

**ENR 2.2.2 STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA), STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA), TRASY DOLOTOWE DO STREF (TFR) ORAZ REJONY ĆWICZEŃ (EA)  
TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSAs), TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs), FEEDING ROUTES (TFRs) AND EXERCISE AREAS (EAs)****1. DEFINICJE**

**STREFA CZASOWO WYDZIELONA (TSA)** – przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych, w której podejmowanie działań wymaga rezerwacji w AMC Polska do wyłączonego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości. Przez TSA nie dopuszcza się przelotu innego statku powietrznego, nie biorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę.

**STREFA CZASOWO REZERWOWANA (TRA)** – przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych, w której podejmowanie działań wymaga rezerwacji w AMC Polska. Przez TRA dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, nie biorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego lub organizatora lotów.

**STREFA TSA/TRA WYZNACZANA W FORMIE STREFY NIEBEZPIECZNEJ (D)** – strefa TSA/TRA ustanawiana nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR WARSZAWA.

**TRASA DOLOTOWA DO TSA/TRA (TFR)** - przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych, w której przelot wymaga rezerwacji w AMC Polska. W TFR możliwe jest wykonywanie tylko lotu do TSA/TRA oraz TSA/TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D), przelotu między tymi strefami i jedynie na stałej wysokości.

**REJON ĆWICZEŃ (EA)** – przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych wyznaczana na potrzeby i na wniosek organizatora ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych oraz innej działalności wymagającej wprowadzenia ograniczeń w danej przestrzeni powietrznej. Granice oraz rodzaje ograniczeń w EA publikowane są w formie Suplementu do AIP Polska. W szczególnych przypadkach za zgodą ASM1 rejony EA publikuje się depeszą NOTAM.

**2. ZASADY WYZNACZANIA ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI**

Strefy TSA/TRA ustanawia się dla realizacji jednego z następujących celów:

- dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych wynikających z realizacji prac badawczo-rozwojowych, lotów treningowych lub próbnych ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami ruchu lotniczego.

Trasy TFR są ustanawiane w celu segregacji przestrzeni powietrznej w przypadku braku możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego podczas lotu do TSA/TRA oraz TSA/TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) i przelotu między tymi strefami.

**3. BUDOWA ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI**

3.1 Granice poziome oraz pionowe elastycznych elementów przestrzeni powietrznej opublikowane w AIP Polska są wyznaczone z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb użytkowników, charakterystyki działań wykonywanych wewnątrz strefy oraz przestrzeni nienaruszalnego bufora wewnętrznego, jeśli taki jest wymagany, zgodnie z tabelą minimalnych odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej w punkcie 8.

3.2 Strefa TSA/TRA może być podzielona na segmenty umożliwiające jej elastyczne wykorzystanie.

**1. DEFINITIONS**

**TEMPORARY SEGREGATED AREA (TSA)** – airspace of defined lateral and vertical limits within which any activities require reservation at AMC Poland for the exclusive use of a specific user during a determined period of time and within a determined vertical range. Other aircraft not participating in the activities, for which a TSA has been reserved, will not be allowed to transit through it.

**TEMPORARY RESERVED AREA (TRA)** – airspace of defined lateral and vertical limits within which any activities require prior reservation at AMC Poland. Other aircraft not participating in the activities, for which a TRA has been reserved, may be allowed to transit through a TRA under the clearance of a relevant ATC unit, a military unit relevant for this TRA or organiser of flights.

**TSA/TRA DESIGNATED IN THE FORM OF A DANGER AREA (D)** – a TSA/TRA established over high seas of Baltic waters within the WARSZAWA FIR.

**TSA/TRA FEEDING ROUTE (TFR)** – airspace of defined lateral and vertical limits within which a transit requires reservation at AMC Poland. Within a TFR, only flights to a TSA/TRA and TSA/TRA designated in the form of a danger area (D) may be carried out and a transit between these areas is possible only at a constant altitude.

**EXERCISE AREA (EA)** – airspace of defined lateral and vertical limits designated for the needs and at the request of an organiser of exercises, trainings, competitions, air displays and other activities requiring restrictions to be introduced within a given portion of airspace. The limits and types of restrictions within the EAs are published in the form of an AIP Supplement. In special cases, with the approval of ASM1, the EAs are published by NOTAM.

**2. RULES FOR ESTABLISHING FLEXIBLE AIRSPACE ELEMENTS**

TSAs/TRAs are established for serving one of the following purposes:

- meeting the operational needs of flights emerging from the realisation of research and development, training or test flights, having regard to the safety of aircraft and other airspace users;
- carrying out actions within the framework of aeronautical training and exercise, during which aircraft manoeuvres do not comply with air traffic regulations.

TFRs are established for segregating airspace in case air traffic services cannot be provided during flight to TSAs/TRAs and TSAs/TRAs designated in the form of danger areas (D) and transit between these areas.

**3. STRUCTURE OF FLEXIBLE AIRSPACE ELEMENTS**

3.1 The lateral and vertical limits of the airspace elements published in AIP Poland are designated considering the real needs of users, characteristics of the activities performed within an area and the inviolable inner buffer, if this is required, according to the table of minimum distances from the limits of airspace structures in Item 8.

3.2 A TSA/TRA can be divided into segments allowing for its flexible use.

<p>3.3 Granice pionowe oraz poziome przestrzeni w rejonach EA są wyznaczone i opublikowane przez Ośrodek Planowania Strategicznego (OPS – ASM1) z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb użytkowników, charakterystyki działań wykonywanych wewnątrz strefy oraz przestrzeni nienaruszalnego bufora wewnętrznego, jeśli taki jest wymagany.</p> <p><b>4. KOLIZYJNOŚĆ</b></p> <p>4.1 Ze względu na różne procedury dotyczące aktywacji poszczególnych elementów przestrzeni powietrznej wyróżnia się strefy lub segmenty kolizyjne oraz niekolizyjne.</p> <p>4.2 Informacja o kolizyjności danego elementu przestrzeni lub jego segmentu jest umieszczana w kolumnie "Uwagi" tabel opublikowanych w ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3 oraz w AUP.</p> <p>4.3 Szczegółowe procedury aktywacji elementów kolizyjnych oraz niekolizyjnych opisano w ENR 2.2.3.</p> <p><b>5. OZNACZENIE STREF TSA, TRA, EA i TFR</b></p> <p>5.1 Każda strefa, rejon i trasa dolotowa ma przypisany niepowtarzalny numer poprzedzony odpowiednim oznacznikiem. Segmenty stref mają dodawaną dodatkową literę.</p> <p>5.2 Znaki identyfikacyjne tych stref składają się z następujących grup liter i numeru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EP – znaki przynależności terytorialnej zgodnie z Doc 7910 ICAO;</li> <li>- litery określającej rodzaj danej strefy:</li> <li>- TSA – dla stref czasowo wydzielonych;</li> <li>- TRA – dla stref czasowo zarezerwowanych;</li> <li>- TFR – dla korytarzy dolotowych do stref TSA;</li> <li>- TSA D – dla stref TSA wydzielonych w formie stref niebezpiecznych;</li> <li>- numeru dla stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) i korytarzy dolotowych (TFR) do TSA, np. <i>EP TSA 08, EP TRA 05, EP TFR 06</i>;</li> <li>- numeru (od 301 począwszy) dla stref TSA wydzielonych w formie stref niebezpiecznych (np. <i>EP TSA 301</i>);</li> <li>- liter A, B, C itd. dla segmentów stref TSA i TRA.</li> </ul> <p>5.3 Znaki identyfikacyjne rejonów ćwiczeń (EA) składają się z następujących grup liter i cyfr: EA, np. <i>EA 77</i>.</p> <p><b>6. AKTYWACJA</b></p> <p>6.1 Granice pionowe stref TSA i TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) są przydzielane zgodnie z potrzebami użytkowników. Nie mogą one przekraczać wysokości podanych w kolumnie 3 tabel opublikowanych w ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3.</p> <p>6.2 Granice pionowe przestrzeni w rejonach EA nie mogą przekraczać wysokości podanych w Suplemencie do AIP Polska lub NOTAM.</p> <p>6.3 Informacje o aktywności stref/rejonów TSA/TRA/TFR/EA, strefy TSA wyznaczonej w formie strefy niebezpiecznej (D) są publikowane w AUP oraz przekazywane przez organy ATS lub AMC.</p> <p><b>UWAGA: Wyjątek od publikacji w AUP mogą stanowić strefy/rejony TSA/TRA/EA, których użytkowanie wymaga zgody właściwego organu służb kontroli ruchu lotniczego. (Zgodnie z zapisami w ENR 2.2.2.1 kolumna 4, ENR 2.2.2.3 kolumna 5).</b></p> <p>6.4 Zamawianie stref/rejonów TSA/TRA/TFR/EA odbywa się zgodnie z procedurami zamawiania elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (patrz ENR 2.2.3).</p> <p>6.5 Planowanie działań w rejonach EA nakłada na organizatora obowiązek zgłoszenia wniosku do Ośrodka Planowania Strategicznego PAŻP (OPS – ASM1) nie później niż 77 dni przed datą publikacji Suplementu do AIP Polska (zgodnie z cyklem AIRAC).</p> <p><b>Uwaga: W związku z koniecznością wykonania uzgodnień ze służbami ATS i użytkownikami przestrzeni powietrznej zaleca się zgłoszenie wniosku na 91 dni przed datą publikacji.</b></p>	<p>3.3 The lateral and vertical limits of airspace within EAs are designated and published by the Strategic Planning Unit (ASM1) taking into account the real needs of users, characteristics of the activities performed within an area and the inviolable inner buffer if this is required.</p> <p><b>4. CONFLICTING AND CONFLICT-FREE AREAS</b></p> <p>4.1 Considering the various procedures relating to the activation of individual airspace elements, there is a distinction between conflicting and conflict-free segments and elements.</p> <p>4.2 The information on whether a given airspace element or its segment is in conflict with other elements is indicated in the "Remarks" column of the tables published in ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3 and the AUP.</p> <p>4.3 Detailed procedures for activating conflicting and conflict-free airspace elements are described in ENR 2.2.3.</p> <p><b>5. DESIGNATORS OF TSAs, TRAs, EAs and TFRs</b></p> <p>5.1 Each area and feeding route has its own allocated unique number preceded by an adequate designator. The segments are indicated with an additional letter.</p> <p>5.2 The designators of the areas consist of the following groups of letters and a number:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EP – nationality letters according to ICAO Doc 7910;</li> <li>- letters indicating the type of a given area:</li> <li>- TSA – for temporary segregated areas;</li> <li>- TRA – for temporary reserved areas;</li> <li>- TFR – for TSA/TRA feeding routes;</li> <li>- TSA D – for TSAs designated in the form of danger areas;</li> <li>- number for temporary segregated areas (TSAs), temporary segregated areas (TRAs), and TSA/TRA feeding routes (TFRs), e.g. <i>EP TSA 08, EP TRA 05, EP TFR 06</i>,</li> <li>- number (from 301 on) for TSAs designated in the form of danger areas (e.g. <i>EP TSA D 301</i>);</li> <li>- letters A, B, C etc. for the segments of TSAs/TRAs.</li> </ul> <p>5.3 The designators of exercise areas (EAs) consist of the group of letters EA and a number, e.g. <i>EA 77</i>.</p> <p><b>6. ACTIVATION</b></p> <p>6.1 The vertical limits of TSAs, TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) are allocated according to the users' needs. They cannot exceed the altitudes indicated in column 3 in the table published in ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3.</p> <p>6.2 The vertical limits of airspace in the EAs cannot exceed the altitudes published in an AIP Supplement or NOTAM.</p> <p>6.3 Information on the activity of TSAs/TRAs/TFRs/EAs, TSAs designated in the form of danger areas (D) is published in the AUP and provided by ATS units or the AMC.</p> <p><b>NOTE: Exception to the publication in the AUP can be TSAs/TRAs/EAs, the use of which requires an approval of the relevant ATS unit (as indicated in ENR 2.2.2.1, column 1, ENR 2.2.2.3 column 5).</b></p> <p>6.4 The requesting of TSAs/TRAs/TFRs/EAs is subject to the procedures for requesting flexible airspace structures (see ENR 2.2.2.3, column 5).</p> <p>6.5 Organisers planning activities within EAs are obliged to submit a request to the PANSA Strategic Planning Unit (ASM1) not later than 77 days before the publication date of AIP Supplement (according to the AIRAC cycle).</p> <p><b>Note: In view of the need to provide agreements with the ATS and airspace users, it is recommended to submit a request 91 days before the publication date.</b></p>
--	--

6.6	W szczególnych przypadkach wystąpienia konieczności wprowadzenia rejonu EA poprzez publikację NOTAM, organizator przekazuje wniosek nie później niż 10 dni przed datą publikacji.	6.6	In special cases, where it is necessary to introduce an EA by NOTAM, the organiser shall submit the request not later than 10 days before the publication date.
<b>7.</b>	<b>LOTY W STREFACH TSA, TRA, TFR, D ORAZ REJONACH EA</b>	<b>7.</b>	<b>7. FLIGHTS WITHIN TSAs/TRAs/TFRs/D AREAs and EAs</b>
7.1	Loty w strefach TSA, TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) mogą wykonywać tylko statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane strefy.	7.1	Flights within TSAs, TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) can be conducted only by aircraft of the users who have previously requested the areas concerned.
7.2	Przez TRA lub jej segment dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego lub organizatora lotów (zgodnie z danymi w tabelach ENR 2.2.2.3 kolumna 4).	7.2	Another aircraft, not participating in the activities, for which a TRA concerned has been reserved, may transit it following a clearance from the relevant ATS unit or the military unit relevant for this area or organiser of flights (in accordance with the data in the ENR 2.2.2.3 tables, column 4).
7.3	Przelot po trasie TFR na jednej stałej wysokości mogą wykonywać tylko statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane trasy.	7.3	A flight through a TFR at a constant altitude may be conducted only by aircraft of the user who has previously requested the TFR concerned.
7.4	Loty w rejonach EA mogą wykonywać statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane rejony oraz statki powietrzne spełniające warunki wykonywania lotów w danym rejonie zgodnie publikacją w Suplemencie do AIP Polska lub/i NOTAM.	7.4	Flights within EAs may be conducted by aircraft of the user who has previously requested the areas concerned and aircraft meeting the conditions of flight applicable within these areas according to an AIP Supplement or/and NOTAM.
7.5	Statki powietrzne wykonujące loty w TSA/TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) zobowiązane są do wykonywania lotów bez naruszania tych granic lub bufora wewnętrznego, odpowiednio dla strefy zgodnie z tabelą minimalnych odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej punkt 8. Za dotrzymanie uzgodnionych warunków wykonywania lotów odpowiada użytkownik strefy lub/i organizator lotów.	7.5	Aircraft conducting flights within TSAs/TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) are obliged to conduct flights without infringing their limits or inner buffers relevant for the areas concerned according to the table of minimum distances from the limits of airspace structures in Item 8. The user of the area concerned or/and the organiser of flights is responsible for meeting the agreed conditions.
7.5.1	Statki powietrzne wykonujące loty w EA zobowiązane są do utrzymania odległości poziomej oraz pionowej od granicy zgodnie z warunkami określonymi na poziomie ASM1. Za dotrzymanie uzgodnionych warunków wykonywania lotów odpowiada organizator lotów lub/i użytkownik EA.	7.5.1	Aircraft conducting flights within EAs are obliged to maintain lateral and vertical distance from the limits in accordance with the conditions specified at the ASM1 level. The organiser of flights or/and the user of the EA concerned is responsible for meeting the agreed conditions.
7.6	Jednoczesne wykorzystanie segmentów tej samej strefy TSA/TRA oraz TSA/TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) przez różnych użytkowników niewykonywujących wspólnego zadania jest możliwe tylko w przypadku, gdy przydzielone tym użytkownikom fragmenty przestrzeni są od siebie oddzielone o co najmniej 600 metrów w pionie albo nie graniczą ze sobą bezpośrednio.	7.6	A simultaneous use, by different users not participating in the same task, of segments of the same TSAs/TRAs and TRAs/TSAs designated in the form of danger areas (D) is only possible when segments allocated to these users are separated from each other by at least 600 m vertically or do not directly border on each other.
7.7	W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRA/EA, wewnątrz których znajduje się aktywna strefa ATZ/MATZ, trasa MRT lub inna wysegregowana struktura (w których organizatorem działań jest inny użytkownik przestrzeni), użytkownik stref TSA/TRA/EA zależnie od prędkości, z jaką odbywają się loty w danej strefie, ma obowiązek wykonywania lotów w odległości nie mniejszej niż 3,5 NM lub z zachowaniem odległości pionowej od opublikowanych granic aktywnej strefy wynoszącej 500 ft w przypadku stref poniżej FL290 lub 1500 ft powyżej FL290 lub w przypadku wykonywania lotów w TRA/EA z dala od tej granicy, jeżeli operacje odbywają się zgodnie z przepisami VFR poniżej 250 kts IAS z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody, w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą, chyba że uzgodniono inaczej na poziomie ASM1.	7.7	In the case of flights conducted within TSAs/TRAs/EAs containing an active ATZ/MATZ, an MRT or another segregated structure (within which activities are organised by another airspace user), the user of a TSA/TRA/EA is obliged, depending on the speed at which flights are conducted, to conduct flights: - at a distance not less than 3.5 NM horizontally, - or maintaining vertical distance from the published limits of an active area: - 500 ft in the case of areas below FL 290, - 1500 ft in the case of areas above FL 290, - or, clear of the allocated area limits, without infringing them when flights are conducted in TRA/EA, under VFR at IAS less than 250 kt, at speeds that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision with traffic outside of the area, unless agreed otherwise at the ASM1 level.
7.8	W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRA/EA, wewnątrz których znajduje się strefa EP D (w których organizatorem działań jest inny użytkownik przestrzeni), użytkownik stref TSA/TRA/EA ma obowiązek wykonywania lotów bez naruszenia granicy aktywnej strefy EP D.	7.8	In the case of flights within TSAs/TRAs/EAs containing an EP D area (within which activities are organised by another airspace user), the user of a TSA/TRA/EA is obliged to conduct flights without infringing the limits of an active EP D area.
7.9	W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRA/EA, powyżej wysokości przejściowej, na nastawianiu wysokościomierza na ciśnieniu QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała dostępnej górnej granicy aktywnej strefy z zachowaniem buforów opisanych w tabeli minimalnych odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej pkt. 8.	7.9	In the case of flights within TSAs/TRAs/EAs above the transition altitude, with a QNH/QFE altimeter setting, the maximum flying altitude should be so calculated that it does not exceed the available upper limit of an active area and the buffers detailed in the table of minimum distances from the limits of airspace structures in Item 8 are not infringed.
<b>8.</b>	<b>Stosowane w FIR WARSZAWA minimalne odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej opisano w poniższej tabeli.</b>	<b>8.</b>	<b>The minimum distances from the limits of airspace structures to be applied within the Warszawa FIR are described in the table below.</b>

Minimalne odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej/ Table of minimum distances from the limits of airspace structures							
Rodzaj dystansu/ Type of distance	EP D (artyleryjskie/ artillery)	TSA <sup>1</sup>	TRA	TRA "C"	MRT "UN"	EA	
1	2	3	4	5	6	7	
Wielkość poziomego bufora/ Horizontal buffer	Określa użytkownik strefy <sup>2</sup> / Specified by the area user <sup>2</sup>	3.5 NM	Powyżej/Above FL 195: 3.5 NM	1/2 separacji radarowej <sup>6</sup> / one-half of the radar separation minimum <sup>6</sup>	BRAK/NONE	Ustala OPS <sup>3</sup> / Specified by the Strategic Planning Unit <sup>3</sup>	
			Na i poniżej/At and below FL 195: 3.5 NM <sup>4</sup>				
Wielkość pionowego bufora <sup>5</sup> / Vertical buffer <sup>5</sup>	Określa użytkownik strefy <sup>2</sup> / Specified by the area user <sup>2</sup>	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	BRAK/NONE	Ustala OPS <sup>3</sup> / Specified by the Strategic Planning Unit <sup>3</sup>	
			Poniżej/Below FL 290: 500 ft				Powyżej/Above FL 195 - FL 290: 500 ft
			Na i poniżej/At and below FL 195: 500 ft <sup>4</sup>				
Minimalna pozioma odległość do strefy dla służb ATC radarowych/ Minimum horizontal distance to the area for radar ATC purposes	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	1/2 separacji radarowej <sup>6</sup> , zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum <sup>6</sup> ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host	1/2 separacji radarowej <sup>6</sup> , zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum <sup>6</sup> ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host	1/2 separacji radarowej <sup>6</sup> , zmniejszenie odległości wymaga koordynacji pomiędzy służbami ATC/ one-half of the radar separation minimum <sup>6</sup> ; distance can be reduced only through coordination between ATC services	Powyżej FL 095: nie dotyczy/ Above FL 095: not applicable	1/2 separacji radarowej <sup>6</sup> , zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum <sup>6</sup> ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host	
					Poniżej FL 095: minimum separacji radarowej/ Below FL 095: radar separation minimum		
Minimalna pionowa odległość do strefy - przestrzeń powietrzna klasy C/ Minimum horizontal distance to the area – Class C airspace	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	500 ft	500 ft	500 ft	1000 ft	500 ft	
Minimalna odległość do strefy - przestrzeń powietrzna klasy G/ Minimum distance to the area – Class G airspace	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the MRT limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the EA limits	

## UWAGI/REMARKS

<sup>1</sup> Dotyczy TSA oraz TSA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D).

<sup>2</sup> Użytkownik strefy odpowiada za zabezpieczenie pola roboczego wraz ze strefami bezpieczeństwa znajdującymi się w granicach administracyjnych poligonu zawartych wewnątrz opublikowanej strefy D.

<sup>3</sup> Zależnie od rodzaju wykonywanych lotów w rejonie zgodnie z zapisami kolumny 4.

<sup>1</sup> Applicable to TSAs and TSAs designated in the form of danger areas (D).

<sup>2</sup> The area user is responsible for securing the operations field and security areas lying within administrative limits of a military training ground contained in a published D area.

<sup>3</sup> Depending on the type of flights within the EA according to column 4.

<sup>4</sup> Dla TRA w której operacje są wykonywane zgodnie z przepisami VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody, w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą nie stosuje się buforów wewnętrznych. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

<sup>5</sup> Wielkość pionowego bufora mierzona od granicy strefy opublikowanej w AUP (wysokość strefy podawana jak dla poziomu przelotu dla lotu VFR, np. FL 245).

<sup>6</sup> Zasada utrzymania 1/2 separacji radarowej zgodnie z pkt. 8.6.5.1 c) Doc 4444 ICAO.

<sup>7</sup> Zgodnie z Załącznikiem 1 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym - Licencjonowanie Personelu Rozdział 2 w celu uzyskania licencji kandydat musi spełnić określone wymagania m.in. z zakresu nawigacji (korzystanie map) oraz procedur operacyjnych (stosowanie dokumentacji lotniczej takich jak AIP, NOTAM). Dodatkowo Załącznik 2 pkt. 2.3 czynności przed lotem określa obowiązek zapoznania się ze wszelkimi informacjami dotyczącymi zamierzonego lotu.

<sup>4</sup> No inner buffers are used for TRAs within which operations are conducted under VFR, at speeds that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision with traffic outside the area. Operations shall be conducted clear of the allocated area limits, without infringing them.

<sup>5</sup> The size of a vertical buffer measured from the area limits published in the AUP (vertical limits specified as cruising levels for VFR flights, e.g. FL 245).

<sup>6</sup> One-half of the prescribed separation minimum in accordance with ICAO Doc 4444, Item 8.6.5.1 c).

<sup>7</sup> In accordance with ICAO Annex 1 – Personnel Licensing, Chapter 2, an applicant shall meet requirements specified for the licence in respect of knowledge of navigation (use of charts), operational procedures (use of aeronautical documentation such as AIP, NOTAM) etc. Additionally, according to ICAO Annex 2 – Rules of the Air, Item 2.3 – Pre-flight action, before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation.