kontroler nie jest w stanie zapewnić wystarczająco aktualnej informacji ATIS, powinien zrezygnować z jej dostarczenia.
8. Od dnia wprowadzenia w życie niniejszych przepisów nie dopuszcza się podawania w *Informacji kontrolera* żadnych danych na temat lotniska, dla którego zapewniany jest ATIS. Informacja kontrolera dla takiego lotniska powinna zawierać jedynie nazwę zajmowanej pozycji ATC, odpowiedni komunikat mówiący o istnieniu ATIS, np.: „for EPWA ATIS check frequency...” oraz opcjonalnie informację o godzinie, do której planowane jest zajęcie pozycji.
9. Jeżeli dla danego lotniska zapewniony jest ATIS, kontrolerzy na tym lotnisku nie podają w informacji kontrolera desygatora (litery), aby nie powodować nieporozumień związanych z podwójnym desygatorem: (jednym w informacji kontrolera, drugim w ATIS).

Przykładowa informacja kontrolera przy zapewnionym ATIS:

```
Okecie Tower  
For EPWA ATIS check frequency 120.450
```

10. Kontrolerzy pozycji APP, którzy zapewniają służbę kontroli ruchu lotniczego na wielu lotniskach, powinni umieścić stosowną informację w swojej *informacji kontrolera*. Kontrolerzy TWR i APP prowadzący proceduralną kontrolę zbliżania, powinni umieścić również informację o tym fakcie. Proponowana forma:

```
ATC service at EPWA, EPMO and procedural control at EPLL.
```

11. Wskazane jest, by kontrolerzy ACC również informowali o obsługiwanych lotniskach. Ponieważ ich lista zmienia się dynamicznie w zależności od zalogowanych innych kontrolerów, proponowana forma jest następująca:

```
Warsaw Radar. Providing top-down radar service for EPWA, EPMO, EPGD,  
EPPO, EPWR, EPKT, EPKK and procedural control for EPSC, EPZG, EPBY,  
EPRZ, EPLB if local ATC is offline. TL 80.
```

11. Zmienione zasady wchodzą w życie 7.02.2013.