



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
<http://www.ais.pansa.pl>

AIRAC SUP 01/25 (AD 2 EPMO)

Data publikacji / Publication date

26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from

23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2025 EST

CZĘŚCIOWE WYŁĄCZENIE Z EKSPLOATACJI APN GA4 NA LOTNISKU WARSZAWA/MODLIN (EPMO)

Część APN GA4 wyłączona z eksploatacji, z wyjątkiem wjazdu na APN GA4 oraz stanowiska postojowego dla śmigłowców nr 51.

Wyłączenie części APN GA4 z użytkowania spowodowane jest zmianami organizacyjnymi.

Zmiany organizacyjne wynikają ze zmian przepisów EASA w zakresie zarządzania APN.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 111/23.

- KONIEC -

APN GA4 PARTIALLY WITHDRAWN FROM USE AT WARSZAWA/MODLIN (EPMO) AERODROME

Part of the APN GA4 withdrawn from use with the exception of the entrance to APN GA4 and stand No 51 for helicopters.

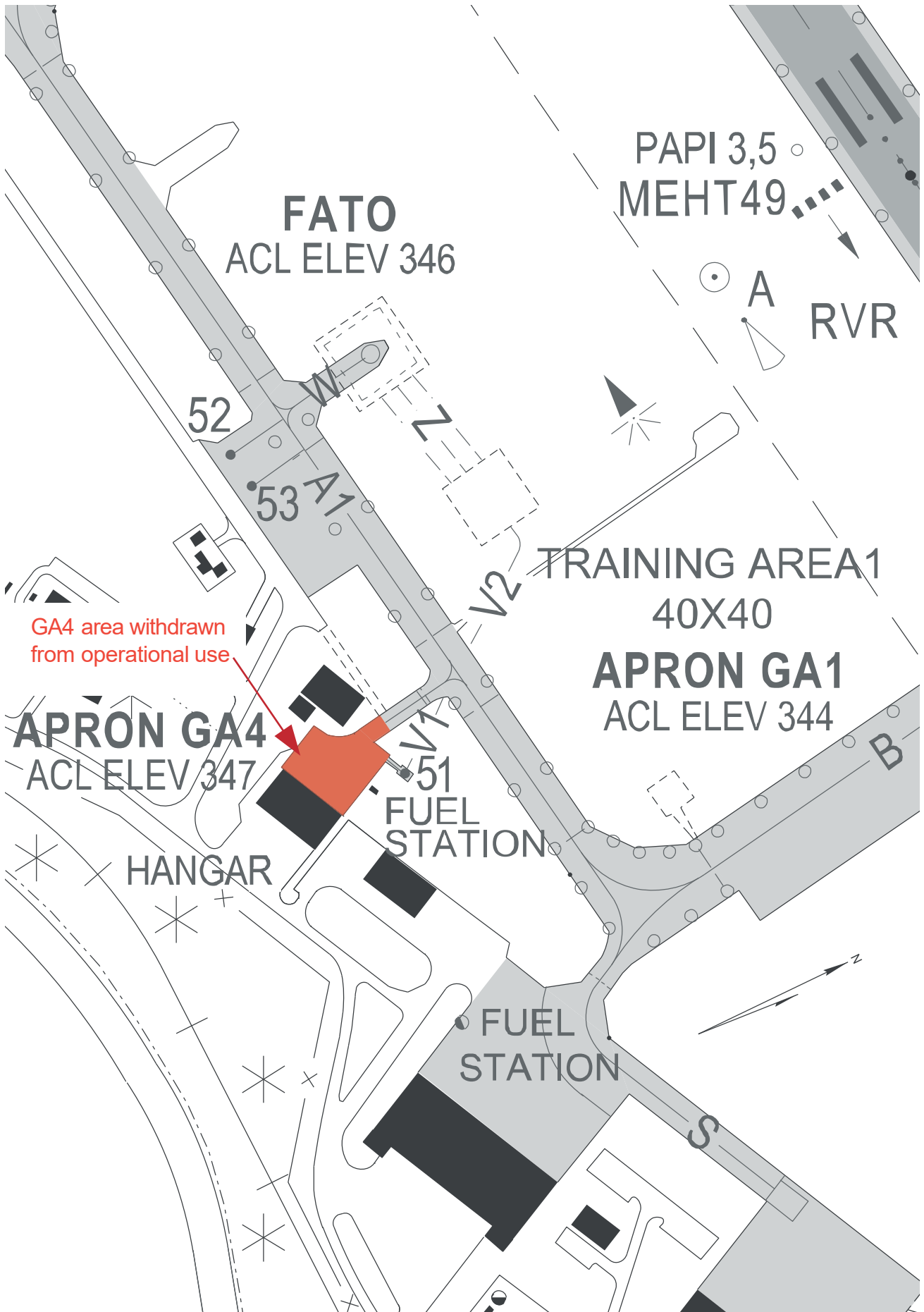
The closure of a part of APN GA4 is due to organisational changes.

The organisational changes are due to changes in the EASA regulations on APN management.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 111/23.

- END -



GA4 area withdrawn from operational use

NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 02/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from

23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to

06 AUG 2025

LOTY UAV W REJONIE M. USTKA

1. TERMIN

23 JAN – 06 AUG 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności każdej ze stref nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby lotów UAV i monitorowania strzelań Wojsk Rakietowych i Artylerii. Przestrzeń klasy C. Kontrolę ruchu lotniczego zapewnia OAT ACC WARSZAWA.

EPTR321

Granice poziome:

1.	54 10 22 N	015 59 38 E
2.	54 06 57 N	016 15 14 E
3.	54 30 37 N	016 30 17 E
4.	54 38 18 N	016 58 42 E
5.	54 52 50 N	016 42 24 E
6.	54 46 39 N	016 09 46 E
7.	54 41 36 N	016 07 45 E
8.	54 39 11 N	016 14 30 E
1.	54 10 22 N	015 59 38 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 205

EPTR322

Granice poziome:

1.	54 06 57 N	016 15 14 E
2.	54 10 22 N	015 59 38 E
3.	54 15 37 N	015 37 42 E
4.	54 06 31 N	015 32 50 E
5.	53 57 18 N	016 10 29 E
1.	54 06 57 N	016 15 14 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 205

EPTR323

Granice poziome:

1.	54 38 18 N	016 58 42 E
2.	54 28 21 N	017 08 38 E
3.	54 15 45 N	016 20 45 E
4.	54 30 37 N	016 30 17 E
1.	54 38 18 N	016 58 42 E

UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF USTKA

DATE

23 JAN – 06 AUG 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Total activity time of each of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of UAV flights and monitoring of Rocket Forces and Artillery shootings. Class C airspace. Air traffic control provided by WARSZAWA OAT ACC.

EPTR321

Lateral limits:

1.	54 10 22 N	015 59 38 E
2.	54 06 57 N	016 15 14 E
3.	54 30 37 N	016 30 17 E
4.	54 38 18 N	016 58 42 E
5.	54 52 50 N	016 42 24 E
6.	54 46 39 N	016 09 46 E
7.	54 41 36 N	016 07 45 E
8.	54 39 11 N	016 14 30 E
1.	54 10 22 N	015 59 38 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 205

EPTR322

Lateral limits:

1.	54 06 57 N	016 15 14 E
2.	54 10 22 N	015 59 38 E
3.	54 15 37 N	015 37 42 E
4.	54 06 31 N	015 32 50 E
5.	53 57 18 N	016 10 29 E
1.	54 06 57 N	016 15 14 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 205

EPTR323

Lateral limits:

1.	54 38 18 N	016 58 42 E
2.	54 28 21 N	017 08 38 E
3.	54 15 45 N	016 20 45 E
4.	54 30 37 N	016 30 17 E
1.	54 38 18 N	016 58 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 205

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 205

4. ORGANIZATOR

Dowódca 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego.

ORGANISER

Commander of the 1st Tactical Air Wing.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR321 - 323 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności ACC WARSZAWA oraz APP GDAŃSK.
- 5.2 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1 oraz ENR 5.3.1.
- 5.3 Wlot do stref EPTR321 - 323 możliwy jedynie po uzyskaniu zgody organizatora.
- 5.4 Strefy EPTR321 - 323 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez ARO EPMI.
- 5.5 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

ADDITIONAL INFORMATION

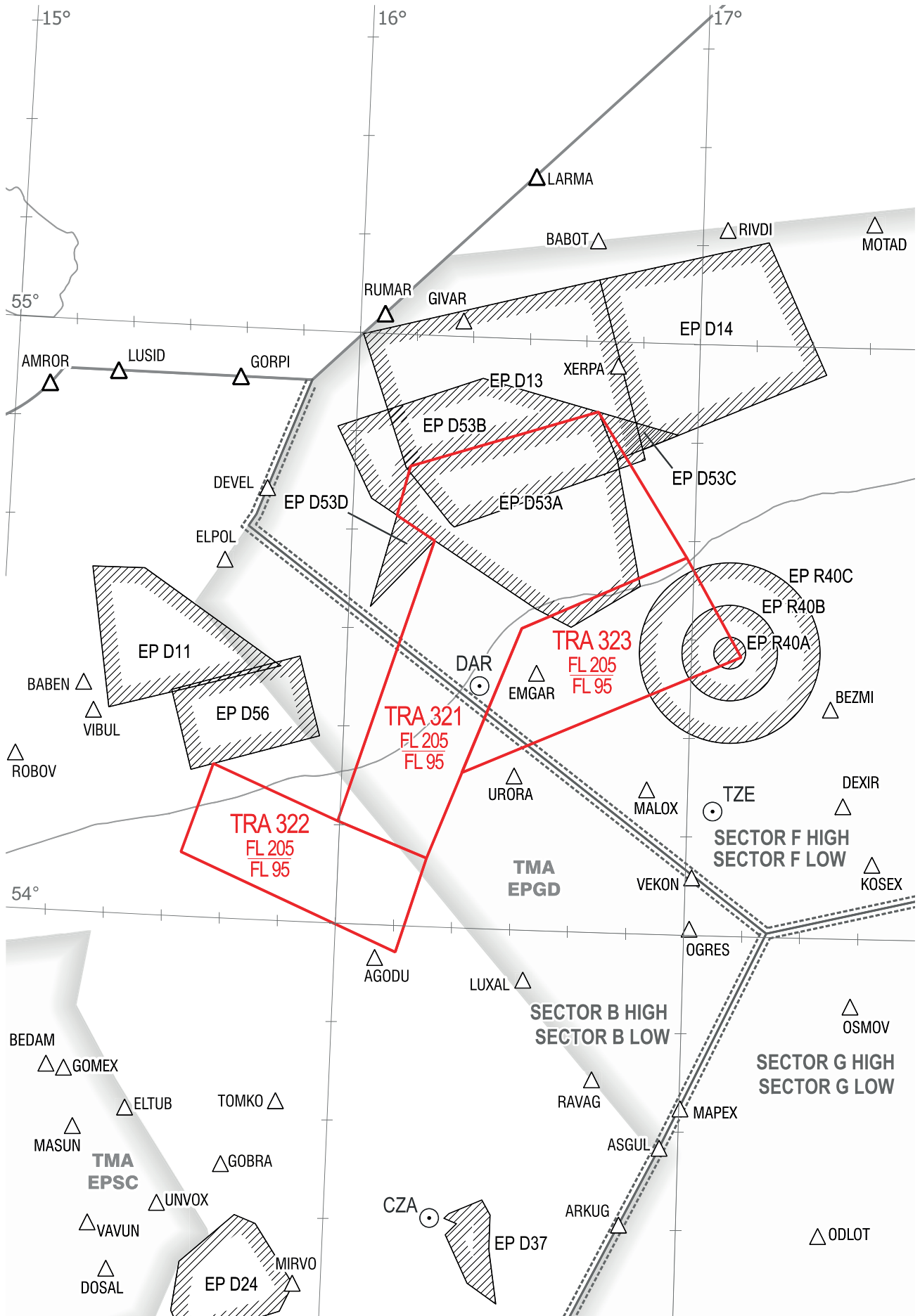
- EPTR321 - 323 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA ACC and GDAŃSK APP.
- Flights within the areas are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1 and ENR 5.3.1.
- Entry into the EPTR321 - 323 areas is possible only upon permission from the organiser.
- EPTR321 - 323 areas are to be requested and activated/deactivated by EPMI ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.
- Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

AIRAC SUP 03/25 (AD 2 EPKT)

Data publikacji / Publication date

26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from

23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2026 EST

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT)

ZADANIE 1

Budowa bazy paliw lotniczych wraz z boczną koleją.

1. HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: rozpoczęte

Zakończenie prac: 31 DEC 2026 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje budowę bazy paliw lotniczych składającej się ze zbiorników na paliwo lotnicze, stanowisk dla autocystem, budynków technicznych, kolejowego frontu rozładunkowego do towarów i paliw wraz z boczną koleją.

3. OGRANICZENIA

Prace budowlane będą prowadzone w wydzielonym obszarze poza strefą operacyjną AD przy użyciu sprzętu budowlanego, w tym dźwigów lub żurawi budowlanych.

Szczegółowe informacje o ograniczeniach będą publikowane w NOTAM.

ZADANIE 2

Budowa hangaru obsługi technicznej samolotów H4.

1. HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: 01 MAR 2025

Zakończenie prac: 31 DEC 2026 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje budowę hangaru do obsługi technicznej samolotów dla dwóch samolotów kodu C.

3. OGRANICZENIA

Prace budowlane będą prowadzone w wydzielonym obszarze poza strefą operacyjną AD przy użyciu sprzętu budowlanego, w tym dźwigów lub żurawi budowlanych.

Szczegółowe informacje o ograniczeniach będą publikowane w NOTAM.

ZADANIE 3

Budowa bazy obsługi lotniska.

1. HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: rozpoczęte

Zakończenie prac: 30 JUN 2025 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje budowę obiektów do przechowywania sprzętu utrzymania letniego i zimowego lotniska wraz z budynkiem administracyjnym i zapleczem socjalnym dla pracowników.

3. OGRANICZENIA

Prace budowlane będą prowadzone w wydzielonym obszarze poza strefą operacyjną AD przy użyciu sprzętu budowlanego, w tym dźwigów lub żurawi budowlanych.

CONSTRUCTION WORKS AT KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) AERODROME

TASK 1

Construction of an aviation fuel depot including a railway siding.

SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress

Date of completion: 31 DEC 2026 EST

SCOPE OF WORKS

The task includes construction of an aviation fuel depot consisting of aviation fuel tanks, tanker stands, technical buildings, a rail unloading front for goods and fuels together with a railway siding.

LIMITATIONS

Construction works will be carried out in a designated area outside of the AD operational area with the use of construction equipment, including construction cranes.

Detailed information on limitations will be published by NOTAM.

TASK 2

Construction of H4 aircraft maintenance hangar.

SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: 01 MAR 2025

Date of completion: 31 DEC 2026 EST

SCOPE OF WORKS

The task includes construction of an aircraft maintenance hangar for two code C aircraft.

LIMITATIONS

Construction works will be carried out within the designated area outside of the AD operational area of the AD with the use of construction equipment, including construction cranes.

Detailed information on limitations will be published by NOTAM.

TASK 3

Construction of aerodrome service base.

SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress

Date of completion: 30 JUN 2025 EST

SCOPE OF WORKS

The task includes construction of facilities to store the AD summer and winter maintenance equipment together with an administration building and staff welfare facilities.

LIMITATIONS

Construction works will be carried out within the designated area outside of the AD operational area of the AD with the use of construction equipment, including construction cranes.

Szczegółowe informacje o ograniczeniach będą publikowane w NOTAM.

ZADANIE 4

Budowa hangaru technicznego do obsługi samolotów GA wraz z rozbudową APN 4 (GA).

1. HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: rozpoczęte

Zakończenie prac: 31 MAY 2025 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje budowę hangaru technicznego do obsługi statków powietrznych lotnictwa ogólnego.

Wymiary zewnętrzne:

- szerokość: 41,76 m,

- długość: 133 m,

- wysokość wraz z urządzeniami na stałe przymocowanymi do obiektu: 12,2 m AGL/309,30 m AMSL.

W ramach zadania inwestycyjnego planowana jest również rozbudowa nawierzchni APN 4 (GA) w kierunku południowym o wymiarach 25 m x 135 m.

3. OGRANICZENIA

Realizacja wiąże się z okresowym wyłączeniem z użytkowania APN 4 (GA) oraz TWY H1. Obszar prowadzonych prac jest wydzielony i oznakowany zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi CS-ADR-DSN.R.870. Prace budowlane będą prowadzone przy użyciu sprzętu budowlanego, w tym dźwigów lub żurawi budowlanych.

Szczegółowe informacje o ograniczeniach będą publikowane w NOTAM.

INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Tel.: +48-32-392-7262

Tel. kom.: +48-602-746-066

E-mail: dop@gtl.com.pl

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

Detailed information on limitations will be published by NOTAM.

TASK 4

Construction of a GA aircraft maintenance hangar with the development of APN 4 (GA).

SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress

Date of completion: 31 MAY 2025 EST

SCOPE OF WORKS

The task includes construction of a technical hangar for the maintenance of general aviation aircraft.

The external dimensions:

- width: 41.76 m,

- length: 133 m,

- height including permanently attached equipment: 12.2 m AGL/309.30 m AMSL.

As part of the investment task, it is also planned to extend the APN 4 (GA) surface to the south, measuring 25 m x 135 m.

LIMITATIONS

Implementation involves a periodic withdrawing of APN 4 (GA) and TWY H1 from use. The area of works is designated and marked in accordance with Certification Specifications CS-ADR-DSN.R.870. Construction works will be carried out with the use of construction equipment, including construction cranes.

Detailed information on limitations will be published by NOTAM.

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

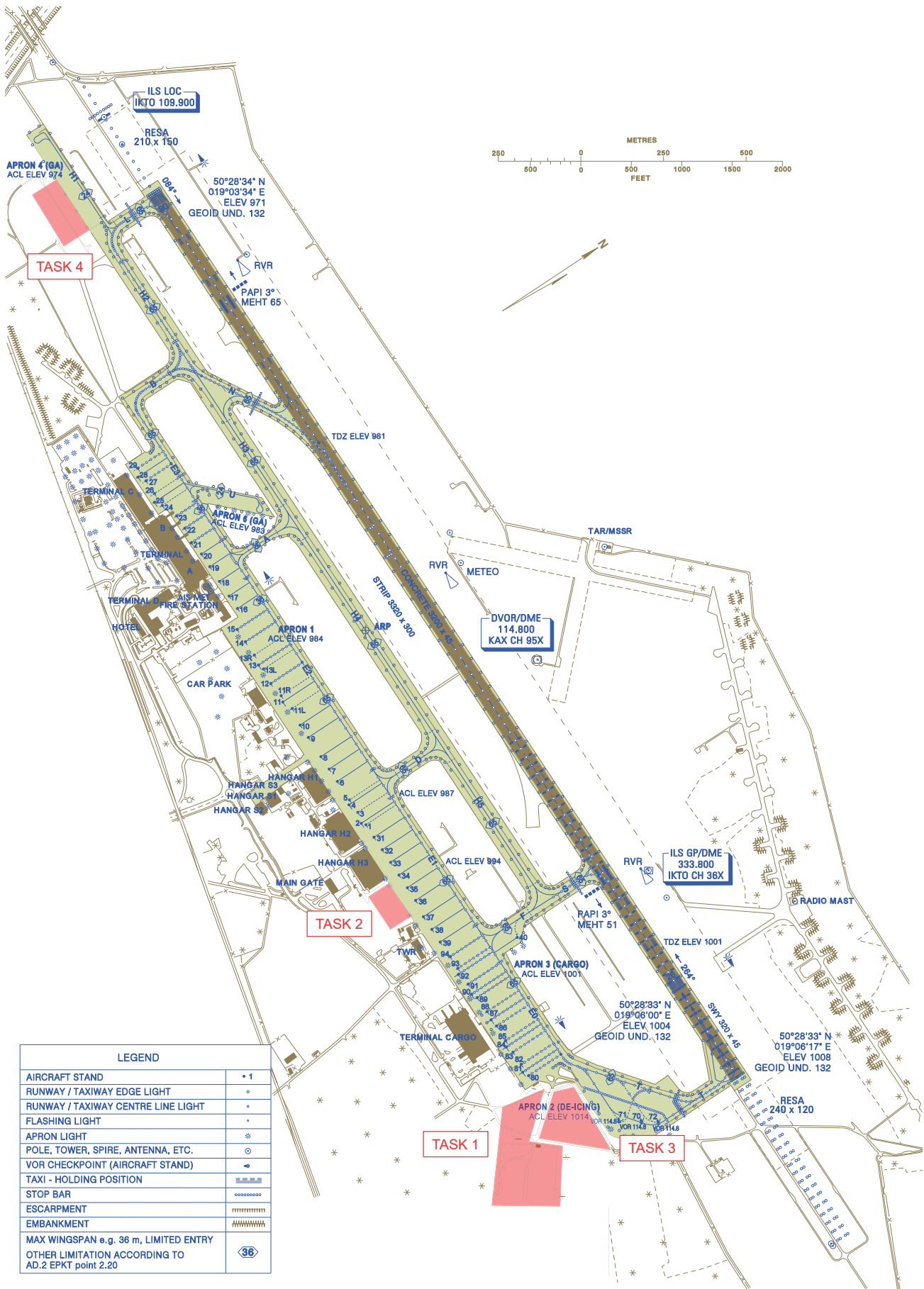
Phone: +48-32-392-7262

Mobile: +48-602-746-066

E-mail: dop@gtl.com.pl

See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

AIRAC SUP 04/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
20 FEB 2025 EST

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy, nie wpływające na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu SID i IAPCH dla EPWA.

I.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.165.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.180.915.2021

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki 108

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 2154 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 805 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,

Ż3 zlokalizowany 2093 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 784 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 31,90 N 020 55 50,20 E

Ż3: 52 11 30,50 N 020 55 52,70 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 152,00 m/498,68 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 31 AUG 2024,

Ż3: do 28 FEB 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.158.2023.382

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Walbrzyska 21

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA) for a planned period longer than 6 months, not affecting the minima and parameters of operationally applicable SID and IAPCH procedures for EPWA.

I.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.165.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.180.915.2021

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki 108

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2154 m before THR 15 measuring along RCL and 805 m to the right of RWY 15 approach path,

Ż3 located 2093 m before THR 15 measuring along RCL and 784 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 31.90 N 020 55 50.20 E

Ż3: 52 11 30.50 N 020 55 52.70 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1: till 31 AUG 2024,

Ż3: till 28 FEB 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż3: day – YES, night – YES.

II.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.158.2023.382

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Walbrzyska 21

OLS location: inner horizontal surface.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 2250 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2227 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2 zlokalizowany 2257 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2170 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 10 21,70 N 021 01 14,70 E
Ż2: 52 10 19,90 N 021 01 13,80 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 164,92 m/541,07 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/Ż2: do 28 FEB 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.09.2024.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.9.2024.1

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Domaniewska

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1/S1 zlokalizowane 441 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2634 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3/S3 zlokalizowane 389 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2610 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 58,70 N 020 59 57,10 E
Ż3/S3: 52 10 58,50 N 020 59 54,80 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 167,90 m/550,85 ft AMSL
S1: 189,90 m/623,02 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/S1: do 28 FEB 2025,
Ż3/S3: do 31 MAY 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.07.2024.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.8.2024.1

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Grójecka 91

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 2434 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2919 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
S1 zlokalizowany 2425 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2936 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 2380 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2890 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
S2 zlokalizowany 2407 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2904 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2250 m before THR 29 measuring along RCL and 2227 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 2257 m before THR 29 measuring along RCL and 2170 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 10 21.70 N 021 01 14.70 E
Ż2: 52 10 19.90 N 021 01 13.80 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 164.92 m/541.07 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1/Ż2: till 28 FEB 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

III.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.09.2024.MK
PANSA arrangement: OSK.633.9.2024.1

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 and mobile cranes S1 and S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Domaniewska

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1/S1 located 441 m before THR 29 measuring along RCL and 2634 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3/S3 located 389 m before THR 29 measuring along RCL and 2610 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 58.70 N 020 59 57.10 E
Ż3/S3: 52 10 58.50 N 020 59 54.80 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 167.90 m/550.85 ft AMSL
S1: 189.90 m/623.02 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1/S1: till 28 FEB 2025,
Ż3/S3: till 31 MAY 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż3/S3: day – YES, night – YES.

IV.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.07.2024.JG
PANSA arrangement: OSK.633.8.2024.1

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Grójecka 91

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2434 m before THR 15 measuring along RCL and 2919 m to the left of RWY 15 approach path,
S1 located 2425 m before THR 15 measuring along RCL and 2936 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2 located 2380 m before THR 15 measuring along RCL and 2890 m to the left of RWY 15 approach path,
S2 located 2407 m before THR 15 measuring along RCL and 2904 m to the left of RWY 15 approach path.

Współrzędne:

Ż1: 52 12 37,50 N 020 58 36,40 E
 S1: 52 12 37,10 N 020 58 37,20 E
 Ż2: 52 12 35,20 N 020 58 36,70 E
 S2: 52 12 35,90 N 020 58 36,70 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 164,01 m/538,08 ft AMSL
 S1: 177,00 m/580,70 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAR 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

V.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.12.2024.MK, PPL.TO.TOZP.07.51.2024.JG
 Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.16.2024.1, OSK.633.16.2024.2.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż3 i Ż4 oraz dźwigi mobilne S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Komitetu Obrony Robotników 32
 Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 577 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1461 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
 S2 zlokalizowany 632 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1495 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
 Ż3/S3 zlokalizowane 644 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1524 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
 Ż4/S4 zlokalizowane 644 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1560 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 10 48,80 N 020 58 43,40 E
 S2: 52 10 47,50 N 020 58 45,50 E
 Ż3/S3: 52 10 46,50 N 020 58 47,70 E
 Ż4/S4: 52 10 45,80 N 020 58 50,40 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż4: 165,00 m/541,33 ft AMSL
 S4: 175,00 m/574,14 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAY 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż4/S4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.22.2024.JG
 Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.23.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż3 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Równoległa 8
 Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż3 zlokalizowany 2299 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 112 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż3: 52 11 50,10 N 020 56 29,10 E

Coordinates:

Ż1: 52 12 37,50 N 020 58 36,40 E
 S1: 52 12 37,10 N 020 58 37,20 E
 Ż2: 52 12 35,20 N 020 58 36,70 E
 S2: 52 12 35,90 N 020 58 36,70 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 164.01 m/538.08 ft AMSL
 S1: 177.00 m/580.70 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAR 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
 Ż2/S2: day – YES, night – YES.

V.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.12.2024.MK, PPL.TO.TOZP.07.51.2024.JG
 PANSAs arrangement: OSK.633.16.2024.1, OSK.633.16.2024.2.LW

Description:

Construction cranes Ż1, Ż3 and Ż4 and mobile cranes S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Komitetu Obrony Robotników 32
 OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 577 m behind THR 15 measuring along RCL and 1461 m to the left of RWY 15 approach path,
 S2 located 632 m behind THR 15 measuring along RCL and 1495 m to the left of RWY 15 approach path.
 Ż3/S3 located 644 m behind THR 15 measuring along RCL and 1524 m to the left of RWY 15 approach path,
 Ż4/S4 located 644 m behind THR 15 measuring along RCL and 1560 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 10 48,80 N 020 58 43,40 E
 S2: 52 10 47,50 N 020 58 45,50 E
 Ż3/S3: 52 10 46,50 N 020 58 47,70 E
 Ż4/S4: 52 10 45,80 N 020 58 50,40 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż4: 165.00 m/541.33 ft AMSL
 S4: 175.00 m/574.14 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAY 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S2: day – YES, night – YES,
 Ż3/S3: day – YES, night – YES,
 Ż4/S4: day – YES, night – YES.

VI.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.22.2024.JG
 PANSAs arrangement: OSK.633.23.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż3 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Równoległa 8
 OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż3 located 2299 m before THR 15 measuring along RCL and 112 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż3: 52 11 50,10 N 020 56 29,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 152,95 m/501,80 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 JAN 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.52.2024.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.51.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 47
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 1684 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 70 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1726 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 40 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż3/S3 zlokalizowany 1790 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 45 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

S1: 52 11 29,8 N 020 56 36,0 E
Ż2: 52 11 31,4 N 020 56 36,3 E
Ż3/S3: 52 11 33,2 N 020 56 34,5 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 152,80 m/501,31 ft AMSL
S3: 153,20 m/502,62 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 20 MAR 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.54.2024.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.59.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Orzechowa 3
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1462 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 130 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1420 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 168 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 22,6 N 020 56 38,8 E
Ż2: 52 11 20,8 N 020 56 38,0 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 147,00 m/482,28 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 20 MAR 2025,
Ż2: do 25 MAR 2025.

Elevations:

Maximum elevation:
Ż3: 152.95 m/501.80 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 JAN 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż3: day – YES, night – YES.

VII.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.52.2024.JG
PANSA arrangement: OSK.633.51.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1 and S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Łopuszańska 47
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

S1 located 1684 m before THR 15 measuring along RCL and 70 m to the right of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1726 m before THR 15 measuring along RCL and 40 m to the right of RWY 15 approach path,
Ż3/S3 located 1790 m before THR 15 measuring along RCL and 45 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:

S1: 52 11 29.8 N 020 56 36.0 E
Ż2: 52 11 31.4 N 020 56 36.3 E
Ż3/S3: 52 11 33.2 N 020 56 34.5 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 152.80 m/501.31 ft AMSL
S3: 153.20 m/502.62 ft AMSL

Expected time of operation:

till 20 MAR 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES,
Ż2: day – YES, night – YES,
Ż3/S3: day – YES, night – YES.

VIII.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.54.2024.MK
PANSA arrangement: OSK.633.59.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Orzechowa 3
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1462 m before THR 15 measuring along RCL and 130 m to the right of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1420 m before THR 15 measuring along RCL and 168 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 22.6 N 020 56 38.8 E
Ż2: 52 11 20.8 N 020 56 38.0 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 147.00 m/482.28 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1: till 20 MAR 2025,
Ż2: till 25 MAR 2025.

6. Oznakowanie/świetlenie przeszkodowe:

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TOZPP.07.01.2024.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.65.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 i dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Oleńki 12, Dawidy Bankowe
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 1569 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2405 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 07 54,9 N 020 57 24,4 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 155,00 m/508,52 ft AMSL

S1: 165,00 m/541,33 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 11 APR 2025.

6. Oznakowanie/świetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

X.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TOZPP.07.04.2024.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.69.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Wagonowa 20
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1472 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 788 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 36,90 N 020 57 21,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 150,20 m/492,78 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 02 APR 2025.

6. Oznakowanie/świetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TOZPP.07.14.2024.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.93.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Puławska 248
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 2156 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1960 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

S1: 52 10 15,10 N 021 01 04,40 E

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

IX.

Legal basis:

PPL arrangement: TOZPP.07.01.2024.MK
PANSAs arrangement: OSK.633.65.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Oleńki 12, Dawidy Bankowe
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 1569 m before THR 33 measuring along RCL and 2405 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 07 54.9 N 020 57 24.4 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 155.00 m/508.52 ft AMSL

S1: 165.00 m/541.33 ft AMSL

Expected time of operation:

till 11 APR 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

X.

Legal basis:

PPL arrangement: TOZPP.07.04.2024.MK
PANSAs arrangement: OSK.633.69.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Wagonowa 20
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1472 m before THR 15 measuring along RCL and 788 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 36.90 N 020 57 21.10 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 150.20 m/492.78 ft AMSL

Expected time of operation:

till 02 APR 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

XI.

Legal basis:

PPL arrangement: TOZPP.07.14.2024.JG
PANSAs arrangement: OSK.633.93.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Puławska 248
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 2156 m before THR 29 measuring along RCL and 1960 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

S1: 52 10 15.10 N 021 01 04.40 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1: 164,00 m/538,05 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 09 MAY 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TOZPP.07.25.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.136.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S2 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Czekoladowa, Zamienie
Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S2 zlokalizowany 4083 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2620 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

S2: 52 06 39,96 N 020 58 17,04 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S2: 175,00 m/574,14 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 APR 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.62.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.160.2024.2.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 i Ż3 oraz dźwig mobilny S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Koprowskiego 4
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 29.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1265 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 88 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2 zlokalizowany 1285 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 37 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 1303 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 10 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 1341 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 34 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 09 32,00 N 020 59 40,80 E

Ż2: 52 09 30,20 N 020 59 40,60 E

Ż3: 52 09 29,20 N 020 59 40,90 E

S3: 52 09 29,30 N 020 59 43,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 140,73 m/461,71 ft AMSL
S3: 140,13 m/ 459,74 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 28 FEB 2025.

Elevations:

Maximum elevation:
S1: 164.00 m/538.05 ft AMSL

Expected time of operation:

till 09 MAY 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

XII.

Legal basis:

PPL arrangement: TOZPP.07.25.2024
PANSA arrangement: OSK.633.136.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S2 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Czekoladowa, Zamienie
OLS location: conical surface.

Location relative to approach path:
S2 located 4083 m before THR 33 measuring along RCL and 2620 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

S2: 52 06 39.96 N 020 58 17.04 E

Elevations:

Maximum elevation:
S2: 175.00 m/574.14 ft AMSL

Expected time of operation:

till 30 APR 2025.

Obstacle marking/lighting:

S2: day – YES, night – YES.

XIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.62.2024
PANSA arrangement: OSK.633.160.2024.2.LW

Description:

Construction cranes Ż1, Ż2 and Ż3 and mobile crane S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Koprowskiego 4
OLS location: RWY 29 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1265 m before THR 29 measuring along RCL and 88 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 1285 m before THR 29 measuring along RCL and 37 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3 located 1303 m before THR 29 measuring along RCL and 10 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 1341 m before THR 29 measuring along RCL and 34 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 09 32.00 N 020 59 40.80 E

Ż2: 52 09 30.20 N 020 59 40.60 E

Ż3: 52 09 29.20 N 020 59 40.90 E

S3: 52 09 29.30 N 020 59 43.20 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 140.73 m/461.71 ft AMSL
S3: 140.13 m/ 459.74 ft AMSL

Expected time of operation:

till 28 FEB 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż3: dienne – TAK, nocne – TAK,
 S3: dienne – TAK, nocne – TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,
 Ż2: day – YES, night – YES,
 Ż3: day – YES, night – YES,
 S3: day – YES, night – YES.

XIV.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
 Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Cybernetyki
 Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż2 zlokalizowany 664 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1767 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
 Ż3 zlokalizowany 739 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1795 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
 S1 zlokalizowany 675 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1742 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
 S2 zlokalizowany 684 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1760 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
 S3 zlokalizowany 725 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1775 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
 S4 zlokalizowany 723 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1757 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż2: 52 10 29,50 N 020 59 48,70 E
 Ż3: 52 10 29,30 N 020 59 52,90 E
 S1: 52 10 28,60 N 020 59 48,70 E
 S2: 52 10 29,00 N 020 59 49,50 E
 S3: 52 10 28,90 N 020 59 51,80 E
 S4: 52 10 28,40 N 020 59 51,30 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż3: 167,50 m/549,53 ft AMSL
 S3: 177,50 m/582,34 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż2, S1, S2: do 30 JUN 2025,
 Ż3, S3, S4: do 31 JUL 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK,
 Ż3: dienne – TAK, nocne – TAK,
 S1: dienne – TAK, nocne – TAK,
 S2: dienne – TAK, nocne – TAK,
 S3: dienne – TAK, nocne – TAK,
 S4: dienne – TAK, nocne – TAK.

XIV.**Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
 PANSAs arrangement: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Cybernetyki
 OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż2 located 664 m before THR 29 measuring along RCL and 1767 m to the right of RWY 29 approach path,
 Ż3 located 739 m before THR 29 measuring along RCL and 1795 m to the right of RWY 29 approach path,
 S1 located 675 m before THR 29 measuring along RCL and 1742 m to the right of RWY 29 approach path,
 S2 located 684 m before THR 29 measuring along RCL and 1760 m to the right of RWY 29 approach path,
 S3 located 725 m before THR 29 measuring along RCL and 1775 m to the right of RWY 29 approach path,
 S4 located 723 m before THR 29 measuring along RCL and 1757 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż2: 52 10 29.50 N 020 59 48.70 E
 Ż3: 52 10 29.30 N 020 59 52.90 E
 S1: 52 10 28.60 N 020 59 48.70 E
 S2: 52 10 29.00 N 020 59 49.50 E
 S3: 52 10 28.90 N 020 59 51.80 E
 S4: 52 10 28.40 N 020 59 51.30 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż3: 167.50 m/549.53 ft AMSL
 S3: 177.50 m/582.34 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż2, S1, S2: till 30 JUN 2025,
 Ż3, S3, S4: till 31 JUL 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż2: day – YES, night – YES,
 Ż3: day – YES, night – YES,
 S1: day – YES, night – YES,
 S2: day – YES, night – YES,
 S3: day – YES, night – YES,
 S4: day – YES, night – YES.

XV.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.75.2024
 Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.179.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

al. Krakowska 201
 Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 870 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 351 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 13,00 N 020 57 15,90 E

XV.**Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.07.75.2024
 PANSAs arrangement: OSK.633.179.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

al. Krakowska 201
 OLS location: transition layer.

Location relative to approach path:

Ż1 located 870 m before THR 15 measuring along RCL and 351 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 13.00 N 020 57 15.90 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 145,50 m/477,36 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XVI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.79.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1967 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 39 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1874 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 54 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż3 zlokalizowany 1958 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 15 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 39,50 N 020 56 34,00 E
Ż2: 52 11 37,10 N 020 56 37,00 E
Ż3: 52 11 38,90 N 020 56 33,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,10 m/499,01 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 15 FEB 2025,
Ż2: do 09 OCT 2025,
Ż3: do 11 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XVII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.94.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.218.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Wschodu Słońca
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2654 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 148 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 12 00,78 N 020 56 21,92 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 154,40 m/506,56 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 17 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 145.50 m/477.36 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 AUG 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

XVI.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.79.2024
PANSA arrangement: OSK.633.191.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1, Ż2 and Ż3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Łopuszańska 36
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1967 m before THR 15 measuring along RCL and 39 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1874 m before THR 15 measuring along RCL and 54 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż3 located 1958 m before THR 15 measuring along RCL and 15 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 39.50 N 020 56 34.00 E
Ż2: 52 11 37.10 N 020 56 37.00 E
Ż3: 52 11 38.90 N 020 56 33.10 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 152.10 m/499.01 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1: till 15 FEB 2025,
Ż2: till 09 OCT 2025,
Ż3: till 11 NOV 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,
Ż2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

XVII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.94.2024
PANSA arrangement: OSK.633.218.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Wschodu Słońca
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2654 m before THR 15 measuring along RCL and 148 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 12 00.78 N 020 56 21.92 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 154.40 m/506.56 ft AMSL

Expected time of operation:

till 17 OCT 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

XVIII.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.88.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.212.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Postępu 4A
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 568 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1496 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 615 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1478 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 589 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1451 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 22,80 N 020 59 38,20 E
S2: 52 10 21,60 N 020 59 40,00 E
Ż3: 52 10 21,20 N 020 59 38,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 164,50 m/539,69 ft AMSL
S1: 166,00 m/544,61 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/S1: do 30 SEP 2025,
S2: do 30 SEP 2025,
Ż3: do 31 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIX.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.87.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.206.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 (4 punkty współrzędnych) stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Kinetyczna
Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa/podejścia RWY 33.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 (1) zlokalizowany 1268 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 323 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,
S1 (2) zlokalizowany 1424 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 268 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,
S1 (3) zlokalizowany 1454 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 355 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,
S1 (4) zlokalizowany 1298 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 410 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

S1 (1): 52 08 35,40 N 020 58 53,40 E
S1 (2): 52 08 31,80 N 020 58 59,80 E
S1 (3): 52 08 29,60 N 020 58 56,50 E
S1 (4): 52 08 33,20 N 020 58 50,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1: 140,00 m/459,31 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 01 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XVIII.**Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.07.88.2024
PANSAs arrangement: OSK.633.212.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Postępu 4A
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 568 m before THR 29 measuring along RCL and 1496 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 615 m before THR 29 measuring along RCL and 1478 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3 located 589 m before THR 29 measuring along RCL and 1451 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 22.80 N 020 59 38.20 E
S2: 52 10 21.60 N 020 59 40.00 E
Ż3: 52 10 21.20 N 020 59 38.20 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż3: 164.50 m/539.69 ft AMSL
S1: 166.00 m/544.61 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1/S1: till 30 SEP 2025,
S2: till 30 SEP 2025,
Ż3: till 31 OCT 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
S2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

XIX.**Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.07.87.2024
PANSAs arrangement: OSK.633.206.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S1 (4 coordinate points) is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Kinetyczna
OLS location: transition layer/RWY 33 approach surface.

Location relative to approach path:
S1 (1) located 1268 m before THR 33 measuring along RCL and 323 m to the left of RWY 33 approach path,
S1 (2) located 1424 m before THR 33 measuring along RCL and 268 m to the left of RWY 33 approach path,
S1 (3) located 1454 m before THR 33 measuring along RCL and 355 m to the left of RWY 33 approach path,
S1 (4) located 1298 m before THR 33 measuring along RCL and 410 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

S1 (1): 52 08 35.40 N 020 58 53.40 E
S1 (2): 52 08 31.80 N 020 58 59.80 E
S1 (3): 52 08 29.60 N 020 58 56.50 E
S1 (4): 52 08 33.20 N 020 58 50.10 E

Elevations:

Maximum elevation:
S1: 140.00 m/459.31 ft AMSL

Expected time of operation:

till 01 AUG 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

- XX.**
1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.97.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.228.2024.1.LW
 2. **Opis:**
Dźwig stacyjny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.
 3. **Lokalizacja:**
ul. Jutrzenki, dz. 15/13, ob. 2-07-21
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 2780 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 201 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż1/S1: 52 12 05,20 N 020 56 21,20 E
 4. **Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż1: 157,40 m/516,40 ft AMSL
S1: 163,40 m/536,08 ft AMSL
 5. **Przewidywany czas pracy:**
do 01 NOV 2025.
 6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 134/24.

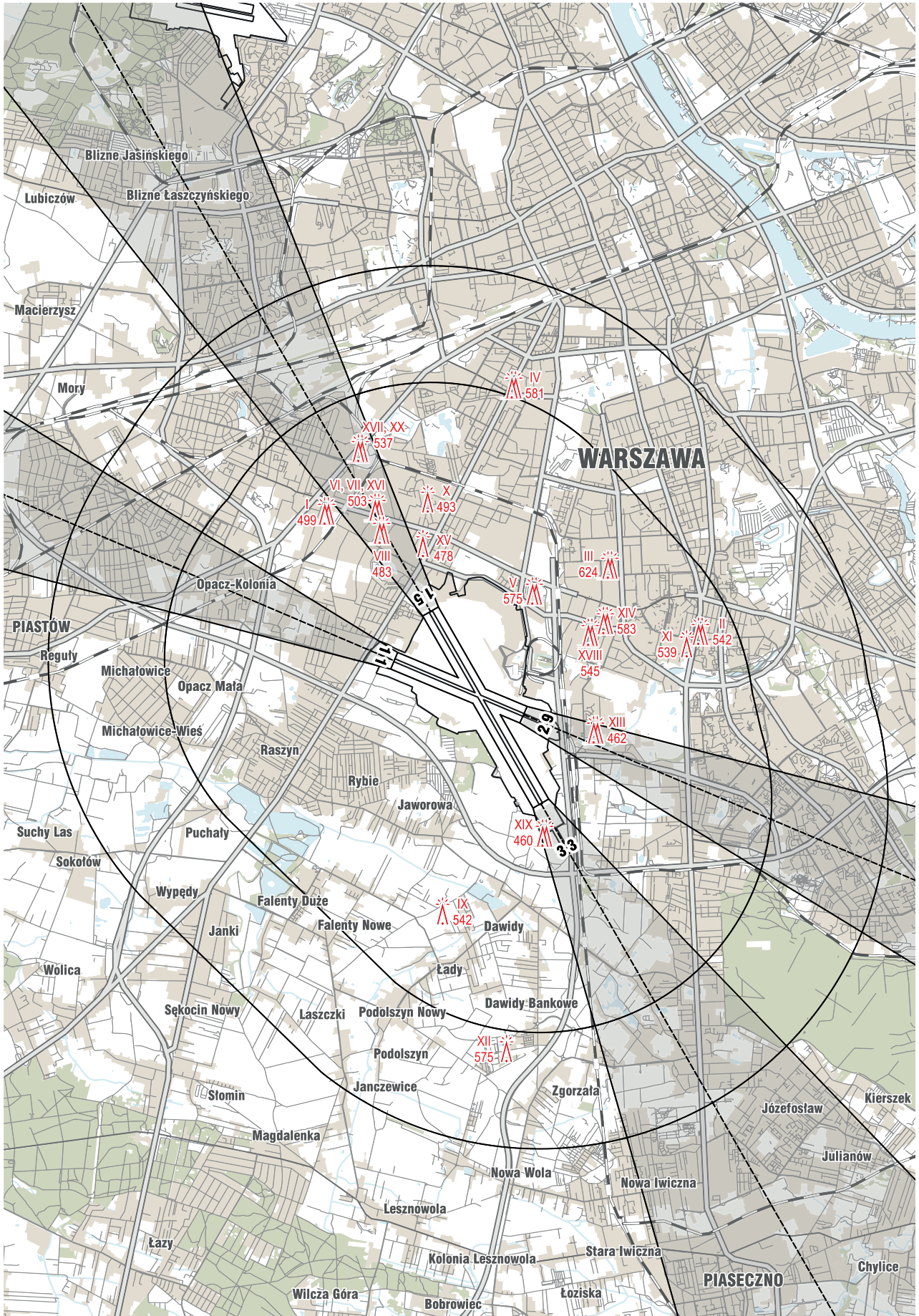
- KONIEC -

- XX.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.97.2024
PANSA arrangement: OSK.633.228.2024.1.LW
- Description:**
Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Jutrzenki, plot No 15/13, 2-07-21
OLS location: RWY 15 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 2780 m before THR 15 measuring along RCL and 201 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1/S1: 52 12 05.20 N 020 56 21.20 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż1: 157.40 m/516.40 ft AMSL
S1: 163.40 m/536.08 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 01 NOV 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1/S1: day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 134/24.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
499 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
<http://www.ais.pansa.pl>

AIRAC SUP 05/25 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date

26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from

23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to

12 JUN 2025

OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) W SEZONIE LETNIM S25

Z powodów operacyjnych wystąpią czasowe ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD).

TERMINY I CZAS (UTC)

Planowane wyłączenie RWY z użytkowania:

10 MAY 2025: 2200 – 11 MAY 2025: 0100

17 MAY 2025: 2200 – 18 MAY 2025: 0100

- KONIEC -

LIMITATIONS IN THE RWY AVAILABILITY AT GDAŃSK LECH WAŁĘSA (EPGD) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S25

Due to operational reasons there will be temporary limitations in the RWY availability at Gdańsk Lech Wałęsa (EPGD) aerodrome.

DATES AND TIME (UTC)

Planned RWY closure:

10 MAY 2025: 2200 – 11 MAY 2025: 0100

17 MAY 2025: 2200 – 18 MAY 2025: 0100

- END -

AIRAC SUP 06/25 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025

TESTY ZAAWANSOWANEGO WIZUALNEGO SYSTEMU DOKOWANIA „DZS” NA STANOWISKU POSTOJOWYM NR 28 NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD)

Stanowisko postojowe nr 28 zostało testowo wyposażone w zaawansowany wizualny system dokowania A-VDGS „DZS”.

A-VDGS śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie statku powietrznego względem osi kołowania do miejsca postoju.

Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom statków powietrznych na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

TESTING OF “DZS” ADVANCED VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM ON PARKING STAND NO 28 AT GDAŃSK LECH WALESA (EPGD) AERODROME

Parking stand No 28 has been equipped with a “DZS” Advanced Visual Docking Guidance System (A-VDGS) for testing.

A-VDGS tracks the transverse and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the position and risks in the docking procedure are provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.

1.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY		
ACFT type	typ ACFT (wcześniej zdefiniowany przez koordynatora ruchu naziemnego)	ACFT type (previously defined by the marshaller)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone objekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / APRON / BLOCK	niedozwolone objekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW	zbyt duża prędkość ACFT podczas dokowania	ACFT approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu ze ACFT podczas dokowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the ACFT during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania ACFT (emergency stop)	ACFT to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie ACFT z powodu niepowodzenia identyfikacji ACFT	ACFT to be stopped due to failed ACFT identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie ACFT od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 m od punktu zatrzymania	ACFT far off the centre line within the last 2 m from the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie ACFT z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	ACFT to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie ACFT w punkcie zatrzymania	ACFT stopped in the correct position
TOO FAR	ACFT przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 0,5 metra)	ACFT stopped too far past the stop position (distance more than 0.5 m)
TOO SHORT	ACFT nie osiągnął punktu zatrzymania (odległość powyżej 0,5 metra)	ACFT has not reached the stop position (distance more than 0.5 m)
CHOCK ON	podstawki (informacja pojawia się po 3 minutach)	chocks placed (information to appear after 3 minutes)

B. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD	
Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.

2. RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS KORZYSTANIA Z SYSTEMU

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ statku powietrznego.

Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.

Kołać zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie statku powietrznego przez system.

Obserwować żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 20 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Na wyświetlaczu podana również zostaje wartość liczbowa (metry) przedstawiająca odległość do zatrzymania.

Osiągnięcie prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia.

Gdy statek powietrzny zostanie prawidłowo zaparkowany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat „OK”.

3. EMERGENCY STOP

W przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz ESTOP konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie statku powietrznego.

4. PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system A-VDGS.

W przypadku niesprawności systemu A-VDGS lub na prośbę pilota, ustawienie statku powietrznego na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu A-VDGS podczas operacji wprowadzenia statku powietrznego na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Kiedy statek powietrzny nie zostanie wykryty przez system A-VDGS (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać statek powietrzny w bezpiecznej odległości od rękawa.

5. INFORMACJE DODATKOWE

Szczegółowe informacje na temat ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM.

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24

Tel.: +48-58-348-1159

Tel. kom.: +48-606-268-370

Faks: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Flashing arrows indicate that the system has been activated.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aircraft has been identified by the system.

Observe the yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 20 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. The display shows also the number of remaining metres to go.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

When the aircraft is docked in a correct position, the display will show an “OK” message after a few seconds.

EMERGENCY STOP

When a red STOP or ESTOP message appears the aircraft is to be stopped immediately.

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the A-VDGS system.

In the event of malfunction of the A-VDGS system or at the pilot’s request, the docking of the aircraft on a stand equipped with the system may be carried out based on signals from the marshaller.

In the event of failure and/or shut-off of the A-VDGS system during an aircraft docking operation, the operation will be completed based on signals from the marshaller.

If the aircraft has not been detected by the A-VDGS system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aircraft at a safe distance from the air bridge.

ADDITIONAL INFORMATION

Detailed information on restrictions and their impact on flight operations will be published by NOTAM.

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Operational hours: H24

Phone: +48-58-348-1159

Mobile: +48-606-268-370

Fax: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

- KONIEC -

- END -



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 07/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
21 JAN 2026

LOTY JW GROM

- TERMIN**
23 JAN 2025 – 21 JAN 2026
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni w ciągu roku.
- STREFA CZASOWO REZERWOWANA**
Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby szkolenia. Przestrzeń niesklasyfikowana.
EPTR606
Granice poziome:
 - 54 26 56 N 018 32 40 E
 - 54 25 09 N 018 47 50 E
 - 54 22 34 N 018 47 11 E
 - 54 20 13 N 018 45 28 E
 - 54 23 14 N 018 38 23 E
 - 54 25 26 N 018 29 32 E
 - 54 26 56 N 018 32 40 E**Granice pionowe:**
Dolna granica: GND
Górna granica: 1000 ft AMSL
- ORGANIZATOR**
Dowódca JW 2305
- INFORMACJE DODATKOWE**
 - Strefa EPTR606 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.
 - Strefa EPTR606 podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez ARO EPMM w AMC Polska. Na potrzeby aktywacji, strefę należy interpretować jako niekolizyjny element przestrzeni powietrznej.
 - Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.
 - Loty w EPP15 możliwe są po uzyskaniu zgody zarządzającego strefą. W przeciwnym wypadku, loty w EPTR606 należy wykonywać z ominięciem EPP15.
 - Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” lub „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w strefę należy koordynować z organizatorem lub z Dyżurną Służbą Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego (COP-DKP), tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.
 - Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, +48-22-574-5733 – 35.

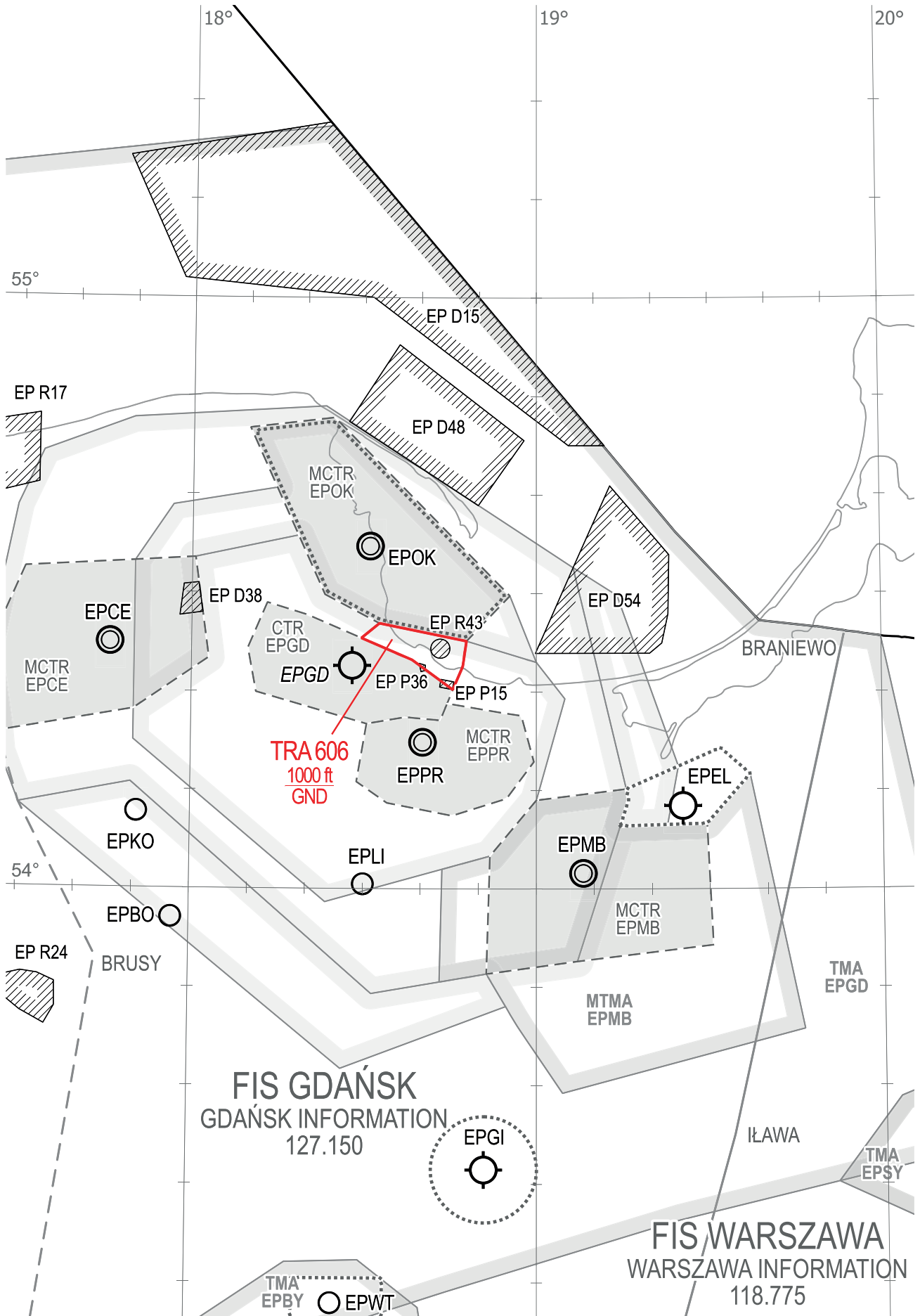
Patrz: załącznik graficzny.

MILITARY UNIT GROM FLIGHTS

- DATE**
23 JAN 2025 – 21 JAN 2026
- TIME (UTC)**
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Total activity time of the area will not exceed 90 days throughout the year.
- TEMPORARY RESERVED AREA**
Temporary reserved area for training purposes. Unclassified airspace.
- EPTR606**
Lateral limits:
 - 54 26 56 N 018 32 40 E
 - 54 25 09 N 018 47 50 E
 - 54 22 34 N 018 47 11 E
 - 54 20 13 N 018 45 28 E
 - 54 23 14 N 018 38 23 E
 - 54 25 26 N 018 29 32 E
 - 54 26 56 N 018 32 40 E**Vertical limits:**
Lower limit: GND
Upper limit: 1000 ft AMSL
- ORGANISER**
Commander of Military Unit 2305
- ADDITIONAL INFORMATION**
EPTR606 area is segregated from the area of responsibility of GDAŃSK FIS.
EPTR606 area is to be requested and activated/deactivated at AMC Poland by EPMM ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. For the purposes of activation, the area should be interpreted as a conflict-free element of airspace.
Flights within the area are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.
Flights within EPP15 are possible upon permission from the area operator. Otherwise, flights within EPTR606 are to be performed bypassing the EPP15.
Entries of “GARDA” or “RATOWNIK” flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the area are to be coordinated with the organiser or Duty Operational Service of the Air Operations Centre - Air Component Command (COP-DKP), phone: +48-261-828-370 or +48-261-828-202.
Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.
See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
<http://www.ais.pansa.pl>

AIRAC SUP 08/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
31 JAN 2026 EST

ODDANIE DO UŻYTKU NOWYCH STANOWISK POSTOJOWYCH NA APN 5B NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

1. **NAWIERZCHNIA I NOŚNOŚĆ APN**

APN 5B: CONC, PCN 71 R/B/W/T

2. **STANOWISKA POSTOJOWE**

Stanowiska 36, 36', 37, 37', 38, 38', 39, 39', 40, 40', 41, 41', 42, 42':
dedykowane dla obsługi statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

Stanowiska postojowe dostępne H24.

Parkowanie wyłącznie według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Współrzędne stanowisk podano na załączniku graficznym.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 107/24.

- KONIEC -

NEW AIRCRAFT STANDS ON APN 5B PUT INTO OPERATIONAL USE AT WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

SURFACE AND STRENGTH OF APN

APN 5B: CONC, PCN 71 R/B/W/T

PARKING STANDS

Stands 36, 36', 37, 37', 38, 38', 39, 39', 40, 40', 41, 41', 42, 42':
dedicated for the maintenance of aircraft with a wingspan up to 36 m.

Parking stands available H24.

Parking only in accordance with marshaller instructions.

The stand coordinates are indicated in the graphical Appendix.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 107/24.

- END -

APPENDIX A



NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 09/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
31 JAN 2027 EST

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

1. PLANOWANY HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: 23 JAN 2025
Zakończenie prac: 31 JAN 2027 EST

2. ZAKRES PRAC

Zakres prac obejmuje rozbudowę i rekonfigurację istniejącej APN 10.

3. PRACE BUDOWLANE

Prace budowlane będą prowadzone w rejonie oznaczonym zgodnie z załącznikiem graficznym.

Prace będą prowadzone w dwóch etapach. Pierwszy etap będzie realizowany poza strefą zastrzeżoną lotniska. Drugi etap będzie prowadzony w strefie zastrzeżonej lotniska obejmując swoim zakresem APN 10.

Prace będą realizowane przy użyciu sprzętu budowlanego i zostaną oznakowane w sposób zgodny z wymogami stref wyłączonych z użytkowania.

4. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

Wyłączenie APN 10 z operacyjnego użytkowania w drugim etapie prac.

Szczegółowe informacje na temat dodatkowych ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM.

5. INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24
Tel.: +48-22-650-1555
+48-22-650-1343
+48-22-650-1428
Tel. kom.: +48-609-710-037
E-mail: dpwaw@ppl.pl

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

CONSTRUCTION WORKS AT WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

PLANNED SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: 23 JAN 2025
Date of completion: 31 JAN 2027 EST

SCOPE OF WORKS

Scope of works includes expansion and reconfiguration of the existing APN 10.

CONSTRUCTION WORKS

Construction works will be carried out in the area designated in the graphical Appendix.

Works will be carried out in two phases. The first phase will be carried out outside of the AD restricted area. The second phase will be carried out within the AD restricted area including APN 10.

Construction works will be conducted with the use of construction equipment and marked in accordance with the requirements for areas withdrawn from use.

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

APN 10 withdrawn from operational use during the second phase of works.

Detailed information on additional limitations and their impact on flight operations will be published by NOTAM.

ADDITIONAL INFORMATION

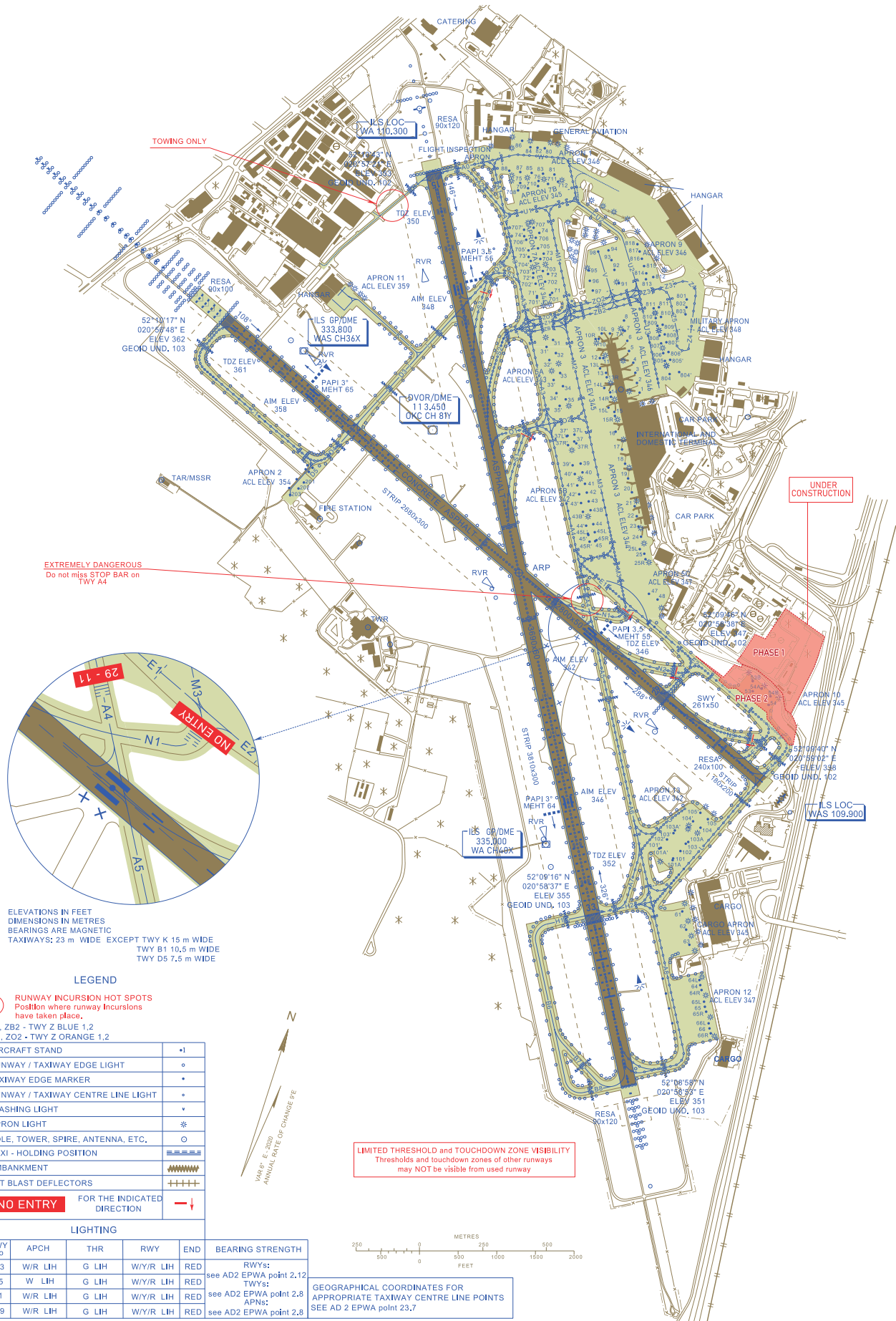
Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24
Phone: +48-22-650-1555
+48-22-650-1343
+48-22-650-1428
Mobile: +48-609-710-037
E-mail: dpwaw@ppl.pl

See: graphical Appendix.

- END -

APPENDIX A



EXTREMELY DANGEROUS
Do not miss STOP BAR on TWY A4

UNDER CONSTRUCTION

LIMITED THRESHOLD and TOUCHDOWN ZONE VISIBILITY
Thresholds and touchdown zones of other runways may NOT be visible from used runway

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS: 23 m WIDE EXCEPT TWY K 15 m WIDE
TWY B1 10.5 m WIDE
TWY D5 7.5 m WIDE

LEGEND

○ RUNWAY INCURSION HOT SPOTS
Position where runway incursions have taken place

ZB1, ZB2 - TWY Z BLUE 1,2
Z01, Z02 - TWY Z ORANGE 1,2

AIRCRAFT STAND	+1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
TAXIWAY EDGE MARKER	•
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	○
FLASHING LIGHT	⋄
APRON LIGHT	*
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TAXI - HOLDING POSITION	=====
EMBANKMENT	
JET BLAST DEFLECTORS	+++++
NO ENTRY	FOR THE INDICATED DIRECTION →

LIGHTING

RWY No	APCH	THR	RWY	END	BEARING STRENGTH
33	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	RWYs: see AD2 EPWA point 2,12
15	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	TWYs: see AD2 EPWA point 2,8
11	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	APNs: see AD2 EPWA point 2,8
29	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	see AD2 EPWA point 2,8

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS
SEE AD 2 EPWA point 23,7

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 10/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
26 DEC 2024

Obowiązuje od / Effective from
23 JAN 2025

Obowiązuje do / Effective to
31 DEC 2025

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE 6. BRYGADY POWIETRZNODESANTOWEJ

1. TERMIN

23 JAN - 31 DEC 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Planowany czas aktywności: MAX 5 HR w dzień i 5 HR w nocy (SS-SR).
Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby skoków spadochronowych HALO/HAHO. W czasie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana (GND – FL 95) oraz przestrzeń kontrolowana klasy C (FL 95 – FL 255) ze służbą OAT ACC.

EPTR335

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 49 50 05 N | 021 14 28 E |
| 2. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |
| 3. | 49 25 02 N | 021 50 46 E |
| 4. | 49 30 21 N | 021 16 14 E |
| 1. | 49 50 05 N | 021 14 28 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 255

Uwaga: z wyłączeniem stref EPP24, EPP31 oraz EPR27.

EPTR336

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |
| 2. | 49 50 06 N | 022 09 37 E |
| 3. | 49 22 13 N | 022 09 02 E |
| 4. | 49 25 02 N | 021 50 46 E |
| 1. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 255

Uwaga: z wyłączeniem TMA EPRZ oraz aktywnej strefy EPTS552.

4. ORGANIZATOR

Dowództwo 6. Brygady Powietrznodesantowej
Sekcja Pionu Spadochronowo-Lotniczego 6 BPD
Koordynator skoków tel.: + 48-261-134-472 lub +48-505-370-958

PARACHUTING TRAINING OF THE 6th AIRBORNE BRIGADE

DATE

23 JAN - 31 DEC 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Planned activity time: MAX 5 HR per day and 5 HR per night (SS-SR).
Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for the purposes of HALO/HAHO parachute jumping. During activity time of the areas airspace unclassified (GND – FL 95) and class C controlled airspace (FL 95 – FL 255) with OAT ACC service.

EPTR335

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 49 50 05 N | 021 14 28 E |
| 2. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |
| 3. | 49 25 02 N | 021 50 46 E |
| 4. | 49 30 21 N | 021 16 14 E |
| 1. | 49 50 05 N | 021 14 28 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 255

Remark: excluding EPP24, EPP31 and EPR27 areas.

EPTR336

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |
| 2. | 49 50 06 N | 022 09 37 E |
| 3. | 49 22 13 N | 022 09 02 E |
| 4. | 49 25 02 N | 021 50 46 E |
| 1. | 49 50 06 N | 021 50 43 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 255

Remark: excluding EPRZ TMA and active EPTS552 area.

ORGANISER

Command of the 6th Airborne Brigade
Parachute and Aviation Section of the 6th Airborne Division
Coordinator of jumps, phone: + 48-261-134-472 or +48-505-370-958

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR335 - 336 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS KRAKÓW i ACC WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR335 - 336 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/deaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.2 przez organizatora.
- 5.3 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefach EPTR335 - 336 będą utrzymywały odległość 500 ft od górnej granicy EPTR oraz 2,5 NM bufora poziomego wewnątrz stref.
- 5.4 Wykorzystanie ATZ KROSNO i EPTR57 uzgodniono z zarządzającym strefami. ATZ KROSNO, EPTR57, EPTR335 - 336 mogą być aktywne jednocześnie.
- 5.5 Strefy EPTR335 - 336 i EPTR130A, B mogą być aktywne jednocześnie po uzgodnieniu zasad ich wykorzystania z zarządzającym (Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej).
- 5.6 Strefy EPTR335 - 336 nie posiadają priorytetu nad strefą EPTS552 oraz MRT121, MRT122, MRT140, MRT141 i MRT143.
- 5.7 Strefa EPTR336 może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR95. Loty UAV w EPTR336 będą wykonywane z ominięciem stref wyznaczonych na skoki spadochronowe.
- 5.8 Strefy EPTR335 - 336 mogą być aktywne jednocześnie ze strefami: EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR500, EPTR57 oraz ATZ KROSNO.
- 5.9 Loty w strefach EPTR335 - 336 należy wykonywać z ominięciem aktywnych stref: EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR500, EPTR57 oraz ATZ KROSNO.
- 5.10 W czasie aktywności stref EPTR335 - 336 skoki spadochronowe HALO/HAHO realizowane będą na podstawie planu lotu (FPL).
- 5.11 Miejsce startu i lądowania: EPKK lub EPPW.
- 5.12 Statki powietrzne zaplanowane do zabezpieczenia szkolenia: C-130, C-295, W-3 Sokół, M28B Bryza, Mi-8 oraz Mi-17.
- 5.13 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

ADDITIONAL INFORMATION

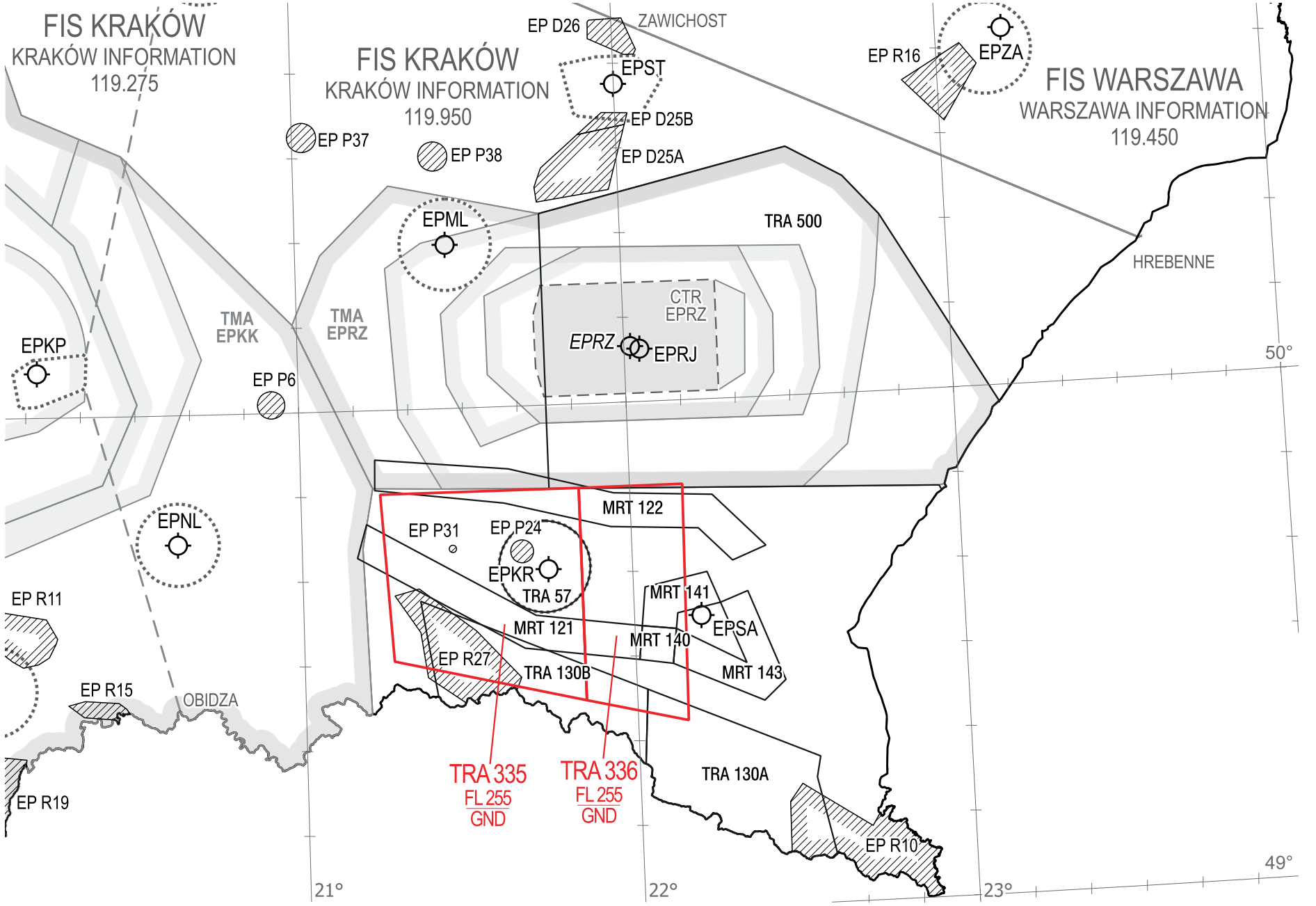
- EPTR335 - 336 areas are segregated from the area of responsibility of KRAKÓW FIS and WARSZAWA ACC.
- EPTR335 - 336 areas are to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.
- Crews conducting flights within EPTR335 - 336 areas will maintain a distance of 500 ft from the upper limit of the EPTR and a horizontal buffer of 2.5 NM within the areas.
- The use of KROSNO ATZ and EPTR57 have been agreed with the areas operator. KROSNO ATZ, EPTR57, EPTR335 - 336 can be active simultaneously.
- EPTR335 - 336 and EPTR130A, B areas can be active simultaneously upon agreement of the terms of use with the operator (Bieszczadzki Region Border Guard Unit).
- EPTR335 - 336 areas have no priority over EPTS552 area and MRT121, MRT122, MRT140, MRT141 and MRT143.
- EPTR336 area can be active simultaneously with EPTR95 area. UAV flights within EPTR336 will be carried out avoiding the areas designated for the purposes of parachute jumps.
- EPTR335 - 336 areas can be active simultaneously with EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR500, EPTR57 areas and KROSNO ATZ.
- Flights within EPTR335 - 336 areas are to be conducted bypassing active areas: EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR500, EPTR57 and KROSNO ATZ.
- During activity of EPTR335 - 336 areas HALO/HAHO parachute jumps will be carried out in accordance with the flight plan (FPL).
- Take-off and landing site: EPKK or EPPW.
- Aircraft planned for safeguarding the training: C-130, C-295, W-3 Sokół, M28B Bryza, Mi-8 and Mi-17.
- Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: graphical Appendix.

- END -

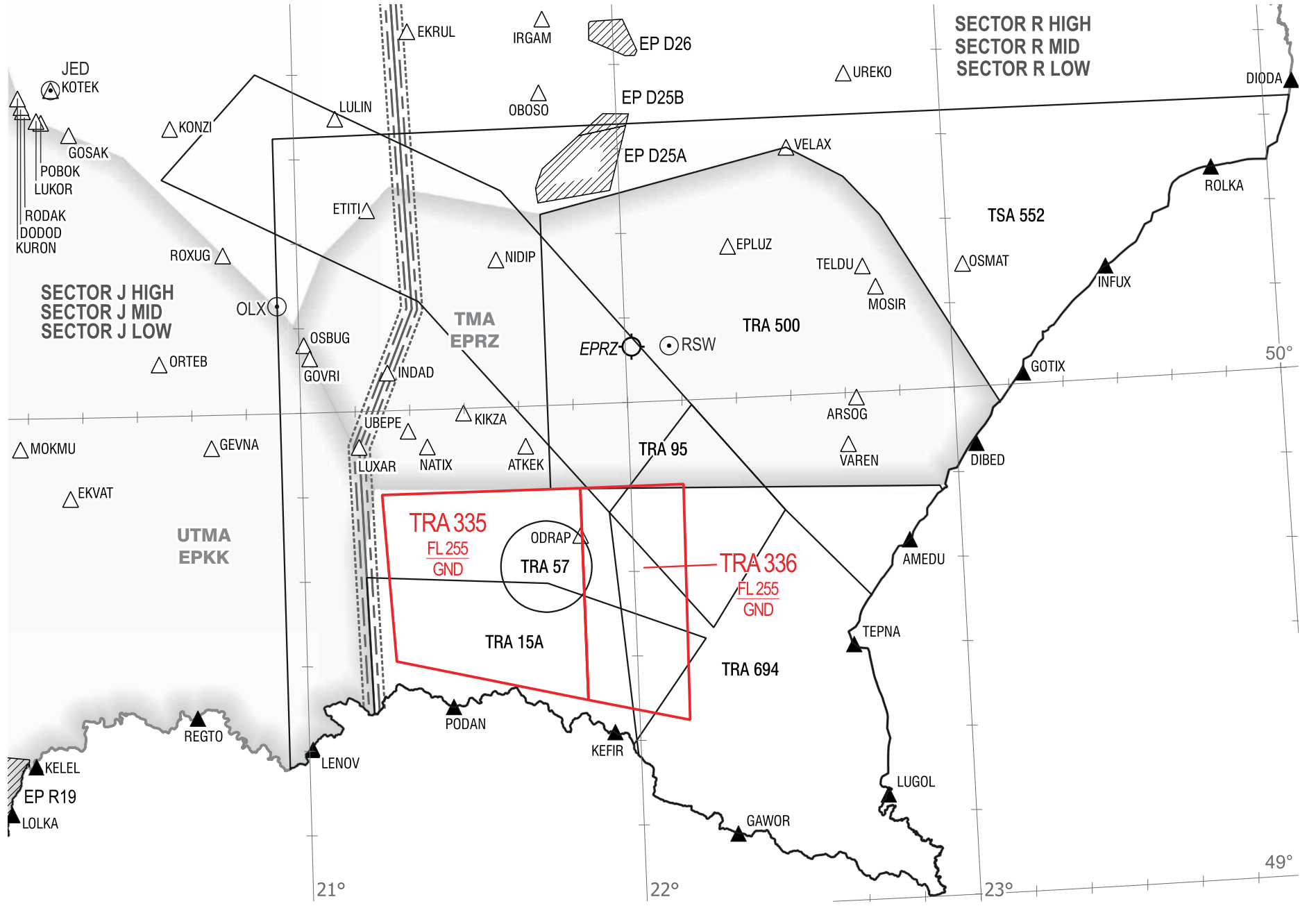
NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS



AIP AIRAC AMDT 01/25

Obowiązuje od / Effective from

23 JAN 2025

GEN:

- aktualizacja przepisów dotyczących przylotu, tranzytu i odlotu pasażerów oraz załóg;
- aktualizacja przepisów dotyczących przylotu, tranzytu i wywozu ładunków;
- aktualizacja informacji dotyczących Załącznika 4 dla Odstępstw od Norm, Zalecanych Metod Postępowania i Procedur ICAO;
- zmiana nazwy lotniska z Strzyżewice k/Leszna (EPLS) na Leszno (EPLS);
- aktualizacja informacji dotyczących wschodów i zachodów słońca w roku kalendarzowym 2025;
- zmiany edytorskie.

ENR:

- aktualizacja przepisów i procedur ogólnych;
- aktualizacja zapisów dotyczących służb i procedur dozoru ATS;
- wycofanie mapy pokrycia radiolokacyjnego-maksymalny zasięg 250 NM;
- wycofanie informacji dotyczących radaru Indra Wrocław WRM;
- delegacja służby ATS z TWR Rzeszów do APP Kraków i wprowadzenie częstotliwości (133,030 MHz) dla delegowanego obszaru (CTA09);
- wprowadzenie częstotliwości BABICE RADIO (126,555 MHz) dla strefy EPTR25;
- zmiana częstotliwości BABICE RADIO (126,555 MHz) dla stref BABICE AREA;
- wprowadzenie mapy: minimalne wysokości bezwzględne dozoru ATC - ICAO / TMA RZESZÓW;
- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: maszt pomiarowy Bronowice, maszt pomiarowy Kobylnica Kruszwica, maszt pomiarowy Jarogniewice, farma wiatrowa Bejsce, budynek w Katowicach;
- aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Bierzwnica, farma wiatrowa Przyrów, farma wiatrowa Głuchów;
- wycofanie informacji dotyczącej przeszkody lotniczej: komin Bukowno;

Informacje o wyżej wymienionych przeszkodach dostępne są w cyfrowych zbiorach danych: Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/>

- zmiany edytorskie.

AD:

- aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotnisk: WARSZAWA/Modlin (EPMO) i Olsztyn - Mazury (EPSY);
- aktualizacja informacji o lotniskach:

Bydgoszcz (EPBY) - dane o przeszkodach AOC, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO;

GEN:

- information on entry, transit and departure of passengers and crew updated;
- information on entry, transit and departure of cargo updated;
- information on Annex 4 of Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures updated;
- Strzyżewice k. Leszna (EPLS) aerodrome renamed Leszno (EPLS);
- information on sunrise and sunset times of the year 2025 updated;
- editorial changes.

ENR:

- general rules and procedures updated;
- ATS surveillance services and procedures updated;
- Radar coverage-maximum range 250 NM map withdrawn;
- Indra Wrocław WRM radar information withdrawn;
- delegation of ATS service from TWR Rzeszów to APP Kraków and frequency (133.030 MHz) for delegated area (CTA09) introduced;
- information on BABICE RADIO (126.555 MHz) frequency for EPTR25 area introduced;
- information on BABICE RADIO (126.555 MHz) frequency for BABICE AREA changed;
- ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO / TMA RZESZÓW introduced;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Bronowice mast, Kobylnica Kruszwica mast, Jarogniewice mast, Bejsce wind farm, building in Katowice;
- information on aeronautical obstacles updated: Bierzwnica wind farm, Przyrów wind farm, Głuchów wind farm;
- information on aeronautical obstacle withdrawn: Bukowno chimney;

Information about the above mentioned obstacles are available only in digital data sets: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/>

- editorial changes.

AD:

- exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of WARSZAWA/Modlin (EPMO) and Olsztyn - Mazury (EPSY);
- information on the aerodromes updated:

Bydgoszcz (EPBY) - AOC obstacles data; Instrument Approach Charts - ICAO;

KRAKÓW/Balice (EPKK) - odladzanie; procedura dotycząca płynnego podejścia do lądowania (CDA); mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) - procedura dotycząca płynnego podejścia do lądowania (CDA); wprowadzenie informacji dotyczących uzyskiwania zezwolenia na lot (łącność radiowa, Datalink Departure Clearance - DCL); mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

POZNAŃ/Ławica (EPPO) - wprowadzenie informacji dotyczących uzyskiwania zezwolenia na lot (łącność radiowa, Datalink Departure Clearance - DCL); mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Warszawa - Radom (EPRA) - dane teleadresowe; godziny pracy MIL ATS; mapa lotniska - ICAO, parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO;

Rzeszów - Jasionka (EPRZ) - wprowadzenie informacji dotyczących uzyskiwania zezwolenia na lot (łącność radiowa, Datalink Departure Clearance - DCL); mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, podejścia według wskazań przyrządów - ICAO; mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Olsztyn - Mazury (EPSY) - zapisy dotyczące operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP);

Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) - procedury ograniczenia prędkości w TMA WARSZAWA; światła poprzeczek zatrzymania na TWY R;

Wrocław - Strachowice (EPWR) - wprowadzenie informacji dotyczących uzyskiwania zezwolenia na lot (łącność radiowa, Datalink Departure Clearance - DCL);

- zmiany edytorskie.

KRAKÓW/Balice (EPKK) - de-icing; information on Continuous Descent Approach (CDA) technique; Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO; Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) - information on Continuous Descent Approach (CDA) technique; information on receiving en-route clearance (radio communication, Datalink Departure Clearance - DCL) introduced; Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO; Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;

POZNAŃ/Ławica (EPPO) - information on receiving en-route clearance (radio communication, Datalink Departure Clearance - DCL) introduced; VFR Arrival and Departure Routes;

Warszawa - Radom (EPRA) - contact details; MIL ATS operational hours; Aerodrome Chart - ICAO; Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO;

Rzeszów - Jasionka (EPRZ) - information on receiving en-route clearance (radio communication, Datalink Departure Clearance - DCL) introduced; Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO; Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO; Instrument Approach Charts - ICAO; VFR Arrival and Departure Routes;

Olsztyn - Mazury (EPSY) - LVP procedures;

Warsaw Chopin Airport (EPWA) - speed reduction procedures for WARSZAWA TMA; stop bars lights on TWY R;

Wrocław - Strachowice (EPWR) - information on receiving en-route clearance (radio communication, Datalink Departure Clearance - DCL) introduced;

- editorial changes.

2) **USUNĄĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
REMOVE THE FOLLOWING PAGES

GEN

GEN 0.3-1	31 OCT 2024 10/24
GEN 0.3-2	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.3-3	03 OCT 2024 09/24
GEN 0.3-4	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.3-5	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-1	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-2	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-3	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-4	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-5	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-6	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-7	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-8	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-9	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-10	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-11	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-12	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-13	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-14	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-15	28 NOV 2024 11/24
GEN 1.1-1	21 MAR 2024 03/24
GEN 1.1-2	28 FEB 2019 211
GEN 1.2-5	13 JUN 2024 06/24
GEN 1.2-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 1.2-7	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-8	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.3-1	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-2	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-3	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-4	09 SEP 2021 243

2) **WŁĄCZYĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
INSERT THE FOLLOWING PAGES

GEN 0.3-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.3-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.3-3	23 JAN 2025 01/25
-----	-----
-----	-----
GEN 0.4-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-3	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-4	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-5	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-6	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-7	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-8	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-9	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-10	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-11	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-12	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-13	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-14	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-15	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.1-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.1-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.2-5	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.2-6	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.2-7	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.2-8	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.3-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.3-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.3-3	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.3-4	23 JAN 2025 01/25

GEN 1.3-5	09 SEP 2021 243	GEN 1.3-5	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.3-6	09 SEP 2021 243	GEN 1.3-6	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	GEN 1.3-7	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 1.4-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245	GEN 1.4-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243	GEN 1.4-3	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243	GEN 1.4-4	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243	GEN 1.4-5	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243	GEN 1.4-6	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	GEN 1.4-7	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.6-2	28 NOV 2024 11/24	GEN 1.6-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.6-4	28 NOV 2024 11/24	GEN 1.6-4	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.4-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.4-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.4-1	03 OCT 2024 09/24	GEN 2.4-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.4-2	03 OCT 2024 09/24	GEN 2.4-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.4.4	11 JUL 2024 07/24	GEN 2.4.4	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.7-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 2.7-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.7.1-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.7.1-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.7.1-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.7.1-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.1-1	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.1-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.1.4	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.1.4	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-5	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-5	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-6	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-6	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-7	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-7	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-8	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-8	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-9	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-9	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-10	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-10	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-11	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-11	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.2-12	28 NOV 2024 11/24	GEN 3.2-12	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022 258	GEN 3.5.0-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023 05/23	GEN 3.5.0-2	23 JAN 2025 01/25
ENR			
ENR 1.1-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.1-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.1-2	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.1-2	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.1-3	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.1-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247	-----	-----
ENR 1.6-1	16 MAY 2024 05/24	ENR 1.6-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-2	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-2	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-3	16 MAY 2024 05/24	ENR 1.6-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-4	16 MAY 2024 05/24	ENR 1.6-4	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-5	16 MAY 2024 05/24	-----	-----
ENR 1.6-6	16 MAY 2024 05/24	-----	-----
ENR 1.6-7	16 MAY 2024 05/24	-----	-----
ENR 2.1-1	13 JUN 2024 06/24	ENR 2.1-1	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	ENR 2.1.3-8	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	ENR 2.1.3-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 2.2.1-11	18 APR 2024 04/24	ENR 2.2.1-11	23 JAN 2025 01/25
ENR 3.3-9	18 APR 2024 04/24	ENR 3.3-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 3.3-19	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-19	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.2-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-9	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-10	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.2-10	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-15	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.2-15	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-16	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-16	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.2-19	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.2-19	23 JAN 2025 01/25

ENR 5.2.1.2-23	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-23	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.5-3	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.5-4	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-4	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.0-1	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.0-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.1-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 6.1-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.1-3	28 NOV 2024 11/24	ENR 6.1-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.1.3-1	13 JUN 2024 06/24	ENR 6.1.3-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.1.3-2	13 JUN 2024 06/24	ENR 6.1.3-2	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.1.3-3	13 JUN 2024 06/24	ENR 6.1.3-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-8	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.2-8	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	ENR 6.7.6-0	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	ENR 6.7.6-1	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	ENR 6.7.6-2	23 JAN 2025 01/25
AD			
AD 1.3-0	01 DEC 2022 258	AD 1.3-0	23 JAN 2025 01/25
AD 1.3-1	01 DEC 2022 258	AD 1.3-1	23 JAN 2025 01/25
AD 1.3-2	20 APR 2023 04/24	AD 1.3-2	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-9	02 NOV 2023 11/23	AD 1.5.1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-10	24 FEB 2022 248	AD 1.5.1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-11	02 NOV 2023 11/23	AD 1.5.1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-12	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-13	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-14	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-15	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-16	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-17	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-18	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-19	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 1.5.1-20	31 OCT 2024 10/24	-----	-----
AD 2 EPBY 6-1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-1-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-2-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-2-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-2-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-2-5	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-2-5	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-6-1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPBY 6-6-2-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 6-6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 1-10	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPGD 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 1-11	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 1-12	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKK 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-10	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-11	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKT 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-12	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-13	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-14	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-15	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-16	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKT 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-17	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-18	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-19	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKT 1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 1-20	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPKT 1-20	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	AD 2 EPKT 1-21	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKT 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25

AD 2 EPKT 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKT 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKT 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPKT 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKT 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-9	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPPO 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-10	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPPO 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-11	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-12	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-13	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-14	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-15	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-16	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-17	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-18	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-19	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-20	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPPO 1-20	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-21	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-21	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-22	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-22	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 1-23	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPPO 1-23	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	AD 2 EPPO 1-24	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPPO 7-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPPO 7-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRA 1-2	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 1-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 1-3-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-9	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-10	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-11	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-12	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-13	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-14	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-15	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-16	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-17	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 1-18	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 5-3-2-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-1-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-2-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-2-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 7-2-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRZ 7-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSY 1-14	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPSY 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSY 1-15	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPSY 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSY 1-16	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPSY 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 1-6	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-6	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 1-25	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-25	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 1-26	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-26	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 1-28	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-28	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-9	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWR 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-10	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWR 1-10	23 JAN 2025 01/25

AD 2 EPWR 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-12	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-14	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-15	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-16	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-17	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-18	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-19	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-20	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-20	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-21	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWR 1-21	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWR 1-22	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWR 1-22	23 JAN 2025 01/25
-----	-----	AD 2 EPWR 1-23	23 JAN 2025 01/25

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ:

C1026/24, N6170/24, N6517/24, N6684/24, N6782/24, N6822/24, N7594/24

4) NASTĘPUJĄCE SUPLEMENTY SĄ NINIEJSZYM SKASOWANE: PATRZ GEN 0.3.

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
01/24, 02/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT:

M1026/24, D6170/24, D6517/24, D6684/24, D6782/24, D6822/24, D7594/24,

4) THE FOLLOWING SUPPLEMENTS ARE HEREBY CANCELLED: SEE GEN 0.3.

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:
01/24, 02/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

7) RECORD THE ENTRY OF THE AMENDMENT ON PAGES GEN 0.2.

- KONIEC -

- END -

**GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
62/23	Brak oświetlenia przeszkodowego grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2024 EST	
111/23	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	AD 2 EPMO	02 NOV 2023 31 AUG 2024 EST	23 JAN 2025
115/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Warszawa Temporary aeronautical obstacle - Warszawa	ENR 5.4	02 NOV 2023 31 DEC 2024 EST	
09/24	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
11/24	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	ENR 5	26 JAN 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
14/24	Loty UAV pomiędzy miastami Turek oraz Kalisz UAV flights between Turek and Kalisz	ENR 5	22 FEB 2024 19 FEB 2025	
17/24	Szkolenie lotnicze JW 4101 – Skoki spadochronowe oraz loty UAV Aerial training of Military Unit 4101 – Parachute jumping and UAV flights	ENR 5	22 FEB 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
39/24	Loty UAV - NOWA DĘBA UAV flights - NOWA DĘBA	ENR 5	18 APR 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
40/24	Loty szkolne i treningowe samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military training flights in the vicinity of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	19 APR 2024 16 APR 2025	
41/24	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	18 APR 2024 16 APR 2025	
43/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	18 APR 2024 22 JAN 2025	
45/24	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	18 APR 2024 22 JAN 2025	
48/24	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Force	ENR 5	18 APR 2024 19 MAR 2025	
49/24	Loty treningowe UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	ENR 5	18 APR 2024 19 MAR 2025	
53/24	Działania lotnictwa wojskowego w rejonie Warszawy w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities within the Warsaw area to ensure the security of the State	ENR 5	16 MAY 2024 22 JAN 2025	
55/24	Zmiana parametrów PCN dla TWY i APN na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for TWYs and APN at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	16 MAY 2024 31 MAY 2025 EST	
57/24	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	ENR 5	16 MAY 2024 14 MAY 2025	
60/24	Loty UAV z lotniska Powidz (EPPW) UAV flights from Powidz (EPPW) aerodrome	ENR 5	16 MAY 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
64/24	Loty UAV w rejonie Przemyśla UAV flights in the vicinity of Przemyśl	ENR 5	13 JUN 2024 22 JAN 2025	
65/24	Loty szybowcowe w rejonie lądowiska Milewo (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX) airfield	ENR 5	13 JUN 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
69/24	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	AD 2 EPWA	13 JUN 2024 30 JUN 2025 EST	
71/24	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	13 JUN 2024 30 JUN 2025 EST	
72/24	Brak dostępności świateł błyskowych RWY 33 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Sequenced flashing lights RWY 33 not available at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	13 JUN 2024 30 JUN 2025 EST	
74/24	Loty JW GROM Military Unit GROM flights	ENR 5	13 JUN 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
76/24	Szybowcowe loty chmurowe i wysokościowe w rejonie lotniska Dajtki k/Olsztyna (EPOD) Cloud and high-altitude glider flights in the vicinity of Dajtki k/Olsztyna (EPOD) aerodrome	ENR 5	13 JUN 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
80/24	Szkolne loty akrobacyjne w rejonie lądowiska Chrczynno (EPNC) Training aerobatic flights in the vicinity of Chrczynno (EPNC) airfield	ENR 5	13 JUN 2024 31 DEC 2024	01 JAN 2025
85/24	Tymczasowe zamknięcie TWY C1 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Temporary closure of TWY C1 at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	11 JUL 2024 22 JAN 2025 EST	
86/24	Szkolenie lotnicze JW 4026 Flight training of Military Unit 4026	ENR 5	11 JUL 2024 16 APR 2025	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
89/24	Procedury współdecydowania w porcie lotniczym (A-CDM) na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Airport collaborative decision making (A-CDM) procedures at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	11 JUL 2024 31 JUL 2026 EST	
90/24	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	11 JUL 2024 30 JUN 2025 EST	
94/24	Szkolenie lotnicze JW 3940 Flight training of Military Unit 3940	ENR 5	11 JUL 2024 16 APR 2025	
97/24	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	11 JUL 2024 21 APR 2026 EST	
106/24	Tymczasowe ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary restrictions at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	05 SEP 2024 30 SEP 2025 EST	
107/24	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	05 SEP 2024 31 DEC 2024 EST	23 JAN 2025
108/24	Szkolenie lotnicze JW Formoza / Loty UAV Flight training of Formoza Military Unit / UAV flights	ENR 5	05 SEP 2024 03 SEP 2025	
112/24	Szkolenie lotnicze w rejonie Zalewu Sulejowskiego Flight training in the vicinity of Zalew Sulejowski	ENR 5	05 SEP 2024 16 APR 2025	
113/24	Loty 8. Koszalińskiego Pułku Przeciwlotniczego w rejonie Białogardu Flights of 8. Army Organic AIR Defence Regiment in the vicinity of Białogard	ENR 5	05 SEP 2024 03 SEP 2025	
119/24	Ćwiczenia wojskowe w rejonie lotniska Łask (EPLK) Military exercises in the vicinity of Łask (EPLK) aerodrome	ENR 5	03 OCT 2024 22 JAN 2025	
121/24	Zabezpieczenie lotów operacyjnych UAV JW 4724 wzdłuż wschodniej granicy Polski Safeguarding UAV operational flights of Military Unit 4724 along the eastern Polish border	ENR 5	03 OCT 2024 19 MAR 2025	
122/24	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 - Turawa Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 - Turawa	ENR 5	03 OCT 2024 01 OCT 2025	
124/24	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT) New aeronautical obstacles in the vicinity of Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	03 OCT 2024 13 JUN 2025 EST	
125/24	Szkolenie lotnicze JW 5444 / Loty UAV Flight training of Military Unit 5444 / UAV flights	ENR 5	03 OCT 2024 16 APR 2025	
126/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S25 i sezonie zimowym W25 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S25 and winter season W25	AD 2 EPKT	31 MAR 2025 30 OCT 2025	
127/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S26 i sezonie zimowym W26 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S26 and winter season W26	AD 2 EPKT	30 MAR 2026 26 OCT 2026	
129/24	Procedura „Intersection take-off” z użyciem TWY S2 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Intersection take-off procedure with the use of TWY S2 at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	31 OCT 2024 31 DEC 2025 EST	
130/24	Prace budowlane na lotnisku Szczecin - Goleniów (EPSC) Construction works at Szczecin - Goleniów (EPSC) aerodrome	AD 2 EPSC	31 OCT 2024 30 SEP 2025 EST	
133/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	28 NOV 2024 10 JUL 2025 EST	
134/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin airport (EPWA)	AD 2 EPWA	28 NOV 2024 23 JAN 2025 EST	23 JAN 2025
135/24	Loty szkoleniowe UAV 11. Małopolskiej Brygady Obrony Terytorialnej UAV training flights of 11th Małopolska Territorial Defence Brigade	ENR 5	01 JAN 2025 31 DEC 2025	
136/24	Loty UAV w rejonie Kłodzka UAV flights in the vicinity of Kłodzko	ENR 5	01 JAN 2025 31 DEC 2025	
137/24	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby wprowadzenia procedur podejścia w oparciu o GNSS na lotnisku Darłowo (EPDA) Temporary reserved area for purposes of implementing GNSS-based approach procedures at Darłowo (EPDA) aerodrome	ENR 5	28 NOV 2024 27 NOV 2025	
138/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST	
139/24	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) New aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Wałęsa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	28 NOV 2024 30 OCT 2025 EST	
140/24	Prace budowlane na lotnisku Kraków/Balice (EPKK) Construction works at Kraków/Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	28 NOV 2024 31 JAN 2025 EST	
141/24	Ograniczenia w dostępności TWY M1 na lotnisku Warszawa - Radom (EPRA) Restrictions in TWY M1 availability at Warszawa - Radom (EPRA) aerodrome	AD 2 EPRA	28 NOV 2024 31 MAR 2025 EST	
142/24	Ćwiczenia wojskowe w rejonie poligonu Ustka Military exercises in the vicinity of Ustka training centre	ENR 5	28 NOV 2024 31 DEC 2025	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
143/24	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin airport (EPWA)	AD 2 EPWA	28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST	
01/25	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	AD 2 EPMO	23 JAN 2024 31 DEC 2025 EST	
02/25	Loty UAV w rejonie m. Ustka UAV flights in the vicinity of Ustka	ENR 5	23 JAN 2025 06 AUG 2025	
03/25	Prace budowlane na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Construction works at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	23 JAN 2025 31 DEC 2026 EST	
04/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin airport (EPWA)	AD 2 EPWA	23 JAN 2025 20 FEB 2025 EST	
05/25	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) w sezonie letnim S25 Limitations in the RWY availability at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome during the summer season S25	AD 2 EPGD	23 JAN 2025 12 JUN 2025	
06/25	Testy zaawansowanego wizualnego systemu dokowania „DZS” na stanowisku postojowym nr 28 na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Testing of “DZS” Advanced Visual Docking Guidance System on parking stand No 28 at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	23 JAN 2025 10 JUL 2025	
07/25	Loty JW GROM Military Unit GROM flights	ENR 5	23 JAN 2025 21 JAN 2026	
08/25	Oddanie do użytku nowych stanowisk postojowych na APN 5B na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) New aircraft stands on APN 5B put into operational use at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	23 JAN 2025 31 JAN 2026 EST	
09/25	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	23 JAN 2025 31 JAN 2027 EST	
10/25	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	ENR 5	23 JAN 2025 31 DEC 2025	

GEN 0.4	LISTA KONTROLNA STRON AIP CHECKLIST OF AIP PAGES
----------------	---

UWAGA	numery stron zapisane drukiem wytłuszczonym są wprowadzone zmianą AIRAC.
REMARK	page numbers printed in bold are introduced by an AIRAC Amendment.

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN		GEN 1.6-3	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.1-1	31 OCT 2024 10/24	GEN 1.6-4	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.1-2	31 OCT 2024 10/24	GEN 1.6-5	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 1.6-6	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.3-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.3-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.1-1	13 JUN 2024 06/24
GEN 0.3-3	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 0.4-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-3	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-4	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.4-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-5	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.4-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 0.4-6	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-7	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.6-1	28 NOV 2024 11/24
GEN 0.4-8	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-9	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.8-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-10	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-11	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-12	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-13	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-14	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-15	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.5-1	03 OCT 2024 09/24	GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-1	14 JUL 2022 253	GEN 1.7.14-2	13 JUN 2024 06/24
GEN 0.6-2	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.14-3	13 JUN 2024 06/24
GEN 1.1-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.15-1	13 JUN 2024 06/24
GEN 1.1-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.16-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.17-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.18-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-3	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.19-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.2-4	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.4444-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-5	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.8168-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-6	23 JAN 2025 01/25	GEN 1.7.10066-1	15 JUN 2023 06/23
GEN 1.2-7	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.1-1	28 NOV 2024 11/24
GEN 1.2-8	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.1-2	28 NOV 2024 11/24
GEN 1.3-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.1-3	28 NOV 2024 11/24
GEN 1.3-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-3	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-2	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-4	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-5	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-4	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-6	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-5	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-7	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-6	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-7	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-8	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-3	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-9	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-4	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-10	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-5	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-11	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-6	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-12	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-7	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-13	18 APR 2024 04/24
GEN 1.5-1	16 MAY 2024 05/24	GEN 2.2-14	18 APR 2024 04/24
GEN 1.5-2	16 MAY 2024 05/24	GEN 2.2-15	28 NOV 2024 11/24
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-16	18 APR 2024 04/24
GEN 1.6-1	28 NOV 2024 11/24	GEN 2.2-17	18 APR 2024 04/24
GEN 1.6-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 2.2-18	26 JAN 2023 01/23
		GEN 2.2-19	26 JAN 2023 01/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23	GEN 3.4-4	28 NOV 2024 11/24
GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23	GEN 3.4-5	28 NOV 2024 11/24
GEN 2.2-22	18 APR 2024 04/24	GEN 3.4-6	28 NOV 2024 11/24
GEN 2.2-23	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5.0-1	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.2-24	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5.0-2	23 JAN 2025 01/25
GEN 2.2-25	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.2-26	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.3-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-3	26 MAR 2020 225
GEN 2.3-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-4	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-3	11 JUL 2024 07/24	GEN 3.5-5	06 OCT 2022 256
GEN 2.3-4	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-6	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-5	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-7	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-6	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-8	20 APR 2023 04/23
GEN 2.3-7	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-9	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-0	11 JUL 2024 07/24	GEN 3.5-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 3.5-12	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-3	11 JUL 2024 07/24	GEN 3.5-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-4	23 JAN 2025 01/25	GEN 3.5-14	13 JUN 2024 06/24
GEN 2.4-5	03 OCT 2024 09/24	GEN 3.5-15	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.4-6	03 OCT 2024 09/24	GEN 3.5-16	11 JUL 2024 07/24
GEN 2.5-1	03 OCT 2024 09/24	GEN 3.6-0	26 APR 2018 201
GEN 2.5-2	03 OCT 2024 09/24	GEN 3.6-1	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.5-3	13 JUN 2024 06/24	GEN 3.6-2	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.6-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.6-3	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.6-2	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-4	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.7-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1-1	07 DEC 2017 196
GEN 2.7.1-2	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.1-1	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-2	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-2	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-1	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-2	03 OCT 2024 09/24	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-3	03 OCT 2024 09/24	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	03 OCT 2024 09/24	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	03 OCT 2024 09/24	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-7	03 OCT 2024 09/24	GEN 4.1.2-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.1-8	11 JUL 2024 07/24	GEN 4.1.3-1	31 OCT 2024 10/24
GEN 3.2-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.4-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-3	18 APR 2024 04/24	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-4	31 OCT 2024 10/24	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-5	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-6	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-7	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.6-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-8	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.7-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-9	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-10	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-11	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-12	23 JAN 2025 01/25	GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-13	31 OCT 2024 10/24	GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-2	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-3	11 JUL 2024 07/24	GEN 4.1.8-9	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-4	11 JUL 2024 07/24	GEN 4.1.8-10	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	28 NOV 2024 11/24	GEN 4.1.9-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.4-2	28 NOV 2024 11/24	GEN 4.1.9-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.4-3	28 NOV 2024 11/24	GEN 4.1.9-3	25 JAN 2024 01/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 4.1.9-4	21 MAR 2024 03/24	ENR 1.8-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.9-5	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.8-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.9-6	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.8-3	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.9-7	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.8-4	22 APR 2021 238
GEN 4.1.9-8	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.9-1	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.9-9	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.9-2	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.9-10	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.9-3	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.9-11	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.9-4	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.9-12	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.10-1	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.10-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.10-2	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.11-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.10-3	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.11-2	30 JAN 2020 223	ENR 1.10-4	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.11-3	30 JAN 2020 223	ENR 1.10-5	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.11-4	30 JAN 2020 223	ENR 1.10-6	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.12-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.10-7	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.12-2	24 MAY 2018 202	ENR 1.10-8	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.12-3	24 MAY 2018 202	ENR 1.10-9	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.12-4	24 MAY 2018 202	ENR 1.10-10	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.13-1	13 JUL 2023 07/23	ENR 1.10-11	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.14-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.10-12	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.14-2	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-13	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.14-3	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-14	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.14-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.10-15	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.14-5	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-16	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.1.15-1	11 JUL 2024 07/24	ENR 1.10-17	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.2-1	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-18	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250	ENR 1.10-19	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.2-3	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-20	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.2-4	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-21	28 NOV 2024 11/24
GEN 4.2-5	20 MAY 2021 239	ENR 1.10.1-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-6	05 SEP 2024 08/24	ENR 1.11-1	03 NOV 2022 257
GEN 4.2-7	18 APR 2024 04/24	ENR 1.11-2	03 NOV 2022 257
GEN 4.2-8	20 MAY 2021 239	ENR 1.12-1	07 DEC 2017 196
ENR		ENR 1.12-2	07 DEC 2017 196
ENR 0.1-1	16 JUN 2022 252	ENR 1.12-3	07 DEC 2017 196
ENR 0.6-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.12-4	07 DEC 2017 196
ENR 0.6-2	18 APR 2024 04/24	ENR 1.12-5	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-1	23 JAN 2025 01/25	ENR 1.12-6	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-2	23 JAN 2025 01/25	ENR 1.12-7	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-3	23 JAN 2025 01/25	ENR 1.12-8	07 DEC 2017 196
ENR 1.2-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.13-1	07 DEC 2017 196
ENR 1.2-2	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.2-3	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.1-1	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.1-2	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-2	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.2-1	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-3	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.2-2	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-4	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.2-3	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-5	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.2-4	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-6	28 NOV 2024 11/24	ENR 1.14.2-5	14 JUL 2022 253
ENR 1.4-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 1.14.2-6	14 JUL 2022 253
ENR 1.4-2	07 DEC 2017 196	ENR 1.14.3-1	14 JUL 2022 253
ENR 1.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 1.14.3-2	14 JUL 2022 253
ENR 1.6-1	23 JAN 2025 01/25	ENR 2.0-1	07 DEC 2017 196
ENR 1.6-2	23 JAN 2025 01/25	ENR 2.1-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 1.6-3	23 JAN 2025 01/25	ENR 2.1-2	24 FEB 2022 248
ENR 1.6-4	23 JAN 2025 01/25	ENR 2.1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 1.7-1	16 JUN 2022 252	ENR 2.1.1-2	10 AUG 2023 08/23
ENR 1.7-2	05 DEC 2019 221	ENR 2.1.1-3	10 AUG 2023 08/23
ENR 1.7-3	05 DEC 2019 221	ENR 2.1.1-4	13 JUN 2024 06/24
ENR 1.7-4	21 JUN 2018 203	ENR 2.1.1-5	21 MAR 2024 03/24
ENR 1.7-5	21 JUN 2018 203	ENR 2.1.1-6	21 MAR 2024 03/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 2.1.1-7	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L87 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-8	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L132 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-9	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L616 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-10	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L617 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-11	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L617 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-12	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L619 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-13	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L619 -2	13 JUN 2024 06/24
ENR 2.1.1-14	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-15	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-16	13 JUN 2024 06/24	ENR 3.2.1 L623 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-17	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L623 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-18	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L730 -1	16 MAY 2024 05/24
ENR 2.1.1-19	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L733 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-20	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L735 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-21	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L747 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-22	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L856 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-23	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L867 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-24	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L979 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-25	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L980 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L980 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L981 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L981 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L983 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L986 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L987 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 L996 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 L999 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-4	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M66 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M70 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-7	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M602 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-8	23 JAN 2025 01/25	ENR 3.2.1 M607 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-9	23 JAN 2025 01/25	ENR 3.2.1 M857 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M857 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M860 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M863 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M865 -1	03 OCT 2024 09/24
ENR 2.2.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M866 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M977 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M985 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-7	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M985 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-8	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M992 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-9	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M994 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-10	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 N5 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-11	23 JAN 2025 01/25	ENR 3.2.1 N133 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-12	18 APR 2024 04/24	ENR 3.2.1 N133 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-13	18 APR 2024 04/24	ENR 3.2.1 N133 -3	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.2-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 3.2.1 N191 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.2-2	28 NOV 2024 11/24	ENR 3.2.1 N191 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.1-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N195 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N195 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2-2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N744 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 L23 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N746 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 L29 -1	13 JUN 2024 06/24	ENR 3.2.1 N858 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 L32 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N869 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 L59 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N869 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 L71-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 N871 -1	05 OCT 2023 10/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.2.1 N871 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z72 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N983 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z73 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P31 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z80 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P139 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z95 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P150 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z96 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P159 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z121 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P193 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z126 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z127 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z131 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P746 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P851 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z169 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P861 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z172 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q10 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z175 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q34 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z176-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q35 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z179 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q99 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z181 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q258 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z182 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q277 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z186 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q316 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z187 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q800 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z212 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T174 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z225 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T205 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z348 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T224 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z349 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T240 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z367 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T265-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z419 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T266-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z460 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T267-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z491 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T269-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z493 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T270 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z717 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T282 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T344 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T353 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-3	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T354 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-4	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T355 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-5	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T356 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T357 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-7	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T359 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-8	18 APR 2024 04/24
ENR 3.2.1 T375 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 3.2.1 T425 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-10	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T670 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-11	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T671 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-12	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T672 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-13	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T673 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T707 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-15	18 APR 2024 04/24
ENR 3.2.1 T709 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T710 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-17	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T710 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-18	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T714 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-19	23 JAN 2025 01/25
ENR 3.2.1 T720 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-20	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T727 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-21	13 JUN 2024 06/24
ENR 3.2.1 T738 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-22	13 JUN 2024 06/24
ENR 3.2.1 T738 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-23	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T871 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-24	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Y41 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.4-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Y100 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4-1	16 JUN 2022 252
ENR 3.2.1 Y209 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4.1-1	13 JUN 2024 06/24
ENR 3.2.1 Y210 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4.1-2	28 NOV 2024 11/24
ENR 3.2.1 Y218 -1	16 MAY 2024 05/24	ENR 4.1-3	28 NOV 2024 11/24
ENR 3.2.1 Y564 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4.1-4	28 NOV 2024 11/24
ENR 3.2.1 Y565 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4.2-1	07 DEC 2017 196
ENR 3.2.1 Y566 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 4.3-1	23 FEB 2023 02/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 4.4-1	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-6	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-6	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-11	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-14	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-15	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-16	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-17	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.2.1.1-19	05 SEP 2024 08/24
ENR 4.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-20	18 APR 2024 04/24
ENR 5.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-21	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-1	18 JUL 2019 216	ENR 5.2.1.1-22	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-2	23 APR 2020 226	ENR 5.2.1.1-23	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-24	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.1-25	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-1	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.1-26	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.1.1-2	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.1-27	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-3	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.1-4	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-2	28 NOV 2024 11/24
ENR 5.1.1-5	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-3	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-1	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-4	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-2	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-5	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-3	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-6	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-4	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-7	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-5	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-8	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-6	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.2-7	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-10	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.3-1	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-11	28 NOV 2024 11/24
ENR 5.1.3-2	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-12	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-3	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-13	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-4	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-14	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.1.3-5	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-15	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.3-6	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-16	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.3-7	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-17	28 NOV 2024 11/24
ENR 5.1.3-8	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-18	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.1.3-9	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-19	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.3-10	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-20	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-11	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-21	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-12	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-22	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-13	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-23	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.1.3-14	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.2.1.2-24	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.2.1.2-25	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-1	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.1.2-26	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1-2	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-27	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1-3	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-28	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-4	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-29	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-5	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-30	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-6	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-31	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-7	05 SEP 2024 08/24	ENR 5.2.1.2-32	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1-8	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.1.2-33	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.2-34	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.2-35	18 APR 2024 04/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.2.1.2-36	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-3	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.2-37	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-4	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.2-38	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-5	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-39	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-40	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-41	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-42	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.3.2-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-43	03 OCT 2024 09/24	ENR 5.3.2-10	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.2-44	03 OCT 2024 09/24	ENR 5.3.2-11	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-45	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-12	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-46	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-13	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-47	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-14	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-48	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-15	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-49	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-16	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-50	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-17	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-51	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-18	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-52	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-19	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-53	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-20	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-54	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-21	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-55	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-22	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-56	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-23	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.2-57	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-24	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-58	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-25	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-59	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-26	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-60	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-27	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-61	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-28	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-62	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-29	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-63	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.3.2-30	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-64	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.2-65	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-66	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.5-2	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.2-67	28 NOV 2024 11/24	ENR 5.5-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.3-1	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-4	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.2.1.3-2	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-5	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-3	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-6	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-4	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-7	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-5	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-8	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-6	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-9	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-7	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-10	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-8	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-11	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-9	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-12	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-10	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-13	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-11	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-14	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-12	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-15	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-13	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-16	31 OCT 2024 10/24
ENR 5.2.1.3-14	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-17	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-15	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-1	16 JUN 2022 252
ENR 5.2.1.3-16	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-2	11 JUL 2024 07/24
ENR 5.2.1.3-17	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-3	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.2-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-4	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.2-2	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.3-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 5.6-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.3.1-1	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.6-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.3.1-2	31 OCT 2024 10/24	ENR 5.6-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.3.1-3	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.0-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.3.1-4	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.1-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.3.1-5	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.1-2	28 NOV 2024 11/24
ENR 5.3.1-6	31 OCT 2024 10/24	ENR 6.1-3	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.3.2-1	15 JUN 2023 06/23	ENR 6.1.3-1	23 JAN 2025 01/25
ENR 5.3.2-2	01 DEC 2022 258	ENR 6.1.3-2	23 JAN 2025 01/25

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 6.1.3-3	23 JAN 2025 01/25	AD 1.5.1-1	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-4	13 JUN 2024 06/24	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-3	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-4	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-5	28 NOV 2024 11/24
ENR 6.2-1	03 OCT 2024 09/24	AD 1.5.1-6	28 NOV 2024 11/24
ENR 6.2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 1.5.1-7	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.2-3	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-8	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.2-4	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-9	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-5	13 JUN 2024 06/24	AD 1.5.1-10	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-6	28 NOV 2024 11/24	AD 1.5.1-11	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-7	13 JUN 2024 06/24	AD 1.5.1-12	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-8	23 JAN 2025 01/25	AD 1.5.1-13	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-9	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-14	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-10	13 JUN 2024 06/24	AD 1.5.1-15	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.2-11	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-16	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.3-1	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-17	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.3-2	31 OCT 2024 10/24	AD 1.5.1-18	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 1.5.1-19	23 JAN 2025 01/25
ENR 6.4-1	28 NOV 2024 11/24		
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	AD 2 EPBY 1-1	31 OCT 2024 10/24
ENR 6.5-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 1-2	31 OCT 2024 10/24
ENR 6.5-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 1-3	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.5-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 1-4	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.6-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPBY 1-5	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.6-2	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPBY 1-6	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 1-7	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-8	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-9	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPBY 1-10	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-11	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.2-2	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-12	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.2-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-13	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.3-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPBY 1-14	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.3-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-1-1	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.3-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 1-2-1	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.3-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-3-1	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.3-4	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPBY 1-3-2	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.4-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPBY 2-1-1	11 JUL 2024 07/24
ENR 6.7.4-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-1	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.7.4-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-2	13 JUN 2024 06/24
ENR 6.7.4-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-3	05 SEP 2024 08/24
ENR 6.7.5-0	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPBY 4-1-4	13 JUN 2024 06/24
ENR 6.7.5-1	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPBY 4-2-1-0	13 JUN 2024 06/24
ENR 6.7.6-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
ENR 6.7.6-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 4-2-2-0	13 JUN 2024 06/24
ENR 6.7.6-2	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD		AD 2 EPBY 5-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 0.1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPBY 5-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 0.6-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 1.1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-3-2-0	13 JUN 2024 06/24
AD 1.2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPBY 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 1.2-2	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 1.2-3	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 6-1-2	11 JUL 2024 07/24
AD 1.3-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 6-1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 1.3-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 6-1-4	04 NOV 2021 245
AD 1.3-2	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPBY 6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 1.4-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPBY 6-2-2	12 AUG 2021 242
AD 1.5-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPBY 6-2-3	23 JAN 2025 01/25

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPBY 6-2-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPBY 6-2-5	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPGD 6-6-1-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPBY 6-2-6	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-2-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPBY 6-6-1-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPGD 6-6-2-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPBY 6-6-1-3	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPGD 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPBY 6-6-1-4	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPGD 7-3-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPBY 6-6-2-1	23 JAN 2025 01/25		
AD 2 EPBY 6-6-2-3	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPKK 1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPBY 6-6-2-4	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPKK 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPBY 7-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 1-3	03 OCT 2024 09/24
		AD 2 EPKK 1-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-5	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-2	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-6	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-3	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 1-7	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-8	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-5	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-9	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-6	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-10	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-7	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 1-9	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPKK 1-13	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-10	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPKK 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-11	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-15	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-12	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-16	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-13	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-17	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-14	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-18	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-15	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-19	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-16	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-20	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-17	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-21	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPGD 1-18	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-19	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-1-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-20	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 1-3-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-21	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 2-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-22	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 3-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 1-23	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 1-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPGD 1-1-2	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-3-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-1-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPGD 1-3-2	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 1-3-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 2-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 3-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPKK 4-2-2-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPGD 4-2-1-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 4-2-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPGD 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPKK 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPGD 4-2-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-1-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPKK 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPGD 5-3-1-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-3	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPKK 5-3-2-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 6-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 5-3-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 6-1-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPKK 6-2-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 6-1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 6-2-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 6-2-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 6-2-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 6-2-4	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 6-6-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 6-2-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 6-6-1-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 6-2-4	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 6-6-1-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPGD 6-6-1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPKK 6-6-2-1	28 NOV 2024 11/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPKK 6-6-2-3	28 NOV 2024 11/24		
AD 2 EPKK 6-6-2-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPKK 7-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-2	31 OCT 2024 10/24
		AD 2 EPLB 1-3	03 OCT 2024 09/24
AD 2 EPKT 1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPKT 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-5	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-6	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-7	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPKT 1-5	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-8	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-6	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-9	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-7	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-10	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-8	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 1-11	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-9	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPLB 1-12	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-10	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 1-13	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-11	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 1-14	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-12	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 1-15	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-13	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 1-16	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-14	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 1-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPKT 1-15	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-16	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-17	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 4-2-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-18	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-19	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-20	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 4-2-2-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-21	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 5-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 5-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 1-3-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 2-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 3-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 5-3-2-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-3	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-2	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-2-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLB 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 7-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPKT 6-6-1-1	28 NOV 2024 11/24		
AD 2 EPKT 6-6-1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPKT 6-6-1-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-2	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPKT 6-6-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-3	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPKT 6-6-2-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-4	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPKT 6-6-2-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-5	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPKT 7-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPLL 1-6	05 SEP 2024 08/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPLL 1-7	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173
AD 2 EPLL 1-8	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165
AD 2 EPLL 1-9	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPLL 1-10	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 1-12	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPLL 1-13	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPMO 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 1-14	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 1-15	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPLL 1-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 2-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 4-2-1-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPLL 4-2-1-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 4-2-2-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPMO 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-3-0	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-3-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-3-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 5-2-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPMO 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPMO 6-2-4	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-1-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 6-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 6-1-2	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPMO 7-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 6-1-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPMO 7-3-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPLL 6-1-4	05 SEP 2024 08/24		
AD 2 EPLL 6-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPLL 6-2-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-4	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 6-6-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-5	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 6-6-1-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-6	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPLL 6-6-1-4	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-8	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-2-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPLL 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPLL 7-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-11	23 JAN 2025 01/25
		AD 2 EPPO 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-4	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-5	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-6	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-8	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPPO 1-20	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-9	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPPO 1-21	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-10	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-22	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-23	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-24	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPMO 1-13	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPMO 1-14	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-3-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPMO 1-15	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 1-3-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPMO 1-16	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 2-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPMO 1-17	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPPO 3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241	AD 2 EPPO 4-2-1-0	28 NOV 2024 11/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPPO 4-2-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-1-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 4-2-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-2-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 4-2-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-2-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 4-2-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-2-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 4-2-2-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-2-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-3-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-3-1-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-3-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-3-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-3-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-6-1-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-3-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-6-1-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-3-2-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-6-1-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 5-3-2-3	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRA 6-6-2-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-6-2-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-6-2-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-9-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-2-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 6-9-3	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-2-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRA 7-3-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPPO 6-2-4	28 NOV 2024 11/24		
AD 2 EPPO 6-6-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPPO 6-6-1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-2	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPPO 6-6-1-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPPO 6-6-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-4	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPPO 6-6-2-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-5	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPPO 6-6-2-4	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-6	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPPO 7-2-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPRZ 1-7	11 JUL 2024 07/24
		AD 2 EPRZ 1-8	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPRA 1-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPRZ 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-2	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPRZ 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-4	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPRZ 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-5	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-7	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-9	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPRZ 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-10	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPRA 1-13	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
AD 2 EPRA 1-14	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-15	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-16	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 1-17	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 1-1-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 1-3-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 2-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRA 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRZ 6-1-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 6-1-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 6-1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPRZ 6-1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 6-2-1	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRA 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPRZ 6-2-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 6-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPRZ 6-2-3	23 JAN 2025 01/25

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPRZ 6-2-4	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPSY 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPSY 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-6-1-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPSY 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 1-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPSY 2-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPRZ 6-6-2-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 4-2-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPRZ 7-2-1	23 JAN 2025 01/25	AD 2 EPSY 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
		AD 2 EPSY 4-2-2-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPSY 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 5-3-2-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-5	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPSY 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 6-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 1-7	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 6-1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 1-9	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPSY 6-1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 1-11	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-1-1	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPSY 6-2-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 2-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 6-2-5	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 4-2-1-1	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 6-6-1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPSC 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 6-6-1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 6-6-1-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 6-6-2-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPSC 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPSY 7-2-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPSC 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPSC 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24		
AD 2 EPSC 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPSC 6-1-1	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-2	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-1-2	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-3	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSC 6-2-1	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-2-2	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-5	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPSC 6-2-3	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-6	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSC 6-2-4	03 OCT 2024 09/24	AD 2 EPWA 1-7	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-1-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-8	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 1-9	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-1-4	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-10	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-2-1	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-11	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-2-3	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-12	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-13	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSC 7-3-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-14	28 NOV 2024 11/24
		AD 2 EPWA 1-15	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-1	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-16	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-17	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-18	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-4	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-19	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-5	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 1-20	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-21	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-7	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-22	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-8	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-23	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-9	05 SEP 2024 08/24	AD 2 EPWA 1-24	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-10	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPWA 1-25	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-26	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPSY 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-27	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPSY 1-13	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPWA 1-28	23 JAN 2025 01/25

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWA 1-29	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-1-7	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-30	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-1-8	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWA 1-31	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-1-9	12 AUG 2021 242
AD 2 EPWA 1-32	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-1-10	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPWA 1-33	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-34	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 1-35	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-36	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-37	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-5	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWA 1-38	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-39	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-7	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-40	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-41	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-6-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-1-1	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPWA 6-6-1-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-1-4	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 1-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 6-6-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-3-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-2-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-3-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-2-4	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-3-3	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-3-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-3-4	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-3-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 1-3-5	11 JUL 2024 07/24	AD 2 EPWA 6-6-3-4	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 1-3-6	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-4-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWA 2-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-4-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 2-1-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 6-6-4-4	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 3-1-1	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWA 7-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 3-1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWA 7-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 4-2-1-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016 177
AD 2 EPWA 4-2-1-1	28 NOV 2024 11/24		
AD 2 EPWA 4-2-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-1	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 4-2-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-2	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 4-2-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24	AD 2 EPWR 1-4	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 4-2-3-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-5	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-6	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 4-2-3-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-4-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-8	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 4-2-4-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-9	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 4-2-4-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-10	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-1-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-11	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-1-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-12	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-1-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-13	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-1-3	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-14	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-2-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-15	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-2-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-16	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-2-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-17	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-2-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 1-18	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-3-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-19	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-3-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-20	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-3-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-21	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-3-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 1-22	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-4-0	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-23	23 JAN 2025 01/25
AD 2 EPWA 5-3-4-1	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 1-1-1	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 5-3-4-2	28 NOV 2024 11/24	AD 2 EPWR 2-1-1	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWA 5-3-4-3	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016 175
AD 2 EPWA 6-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-1-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWA 6-1-2	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 4-2-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 6-1-3	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 4-2-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 6-1-4	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 4-2-2-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWA 6-1-5	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 4-2-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWA 6-1-6	31 OCT 2024 10/24	AD 2 EPWR 4-2-2-2	13 JUN 2024 06/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWR 5-3-1-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 5-3-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 5-3-1-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 5-3-2-0	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 5-3-2-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 5-3-2-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 5-3-2-3	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPWR 6-1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-3	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-5	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-2-6	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-6-1-3	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWR 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 6-6-2-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPWR 6-6-2-3	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPWR 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPWR 7-2-1	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPZG 1-1	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPZG 1-2	31 OCT 2024 10/24
AD 2 EPZG 1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 1-4	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPZG 1-5	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 1-6	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPZG 1-7	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 1-8	11 JUL 2024 07/24
AD 2 EPZG 1-9	28 NOV 2024 11/24
AD 2 EPZG 1-10	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 1-1-2	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 2-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 5-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 5-1-2	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 5-3-1-0	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 5-3-1-1	13 JUN 2024 06/24
AD 2 EPZG 6-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-1-2	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-2-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-6-1-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-6-1-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-6-2-1	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-6-2-3	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 6-6-2-4	05 SEP 2024 08/24
AD 2 EPZG 7-3-1	13 JUN 2024 06/24

**GEN 1. PRZEPISY I WYMOGI KRAJOWE
NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS****GEN 1.1 WYZNACZONE ORGANY**

Adres pocztowy: Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Tel.: +48-22-630-1000

www: <http://www.gov.pl/web/infrastruktura>

Adres pocztowy: Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Tel.: +48-22-520-7200

Faks: +48-22-520-7300

E-mail: kancelaria@ulc.gov.pl
upo@ulc.gov.pl (wyłącznie korespondencja z podpisem elektronicznym)

www: <http://www.ulc.gov.pl>

Adres pocztowy: Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Tel.: +48-22-630-1131
+48-22-630-1144
+48-500-233-233 (H24 - zgłaszanie zdarzeń)

Faks: +48-22-630-1117

E-mail: pkbwl@transport.gov.pl

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: +48-22-574-5000, +48-81-452-5000

Faks: +48-22-574-5009, +48-81-452-5009

www: <http://www.pansa.pl>

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Zespół Sprzedaży Lotniczej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: +48-22-574-6228, +48-81-452-6228

Faks: +48-22-574-6229, +48-81-452-6229

E-mail: aerosales@pansa.pl

Adres pocztowy: WŁADZA METEOROLOGICZNA
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Tel.: +48-22-520-7520

Faks: +48-22-520-7521

www: <http://www.ulc.gov.pl>

Adres pocztowy: Mazowiecki Urząd Celno-Skarbowy
"Port Lotniczy" w Warszawie
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa

Tel.: +48-22-650-3430 (sekretariat)

Faks: +48-22-650-3418

E-mail: sekretariat.443000@mf.gov.pl

GEN 1.1 DESIGNATED AUTHORITIES

Postal address: Ministry of Infrastructure
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Phone: +48-22-630-1000

www: <http://www.gov.pl/web/infrastruktura>

Postal address: Civil Aviation Authority
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Phone: +48-22-520-7200

Fax: +48-22-520-7300

E-mail: kancelaria@ulc.gov.pl
upo@ulc.gov.pl (correspondence with electronic signatures only)

www: <http://www.ulc.gov.pl>

Postal address: State Commission of the Aircraft Accident Investigation
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Phone: +48-22-630-1131
+48-22-630-1144
+48-500-233-233 (H24 - occurrence reporting)

Fax: +48-22-630-1117

E-mail: pkbwl@transport.gov.pl

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Phone: +48-22-574-5000, +48-81-452-5000

Fax: +48-22-574-5009, +48-81-452-5009

www: <http://www.pansa.pl>

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
Aerosales Section
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Phone: +48-22-574-6228, +48-81-452-6228

Fax: +48-22-574-5229, +48-81-452-6229

E-mail: aerosales@pansa.pl

Postal address: METEOROLOGICAL AUTHORITY
Civil Aviation Authority
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Phone: +48-22-520-7520

Fax: +48-22-520-7521

www: <http://www.ulc.gov.pl>

Postal address: Masovian Tax and Customs Branch Office
Warsaw Airport
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa

Phone: +48-22-650-3430 (office)

Fax: +48-22-650-3418

E-mail: sekretariat.443000@mf.gov.pl

www: www.mazowieckie.kas.gov.pl**Adres pocztowy:** Placówka Straży Granicznej Warszawa - Okęcie
„Port lotniczy” w Warszawie
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa**Tel.:** +48-22-500-3505 (sekretariat)
+48-22-500-3500 (H24)**Faks:** +48-22-500-3780 (H24)**E-mail:** warszawaokecie@strazgraniczna.pl**www:** www.nadwislanski.strazgraniczna.pl**Adres:** Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Warszawie
ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa
budynek PPL Sonata, pok. 213**Adres korespondencyjny:** ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa**Tel.:** +48-22-650-2533**Faks:** +48-22-650-2633**E-mail:** sekretariat@gssewarszawa.pl**www:** www.gssewarszawa.pl**Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej:** Terminal pasażerski - Lotnisko Chopina**Tel. kom.:** +48-602-220-181 (H24)**Tel.:** +48-22-650-6060 (H24)**Adres pocztowy:** Inspekcja Weterynaryjna
Główny Inspektorat Weterynarii
ul. Wspólna 30
00-930 Warszawa**Tel.:** +48-22-623-2089**Faks:** +48-22-623-1408**E-mail:** wet@wetgiw.gov.pl**www:** http://www.wetgiw.gov.pl**Adres pocztowy:** Główny Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa
Al. Jana Pawła II 11
00-828 Warszawa**Tel.:** +48-22-652-9290**Tel.:** +48-22-652-9291**E-mail:** gi@piorin.gov.pl**www:** https://www.gov.pl/web/piorin**www:** www.mazowieckie.kas.gov.pl**Postal address:** Warszawa - Okęcie Border Guard Post
Warsaw Airport
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa**Phone:** +48-22-500-3505 (office)
+48-22-500-3500 (H24)**Fax:** +48-22-500-3780 (H24)**E-mail:** warszawaokecie@strazgraniczna.pl**www:** www.nadwislanski.strazgraniczna.pl**Address:** Border Sanitary and Epidemiological Station in Warsaw
ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa
Sonata building of Polish Airports State Enterprise, office 213**Address for correspondence:** ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa**Phone:** +48-22-650-2533**Fax:** +48-22-650-2633**E-mail:** sekretariat@gssewarszawa.pl**www:** www.gssewarszawa.pl**Border Sanitary Inspection Post:** Passenger terminal - Warsaw Chopin Airport**Mobile:** +48-602-220-181 (H24)**Phone:** +48-22-650-6060 (H24)**Postal address:** Veterinary Inspection
General Veterinary Inspectorate
ul. Wspólna 30
00-930 Warszawa**Phone:** +48-22-623-2089**Fax:** +48-22-623-1408**E-mail:** wet@wetgiw.gov.pl**www:** http://www.wetgiw.gov.pl**Postal address:** Main Inspectorate of Plant Health and Seed Inspection
Al. Jana Pawła II 11
00-828 Warszawa**Phone:** +48-22-652-9290**Phone:** +48-22-652-9291**E-mail:** gi@piorin.gov.pl**www:** https://www.gov.pl/web/piorin

- g) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 Rozporządzenia (UE) 452/2014, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku - na żądanie Prezesa Urzędu;
- h) dowód uiszczenia opłaty lotniczej;
- i) rozkład lotów.
- 3.5.4 W przypadku, gdy certyfikat przewoźnika lotniczego nie zawiera informacji o statku powietrznym wskazanym we wniosku o udzielenie zezwolenia, warunkiem jego udzielenia jest przedłożenie Prezesowi Urzędu kopii umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą.
- 4. LOTY NIEREGULARNE OBCYCH PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH**
- 4.1.1 Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów nieregularnych powinien być złożony w terminie nie krótszym niż: w przypadku zezwolenia pojedynczego - 3 dni roboczych, w przypadku zezwolenia ogólnego - 14 dni roboczych, przed zamierzonym rozpoczęciem wykonywania przewozów i zawierać dane określone w punkcie 3.5.2 oraz nazwę i adres zleceniodawcy na wykonywanie przewozu nieregularnego.
- 4.1.2 Do wniosku, o którym mowa w punkcie 4.1.1, dołącza się:
- a) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem - w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa,
- b) certyfikat przewoźnika lotniczego wraz ze związanymi specyfikacjami operacyjnymi, wydany przez właściwy organ obcego państwa, albo dokumenty im równoważne - na żądanie Prezesa Urzędu,
- c) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich,
- d) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego - na żądanie Prezesa Urzędu,
- e) świadectwo zdatności w zakresie hałasu - na żądanie Prezesa Urzędu,
- f) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku - na żądanie Prezesa Urzędu,
- g) dowód uiszczenia opłaty lotniczej - jeśli ma zastosowanie,
- h) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego - na żądanie Prezesa Urzędu.
- 4.1.3 Wydanie decyzji o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia następuje niezwłocznie, nie później jednak, niż przed rozpoczęciem planowanego przewozu lotniczego.
- 5. LOTY PRYWATNE**
- 5.1.1 Zgodnie z załącznikiem VI pkt 2.3.1 oraz pkt 2.3.2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (Kodeks graniczny Schengen) w przypadku lotów prywatnych z lub do państw trzecich, kapitan statku powietrznego, przed startem, przekazuje drogą elektroniczną na adres e-mail placówki straży granicznej, obsługującej lotnicze przejście graniczne (patrz tabela 5.1.2):
1. deklarację ogólną (Załącznik 9 ICAO Ułatwienia, załącznik 1),
 2. listę pasażerów (Załącznik 9 ICAO Ułatwienia, załącznik 2).
- W przypadku gdy lot prywatny z państwa trzeciego zmierzający do państwa członkowskiego odbywa międzylądowanie na terytorium Polski, straż graniczna dokonuje odprawy granicznej i zamieszcza stempel wjazdowy na deklaracji ogólnej.
- 5.1.2 Dokumenty o których mowa w punkcie 5.1.1 należy przekazywać na właściwe adresy e-mail straży granicznej:
- g) permit document mentioned in Article 3 of the Regulation (EU) 452/2014 issued to an air carrier by EASA including aircraft indicated in the application - at the request of the President of the Civil Aviation Authority;
- h) proof of payment of the fee;
- i) flight schedule.
- In case when the Air Operator Certificate does not include information on the aircraft indicated in the application for granting permission, the condition for granting it is to submit a copy of the agreement related to the route service with the use of hired aircraft together with the crew to the President of the Civil Aviation Authority.
- NON-REGULAR FLIGHTS PERFORMED BY FOREIGN AIR CARRIERS**
- Application for permission for performing non-scheduled flights shall be submitted at least: 3 working days - in case of a single permission, 14 working days - in case of a general permission before the planned commencement of the carriage and shall include data contained in item 3.5.2 as well as the name and address of the charterer for performing non-scheduled flights..
- Application mentioned in point 4.1.1 the following data shall be attached:
- a) designation for performing air carriages included in the application by a relevant authority of a foreign state - in case when it is required by international agreement,
- b) Air Operator Certificate together with related operational specifications issued by a relevant authority of a foreign state or equivalent documents - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,
- c) document certifying legal liability of the air carrier against damage connected with the operation of aircraft, in relation to passengers, baggage, cargo as well as third parties,
- d) certificate of airworthiness of the aircraft - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,
- e) noise certificate of the aircraft - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,
- f) permit document mentioned in Article 3 of the Regulation (EU) No 452/2014 issued to an air carrier by EASA including aircraft indicated in the application - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,
- g) proof of payment of the fee - if applicable,
- h) air charter agreement - at the request of the President of the Civil Aviation Authority.
- Decision on granting or refusing permission shall be sent without any delay not later, however, than on the day of the planned carriage commencement.
- PRIVATE FLIGHTS**
- According to Annex VI point 2.3.1 and point 2.3.2 of Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) in the case of private flights from or to third countries, the captain, before take-off, shall transmit electronically to the appropriate e-mail address of the Polish Border Guard post that operates border crossing point (in accordance with the table in point 5.1.2):
1. general declaration (Annex 9 ICAO Facilitation, Appendix 1),
 2. passenger manifest (Annex 9 ICAO Facilitation, Appendix 2).
- When private flights coming from a third country and bound for a Member State make stop-overs in the territory of Poland, Polish Border Guard shall carry out border checks and affix an entry stamp on the general declaration.
- Documents, mentioned in point 5.1.1, shall be transmitted to the appropriate Polish Border Guard's e-mail addresses:

Nazwa lotniska Aerodrome name	Kod ICAO ICAO code	Placówka Straży Granicznej Border Guard Unit	E-mail
Bydgoszcz	EPBY	Bydgoszcz	sdo.bydgoszcz@strazgraniczna.pl
Gdańsk im. Lecha Wałęsa	EPGD	Gdańsk	sdo.gdansk@strazgraniczna.pl

Kraków/Balice	EPKK	Kraków - Balice	sdo.krakowbalice@strazgraniczna.pl
Katowice - Pyrzowice	EPKT	Katowice - Pyrzowice	sdo.katowicepyrzowice@strazgraniczna.pl
Lublin	EPLB	Lublin	sdo.lublin@strazgraniczna.pl
Łódź	EPLL	Łódź	lodz@strazgraniczna.pl
Warszawa/Modlin	EMPO	Warszawa - Modlin	sdo.warszawamodlin@strazgraniczna.pl
Poznań/Ławica	EPPO	Poznań - Ławica	sdo.poznanlawica@strazgraniczna.pl
Warszawa - Radom	EPRA	Radom	sdo.radom@strazgraniczna.pl
Rzeszów - Jasionka	EPRZ	Rzeszów - Jasionka	sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl
Szczecin/Goleniów	EPSC	Szczecin	sdo.goleniow@strazgraniczna.pl
Olsztyn - Szymany	EPSY	PSG w Olsztynie	olsztyn@strazgraniczna.pl
Chopina w Warszawie	EPWA	Warszawa - Okęcie	sdo.warszawaokecie@strazgraniczna.pl
Wrocław/Strachowice	EPWR	Wrocław - Strachowice	sdo.wroclawstrachowice@strazgraniczna.pl
Zielona Góra/Babimost	EPZG	Zielona Góra - Babimost	sdo.zielonagorababimost@strazgraniczna.pl
Masłów k/Kielc	EPKA	Kielce	sdo.kielce@strazgraniczna.pl
Mielec	EPML	Rzeszów - Jasionka	sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl

6. WYMAGANIA ODNOŚNIE UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

6.1 Wymagania ogólne

W zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich, pasażerów, bagażu i ładunków, w tym ubezpieczenia na wypadek aktów wojny i terroru, przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych w FIR Warszawa obowiązują zapisy Rozporządzenia nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004.

Przepisy ww. rozporządzenia w zakresie ubezpieczenia pasażerów, bagażu i ładunków nie stosują się do lotów w FIR Warszawa wykonywanych przez przewoźników z państw spoza Wspólnoty Europejskiej lub przez operatorów statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie obejmują lądowania lub startu z terytorium Wspólnoty.

6.2 Loty niehandlowe statkami powietrznymi o masie do 2700 kg

Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności w lotach niehandlowych wykonywanych statkami powietrznymi o MTOW do 2 700 kg w FIR Warszawa wynosi 100000 SDR na pasażera. (Podstawa prawna: rozporządzenie Ministra transportu z dnia 7 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą).

7. WYMOGI SANITARNE

7.1 Przyłoty i tranzyt

W przypadku otrzymania od załogi statku powietrznego powiadomienia o podejrzeniu wystąpienia na pokładzie choroby zakaźnej lub zgonu z powodu takiej choroby służba ATC (ATS) przekazuje tę informację Dyżurnemu Operacyjnemu Portu celem poinformowania właściwego państwowego inspektora sanitarnego i uruchomienia naziemnych służb zabezpieczenia.

7.2 Odlot

Odlot statku powietrznego następuje po decyzji właściwego państwowego inspektora sanitarnego.

8. OCHRONA PRZED HAŁASEM

Od dnia 1 maja 2004 r. zakazuje się wykonywania operacji lotniczych na lotniskach położonych na terytorium RP przez samoloty nie spełniające wymagań względem ich hałasu, określonych w rozdziale 3 w II części I tomu Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

(Podstawa prawna: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 maja 2004 r. w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych nie spełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem (Dz. U. z dnia 1 maja 2004 r. nr 103 poz. 1089), wdrażające dyrektywę Rady Nr 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie ograniczenia operacji samolotów objętych Rozdziałem 2, tomu I Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992)).

REQUIREMENTS CONCERNING LIABILITY INSURANCE

General

With regard to insurance requirements in respect of liability for third parties, passengers, baggage and cargo, covering also war and terror risks, within the Warszawa FIR the Regulation EC No 785/2004 of the European Parliament and the Council dated 21st of April 2004 is obligatory for air carriers and aircraft operators.

The provisions of the above-mentioned regulation concerning insurance in respect of liability for passengers, baggage and cargo shall not apply with respect to flights within the Warszawa FIR carried out by non-European Community air carriers and by aircraft operators using aircraft registered outside the Community which do not involve a landing on or take-off from the Community territory.

Non-commercial operations by aircraft with a MTOW of 2700 kg or less

The minimum insurance cover in respect of non-commercial operations by aircraft with a MTOW of 2700 kg or less within the Warszawa FIR shall be not less than 100000 SDRs per passenger. (A legal basis: Regulation of the Minister of Transport of 7 December 2006 changing Regulation of the Minister of Infrastructure on insurance requirements of aircraft operators, air carriers and other entrepreneurs which carry out their business activity in the aviation sector).

SANITARY REQUIREMENTS

Arrival and transit

If a report regarding a suspicion of an infectious disease or a death caused by such disease on board is received from an air crew, ATC (ATS) shall forward this information to the Airport Duty Officer to notify the relevant state sanitary inspector and activate ground support services.

Departure

Decision on departure according to the competent State Sanitary Inspector.

NOISE PROTECTION

As from 1 May 2004 it is prohibited to perform flight operations at aerodromes situated in the territory of the Republic of Poland by aeroplanes not complying with the noise requirements prescribed according to the provisions of chapter 3 of Annex 16, Volume I, Part II to the Convention on International Civil Aviation.

(A legal basis: Regulation of the Minister of Infrastructure of 19 May 2004 on the operation prohibition for aircraft not complying with the environmental protection requirements related to noise emissions (OJ L No. 103/1089, 1.5.2004) implementing Council Directive 92/14/EEC of 2 March 1992 on the limitation of operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 2, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation (OJ EC No L 76, 23.3.1992)).

Powyższy zakaz stosuje się do wykonujących operacje lotnicze do/z RP cywilnych poddźwiękowych samolotów z napędem odrzutowym, posiadających maksymalną masę startową nie mniejszą niż 34000 kg lub mieszczących, zgodnie z certyfikatem samolotu, więcej niż 19 miejsc pasażerskich z wyłączeniem miejsc przeznaczonych wyłącznie dla załogi. Zakazu tego nie stosuje się do samolotów zarejestrowanych po dniu 1 listopada 1990 r. w rejestrach statków powietrznych państw członkowskich UE.

Zgodnie z par. 5 ust. 1 ww. rozporządzenia Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wydać zezwolenie na czasowe wykonywanie operacji lotniczych do/z RP, przez samolot certyfikowany według wymagań Rozdziału 2, jeżeli:

- a) operacje lotnicze wykonywane przy użyciu tego samolotu, ze względu na swój wyjątkowy charakter, nie uzasadniają objęcia tego samolotu zakazem wykonywania lotów (np. loty ratownicze, z pomocą humanitarną);
- b) samolot wykonuje loty o charakterze niezarobkowym w celu jego przebudowy, naprawy lub obsługi.

W takich przypadkach przewoźnik może wystąpić do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wydanie odpowiedniego zezwolenia, podając następujące dane:

- typ samolotu i jego znaki rozpoznawcze,
- rodzaj operacji, uzasadniający ich wyjątkowy charakter,
- nazwę polskiego lotniska, do którego zamierza się wykonywać loty,
- okres, na jaki zgoda ma być udzielona,
- planowane godziny lądowania i startu.

Operacje te mogą odbywać się wyłącznie na lotniskach, na których hałas lotniczy nie jest uciążliwy dla społeczności lokalnej oraz nie mogą być prowadzone w godzinach nocnych.

9. ZEZWOLENIE TCO (OPERATORZY Z PAŃSTW TRZECICH) – EASA

9.1 Operatorzy z państw trzecich realizujący zarówno regularne jak i nieregularne operacje zarobkowego transportu lotniczego, polegające na przylocie na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu o funkcjonowaniu UE, wykonaniu lotu na tym terytorium lub wylocie z niego, zobowiązani są posiadać zezwolenie wydane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (zezwolenie TCO).

9.2 Wskazane powyżej wymagania dotyczą również operatorów z państw trzecich, którzy wynajmują statki powietrzne wraz z załogą przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej (wet-lease), lub wykonują przewozy lotnicze na zasadach umowy o dzieleniu oznakowania linii (code-share) - na trasach do/z oraz na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu o funkcjonowaniu UE.

9.3 Zezwolenie TCO nie jest wymagane w przypadku przelotów nad ww. terytorium, bez planowanego lądowania.

9.4 Wnioski o wydanie zezwolenia TCO powinny być składane EASA nie później niż 30 dni przed dniem rozpoczęcia operacji zarobkowego transportu lotniczego.

9.5 Niezależnie od powyższego, Państwa Członkowskie UE w dalszym ciągu wydają zezwolenia na przewóz lotniczy (o których mowa w pkt 3.4.1) lub równoważne dokumenty zgodnie z obowiązującymi umowami o komunikacji lotniczej zawartymi między tymi Państwami Członkowskimi UE a państwami trzecimi, a posiadanie zezwolenia TCO jest warunkiem wstępnym otrzymania takiego zezwolenia.

9.6 Operator z państwa trzeciego może wykonywać loty typu ambulance flight lub loty nieregularne bądź serię lotów nieregularnych w reakcji na nieprzewidzianą, natychmiastową nagłą potrzebę operacyjną, bez uprzedniego uzyskania zezwolenia TCO, pod warunkiem że operator ten:

- 1) powiadomi EASA przed planowanym terminem pierwszego lotu w formie i na zasadach określonych przez EASA;
- 2) nie jest objęty zakazem wykonywania przewozów nałożonym na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady; oraz

This prohibition applies to all civil subsonic jet aeroplanes, performing flight operations to/from the Republic of Poland, with a maximum take-off mass of 34000 kg or more or with a maximum internal accommodation, according to the aeroplane type-certificate, consisting of more than 19 passenger seats, excluding any seats for crew only.

This prohibition does not apply to aeroplanes entered on EU Member States' registers after 1 November 1990.

Pursuant to Article 5 (1) of the above mentioned Regulation the President of the Civil Aviation Authority may issue a permit to conduct temporary flight operation from/to the Republic of Poland by an aeroplane certified under Chapter 2, if:

- a) flight operations performed with the aeroplane in question do not justify, due to their exceptional nature, the applying of the flight prohibition to that particular aeroplane (e.g. rescue flights, humanitarian aid flights);
- b) the aeroplane performs non-revenue flights for the purpose of alterations, repair or maintenance thereof.

In such cases the carrier may apply to the President of the Civil Aviation Authority for an appropriate permit, submitting the following data:

- aeroplane type and identification marks,
- type of operations, substantiating their exceptional nature,
- name of the Polish aerodrome, to which flights are going to be performed,
- period of validity of the permit to be issued,
- planned landing and take-off times.

These operations are allowed to be performed exclusively at aerodromes, where aircraft noise is not burdensome to the local community, and not during night hours.

TCO AUTHORISATION – EASA

Third Country Operators (TCO) engaging in scheduled or non-scheduled commercial air transport operations into, within or out of a territory subject to the provisions of the Treaty of the European Union, must hold a safety authorisation issued by the European Aviation Safety Agency (EASA) in accordance with Commission Regulation (EU) No 452/2014 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations of third country operators pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council (TCO authorisation).

This includes operators which are wet leased-in by, or code-sharing with, an EU operator when commercial air transport flights to any territory subject to the provisions of the Treaty of the European Union are performed.

This TCO authorisation is not required for operators only overflying the abovementioned EU territories without a planned landing.

Applications for TCO authorisation should be submitted to EASA at least 30 days before the intended starting date of operation.

Member States continue to be responsible for issuing operating permits. The safety authorisation issued by EASA is one prerequisite in the process of obtaining an operating permit (referred to in item 3.4.1), or equivalent document, from the respective EU Member State under existing Air Service Agreements between EU Member States and third countries.

A third country operator may perform air ambulance flights or a non-scheduled flight or a series of non-scheduled flights to overcome an unforeseen, immediate and urgent operational need without first obtaining an authorisation, provided that the operator:

- 1) notifies EASA in a form and manner established by EASA prior to the intended date of the first flight;
- 2) is not being subject to an operating ban pursuant to Regulation (EC) No 2111/2005; and

3) złoży wniosek o zezwolenie TCO w ciągu 10 dni roboczych od daty powiadomienia (o którym mowa w pkt 1).

Loty określone w powiadomieniu, o którym mowa powyżej, mogą być wykonywane przez okres maksymalnie sześciu kolejnych tygodni, licząc od daty powiadomienia, albo do czasu, gdy EASA podejmie decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia TCO, w zależności od tego, który z tych terminów przypadnie wcześniej. Operator może złożyć takie powiadomienie tylko raz na 24 miesiące.

9.7 Dodatkowe informacje można uzyskać na stronie <http://easa.europa.eu/TCO>.

3) submits to EASA an application for TCO authorisation within 10 working days after the date of the notification.

The flights specified in the notification may be performed for a maximum period of six consecutive weeks after the date of notification or until EASA has communicated the formal decision on the application for a TCO authorisation, whichever occurs first. One-off notifications may be filed only once every 24 months by an operator.

For more information please visit the EASA website <http://easa.europa.eu/TCO>.

GEN 1.3

PRZYLOT, TRANZYT I ODLOT PASAŻERÓW ORAZ ZAŁÓG
ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW

1. PRZEPISY WIZOWO-PASZPORTOWE

1.1 Pobyt obywateli Unii Europejskiej oraz członków ich rodzin na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

1.1.1 Wjazd, pobyt i wyjazd obywateli UE oraz członków ich rodzin reguluje Ustawa z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin (Dz. U. z 2024 r. poz. 633 t.j.).

1.1.2 Wyżej wymieniona ustawa ma zastosowanie nie tylko do obywateli państw członkowskich UE, obywateli państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, obywateli Konfederacji Szwajcarskiej oraz członków ich rodzin, którzy do nich dołączają lub z nimi przebywają, ale również do obywateli Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. b i d Umowy o Wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2020, str. 7) oraz członków ich rodzin, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. e) i f) Umowy Wystąpienia, jak również do członków rodzin obywateli Rzeczypospolitej Polskiej, którzy do nich dołączają lub z nimi przebywają.

1.1.3 Obywatel UE może wjechać i przebywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do 3 miesięcy na podstawie ważnego dokumentu podróży lub innego ważnego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość i obywatelstwo.

1.1.4 Członek rodziny niebędący obywatelem UE może wjechać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie ważnego dokumentu podróży oraz wiza. Obowiązek posiadania wiza nie dotyczy:

- a) obywatela państwa, wobec którego stosuje się częściowo lub całkowite zniesienie obowiązku wizowego, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniającym państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wiza podczas przekraczania granic zewnętrznych oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu (Dz. Urz. UE L 303 z 28.11.2018, str. 39);
- b) członka rodziny niebędącego obywatelem UE, posiadającego wydany przez inne państwo członkowskie UE, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Konfederację Szwajcarską lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej ważny dokument odpowiadający karcie pobytowej, o której mowa w art. 30 lub art. 65b ust. 2 pkt 1 lub karcie stałego pobytu, o której mowa w art. 54 lub art. 65b ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin lub ważną kartę pobytu, o której mowa w art. 226 pkt 1 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach.

1.1.5 Członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE wydaje się wiza Schengen lub wiza krajową w celu dołączenia do obywatela państwa członkowskiego lub przebywania z nim.

1.1.6 Wiza wydaje lub odmawia jej wydania konsul lub komendant placówki Straży Granicznej niezwłocznie po złożeniu wniosku, zapewniając członkowi rodziny wszelkie dopuszczalne przez przepisy prawa ułatwienia w uzyskaniu wiza.

VISA AND PASSPORT REGULATIONS

Stay in the territory of the Republic of Poland of citizens of the European Union Member States and the members of their families

Entry into, residence in and exit from the territory of the Republic of Poland of the citizens of EU Member States and the members of their families is regulated by the Act of 14 July 2006 on the terms and conditions of the entry into, stay in and exit from the territory of the Republic of Poland of the citizens of EU Member States and the members of their families (Journal of Laws of 2024, item 633, consolidated text).

The Act lays down the rules and conditions applicable not only to EU Member States citizens, nationals of the European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area, nationals of Swiss Confederation and members of families of the above-mentioned citizens intending to join them or stay with them, but also to citizens of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland as referred to in Art. 10, item 1, letter b) and d) of the Agreement on the withdrawal of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland from the European Union and the European Atomic Energy Community (Official Journal of the European Union L 29, 31.01.2020, page 7) and members of families of the above-mentioned citizens, as referred to in Art. 10, item 1, letter e) and f) of the Agreement on the withdrawal, as well as to members of families of the citizens of the Republic of Poland intending to join them or stay with them.

A citizen of an EU Member State may enter and stay in the territory of the Republic of Poland for a period not longer than 3 months on the grounds of a valid travel document or another valid document confirming his/her identity and citizenship.

A member of family who is not an EU Member State citizen may enter the territory of the Republic of Poland on the grounds of a valid travel document and visa. The visa requirement does not apply to:

- a) a citizen of a state, against whom the visa requirement was lifted partially or in whole, pursuant to Regulation (EU) 2018/1806 of the European Parliament and of the COUNCIL of 14 November 2018 listing the third countries whose nationals must be in a possession of visas when crossing the external borders and whose nationals are exempt from that requirement (OJ L 303, 28.11.2018, p.39);
- b) a family member who is not a national of EU Member State, and who is in a possession of a valid document issued by EU Member States, the European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area, Swiss Confederation or The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland corresponding to a residence card as referred to in the Act of 12 December 2013 on foreigners Article 30 or 65b, paragraph 2 point 1, or a permanent residence card as referred to in Article 54 or Article 65b paragraph 1 Act of 14 July 2006 on the terms and conditions of the entry into, stay in and exit from the territory of the Republic of Poland of the citizens of EU Member States and the members of their families or a permanent residence card as referred to in Article 226 point 1 of the Act of 12 December 2013 on foreigners.

A Schengen visa or national visa is issued to a family member who is not a national of EU Member State intending to join or stay with a national of EU Member State.

The visa shall be issued or refused by the Consul or the Commander of the Border Guards immediately after receiving the application, providing the applicant with any lawful means aimed at obtaining the visa.

- 1.1.7 Decyzja o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może być wydana przez komendanta placówki Straży Granicznej obywatelowi UE lub członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE gdy: jego wjazd następuje w okresie obowiązywania wpisu do wykazu cudzoziemców, których pobyt na terytorium RP jest niepożądany lub wymagają tego względy obronności lub bezpieczeństwa państwa lub ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, lub nie posiada ważnego dokumentu podróży lub innego ważnego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość i obywatelstwo lub wymagają tego względy zdrowia publicznego. Przed wydaniem decyzji o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Komendant placówki Straży Granicznej umożliwi obywatelowi UE lub członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE przez okres nie dłuższy niż 72 godziny podjęcie działań zmierzających do uzyskania ww. dokumentów albo do udowodnienia w inny, niebudzący wątpliwości sposób, że osoby te są uprawnione do korzystania ze swobody przepływu osób. Od decyzji o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przysługuje odwołanie do Komendanta Głównego Straży Granicznej. Decyzji tej nadaje się jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.
- 1.1.8 Od decyzji o odmowie wydania wizy przez konsula przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw zagranicznych, a od decyzji o odmowie wydania wizy wydanej przez komendanta placówki Straży Granicznej do Komendanta Głównego Straży Granicznej.
- 1.1.9 Wyjazd z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obywatela UE może nastąpić na podstawie ważnego dokumentu podróży lub innego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość i obywatelstwo.
- 1.1.10 Wyjazd członka rodziny niebędącego obywatelem UE może nastąpić na podstawie ważnego dokumentu podróży.
- 1.2 Pobyt cudzoziemców nie korzystających z prawa do swobodnego przemieszczania się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej**
- 1.2.1 Podstawowym aktem prawnym regulującym zagadnienia związane z pobytem cudzoziemców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Ustawa z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2024 r. poz. 769 t.j.).
- 1.2.2 Cudzoziemiec, który przekracza granicę Rzeczypospolitej Polskiej jest zobowiązany posiadać: ważny dokument podróży, ważną wizę lub inny ważny dokument uprawniający go do wjazdu na to terytorium i do pobytu na nim, jeżeli są wymagane; zezwolenie na wjazd do innego państwa lub zezwolenie na pobyt w innym państwie, jeżeli zezwolenia takie są wymagane w przypadku przejazdu tranzytem.
- 1.2.3 Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany:
- uzasadnić cel i warunki planowanego pobytu;
 - posiadać oraz okazać na żądanie:
 - dokument potwierdzający posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego finansowanego ze środków publicznych lub odpowiedniego podróżnego ubezpieczenia medycznego,
 - środki finansowe wystarczające na pokrycie kosztów planowanego pobytu oraz podróży powrotnej do państwa pochodzenia lub zamieszkania lub kosztów tranzytu do państwa trzeciego, które udzieli pozwolenia na wjazd, albo dokument potwierdzający możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem.
- 1.2.4 Z dniem 24 marca 2015 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie środków finansowych wymaganych od cudzoziemca wjeżdżającego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz dokumentów, które mogą potwierdzić możliwość uzyskania takich środków, a także cel i czas trwania planowanego pobytu (Dz.U. 2017.2122 t.j.).
- Zgodnie z powyższym rozporządzeniem:
- cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres pobytu nieprzekraczający 4 dni musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 300 PLN lub równoważność tej kwoty w walutach obcych,
- Decision to refuse entry into the territory of the Republic of Poland may be taken by the Commander of the Border Guards with regard to EU Member State citizen or a family member who is not a national of EU Member State if: data on them have been recorded in the register of foreigners whose residence in the territory of the Republic of Poland is adverse or may constitute a threat to state defence or security, or the protection of public order or when the foreigner fails to submit a valid travel document or valid document confirming his/her identity and citizenship, or if public health reasons so require. Before issuing the decision to refuse entry into the Republic of Poland, the Commander of the Border Guards shall take steps aimed at obtaining the documents by EU citizen or a member of the family who is not a EU citizen within 72 hours or to prove by any undoubted means that the person is authorized to exercise his/her right to free movement. An appeal against the decision on visa refusal may be lodged to the Commander-in-Chief of the Border Guards. The decision shall at the same time be made immediately enforceable.
- An appeal against the decision on visa refusal taken by the Consul may be lodged to the minister in charge of foreign affairs and an appeal against the decision on visa refusal taken by the Commander of the Border Guards may be lodged to the Commander-in-Chief of the Border Guards.
- An EU Member State citizen may exit from the territory of the Republic of Poland on the grounds of a valid travel document or another document confirming his/her identity and citizenship.
- A family member who is not an EU Member State citizen may exit from the territory of the Republic of Poland on the grounds of a valid travel document.
- Residence of foreigners not exercising the right to free movement on the territory of the Republic of Poland**
- The primary Act regulating the matters relating to the stay of foreigners on the territory of the Republic of Poland is the Act of 12 December 2013 on foreigners (Journal of Laws 2024, item 769 consolidated text).
- A foreigner may cross the border of the Republic of Poland or stay on this territory providing he or she is in a possession of: a valid travel document, a valid visa or other valid document entitling to enter and stay in this territory, if required; a permit to enter another country or to stay in another country, if such permits are required in case of transit.
- A foreigner entering the territory of the Republic of Poland is obliged to:
- justify the purpose and the conditions of their intended stay;
 - carry and produce upon request:
 - a document confirming being in a possession of an medical insurance that is publicly funded or appropriate travel medical insurance,
 - means sufficient to pay costs of the planned stay and return journey to the country of origin or residence or the costs of transit to a third country which will grant entry or the document confirming being in a position to acquire such means lawfully.
- As of 24 March 2015, the Regulation of the Ministry of Interior dated 23 February 2015 on the means required from a foreigner entering the territory of the Republic of Poland and on documents which may certify possibility of acquiring such means as well as purpose and duration of the stay, came into effect (Journal of Laws of 2017, No 2122, consolidated text).
- According to the aforementioned regulation:
- a foreigner entering the territory of the Republic of Poland for a period of stay of less than 4 days shall hold financial means sufficient for covering costs of accommodation amounting to at least PLN 300 or the equivalent in foreign currencies,

- b) cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres pobytu przekraczający 4 dni musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 75 PLN na każdy dzień pobytu lub równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- c) cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który:
- jest uczestnikiem imprezy turystycznej, obozu młodzieżowego, zawodów sportowych,
 - ma opłacone koszty pobytu w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - przyjeżdża do placówki leczniczo – sanatoryjnej,
 - jest uczestnikiem programu umożliwiającego wykonywanie pracy wakacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która nie stanowi głównego celu jego pobytu, uregulowanego umową międzynarodową, której Rzeczypospolita Polska jest stroną,
- musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 20 PLN na każdy dzień planowanego pobytu, nie mniej jednak niż 100 PLN, albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- d) cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu podjęcia lub kontynuowania studiów, uczestniczenia w badaniach naukowych lub szkoleniach, prowadzenia prac rozwojowych oraz podjęcia lub kontynuowania nauki musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 1270 PLN na pierwsze 2 miesiące planowanego pobytu albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- e) cudzoziemiec musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów podróży powrotnej lub tranzytu do państwa trzeciego w wysokości stanowiącej równowartość biletu na podstawie którego przybył na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nie mniej jednak niż:
- 200 PLN, jeżeli przybył z państwa sąsiadującego z Rzeczypospolitą Polską,
 - 500 PLN, jeżeli przybył z państwa członkowskiego Unii Europejskiej innego niż sąsiadującego z Rzeczypospolitą Polską albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,
 - 2500 PLN, jeżeli przybył z państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej albo równowartość tej kwoty w walutach obcych.
- 1.2.5 Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany posiadać oraz okazać na żądanie funkcjonariusza Straży Granicznej dokument potwierdzający posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1373, z późn. zm.) lub posiadanie podróжного ubezpieczenia medycznego o minimalnej kwocie ubezpieczenia w wysokości 30 000 euro, ważnego przez okres planowanego pobytu cudzoziemca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pokrywającego wszelkie wydatki, które mogą wyniknąć podczas pobytu na tym terytorium w związku z koniecznością podróży powrotnej z powodów medycznych, potrzebą pilnej pomocy medycznej, nagłym leczeniem szpitalnym lub ze śmiercią, w którym ubezpieczyciel zobowiązuje się do pokrycia kosztów udzielonych ubezpieczonemu świadczeń zdrowotnych bezpośrednio na rzecz podmiotu udzielającego takich świadczeń, na podstawie wystawionego przez ten podmiot rachunku – w przypadku wjazdu na podstawie wizy krajowej.
- Wymóg dotyczący posiadania ubezpieczenia medycznego, można uznać za spełniony, w przypadku gdy cudzoziemiec posiada odpowiednie ubezpieczenie w związku ze swoją sytuacją zawodową.
- b) a foreigner entering the territory of the Republic of Poland for a period of stay of over 4 days shall hold financial means sufficient for covering costs of accommodation, amounting to at least PLN 75 for each day of stay or the equivalent in foreign currencies.
- c) a foreigner entering the territory of the Republic of Poland who:
- is a participant of a tourist event, a youth camp, sports competition,
 - has the costs of stay in the territory of the Republic of Poland covered,
 - comes to a medical or sanatorium clinic,
 - is a participant of a summer work programme on the territory of the Republic of Poland which is not the main purpose of the stay and which is regulated by the international agreement to which the Republic of Poland is a party,
- must be in a possession of financial means for covering the costs of accommodation amounting to at least PLN 20 for each day of the planned stay, not less, however, than PLN 100 or the equivalent in foreign currencies,
- d) a foreigner entering the territory of the Republic of Poland to take up or pursue a course of study or to participate in research or training, carry out development works or take up or pursue education shall be in a possession of financial means for covering the costs of accommodation amounting to at least PLN 1270 for the first 2 months of the planned stay or the equivalent in foreign currencies,
- e) a foreigner shall be in a possession of financial means to cover return travel costs or transit to a third country equivalent to the cost of ticket on the basis of which he came to the territory of the Republic of Poland, not less, however, than:
- PLN 200, if they came from a country neighbouring the Republic of Poland,
 - PLN 500, if they came from a Member State of the European Union other than neighbouring the Republic of Poland or the equivalent of this amount in foreign currency,
 - PLN 2500, if they came from a country that is not a Member State of the European Union or the equivalent of this amount in foreign currency.
- A foreigner entering the territory of the Republic of Poland shall be obliged to possess and present at the request of the border guard a document confirming possession of health insurance within the meaning of provisions on the publicly funded health institution services (Journal of Laws 2019, item 1373, as amended) or possession of travel medical insurance amounting to at least EUR 30 000, valid for the period of the planned stay of the foreigner on the territory of the Republic of Poland, to cover any expenses which might arise during the stay on the territory in connection with the return for medical reasons, the need for urgent medical attention, emergency hospital treatment or death, which says that the insurance company is obliged to the reimbursement of costs of the health services provided to the insured person directly for the benefit of the entity rendering such services, on the basis of the bill drawn by the entity - in case of entry with a national visa.
- The requirement to possess travel medical insurance can be regarded as fulfilled if a foreigner has adequate insurance in the light of his professional situation.

Podrózne ubezpieczenie medyczne, wystawia ubezpieczyciel zapewniający całodobową usługę centrum alarmowego umożliwiającą zgłoszenie zdarzenia podlegającego odpowiedzialności ubezpieczyciela mający siedzibę lub oddział w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 470 t.j.) w Rzeczypospolitej Polskiej, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej albo niemający siedziby lub oddziału w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w Rzeczypospolitej Polskiej, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej, który spełnia dodatkowo następujące warunki:

- a) publikuje wyniki audytu działalności wykonanego przez uznany międzynarodowy podmiot audytowy wskazujące na rzeczywistą możliwość zaspokajania roszczeń wobec ubezpieczyciela przysługujących podmiotom udzielającym świadczeń zdrowotnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- b) co najmniej w okresach półrocznych publikuje dane na temat sumy zebranych składek oraz wielkości wypłat w danym rodzaju ubezpieczeń.

Informację o ubezpieczycielach i oferowanych przez nich ubezpieczeniach spełniających ww. warunki publikuje i aktualizuje na stronie internetowej urzędu obsługującego tego ministra Minister właściwy do spraw zagranicznych.

1.2.6 Dokumentami, które mogą potwierdzić możliwość uzyskania przez cudzoziemca środków finansowych na pokrycie kosztów utrzymania, podróży powrotnej lub tranzytu do państwa trzeciego są:

- a) czek podróżny;
- b) zaświadczenie o wysokości limitu na karcie kredytowej wydane przez bank lub instytucję kredytową, które wystawiły kartę kredytową - wystawione nie wcześniej niż miesiąc przed dniem przekroczenia granicy;
- c) zaświadczenie o posiadaniu środków płatniczych w banku lub spółdzielczej kasie oszczędnościowo – kredytowej, mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wystawione nie wcześniej niż miesiąc przed dniem przekroczenia granicy;
- d) zaproszenie, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach;
- e) dokument potwierdzający przyznanie stypendium cudzoziemcowi wjeżdżającemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu podjęcia lub kontynuowania studiów, uczestniczenia w badaniach naukowych lub szkoleniach, prowadzenia prac rozwojowych oraz podjęcia lub kontynuowania nauki.

1.2.7 Dokumentem, który może potwierdzić posiadanie przez cudzoziemca środków finansowych przeznaczonych na pokrycie podróży powrotnej do państwa pochodzenia lub zamieszkania albo tranzytu przez terytorium do państwa trzeciego, które udzieli pozwolenia na wjazd może być także bilet powrotny uprawniający do podróży do tego państwa.

1.2.8 Obowiązek okazania środków finansowych lub dokumentów potwierdzających możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem nie dotyczy cudzoziemców przekraczających granicę:

- 1) na podstawie:
 - a) umów międzynarodowych, które przewidują zwolnienie cudzoziemca z obowiązku posiadania tych środków albo obowiązek pokrycia kosztów jego pobytu przez polskie organy państwowe lub instytucje publiczne,
 - b) wizy w celu repatriacji,
 - c) wizy w celu wykonywania pracy,
 - d) wizy, o której mowa w art. 60 ust 1 pkt 5 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach,

An insurance provider issues a travel medical insurance ensuring a 24 hour emergency medical service centre for reporting a medical event covered by the liability of the insurer with a registered office or branch within the meaning of the Act of 06 March 2018 on the rules governing the participation of foreign entrepreneurs and other foreign persons in economic trade within the territory of the Republic of Poland paragraph 3 point 4 (Journal of Laws of 2022, item 470 consolidated text) in the Republic of Poland, EU Member States, European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area or Swiss Confederation or an entity without a registered office or branch within the meaning of the Act of 06 March 2018 on the rules governing the participation of foreign entrepreneurs and other foreign persons in economic trade within the territory of the Republic of Poland in the Republic of Poland paragraph 3 point 4 (Journal of Laws of 2020, item 1252), EU Member States, European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area, or Swiss Confederation fulfilling additionally the following requirements:

- a) publishes the results of performance audit carried out by internationally recognised audit body indicating an actual capability of settlement of claims against the insurance provider applicable to entities rendering health care services on the territory of the Republic of Poland;
- b) publishes a semiannual statement on collected insurance contributions and amount of claims payment within the particular type of insurance.

Information on insurance providers fulfilling the above-mentioned requirements and available insurance is made available and updated by the minister of foreign affairs office web page.

Documents which confirm that a foreigner has a possibility to obtain financial means necessary for covering costs of subsistence, return or transit to a third country shall be:

- a) a traveller's cheque;
- b) a credit card which a foreigner may use on the territory of the Republic of Poland, together with a certificate on the credit card's limit;
- c) a certificate confirming deposit in a bank or in a cooperative savings and credit institution seated in the territory of the Republic of Poland or other Member State of the European Union made out not earlier than one month before the day of crossing the border;
- d) the invitation referred to in art. 49, item 1 of the Act of 12 December 2013 on foreigners;
- e) a certificate confirming a scholarship for a foreigner entering the territory of the Republic of Poland to take up or pursue a course of study, to participate in research or training, carry out development works or take up or pursue education.

The document certifying possession of financial means by a foreigner necessary for covering return travel costs to a country of origin or residence or costs of transit through this territory to a third country which will grant the right to enter may be also a return ticket entitling to travel to this country.

An obligation to present a proof of financial means of subsistence or documents confirming possibility to acquire such means, in accordance with the law, shall not be applicable to foreigners who intend to cross the border:

- 1) on the basis of:
 - a) international agreements which provide for exemption of a foreigner from such a requirement or on the grounds of the obligation for covering the expenses related to the stay on the Polish authorities or public institutions,
 - b) repatriation visa,
 - c) visa, for the purpose of work,
 - d) visa referred to in art. 60, item 1 point 5 of the Act of 12 December 2013 on foreigners,

e) wizy, o której mowa w art. 60 ust 1 pkt 5a ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach, f) wizy w celu korzystania z ochrony czasowej, g) wizy w celu realizacji zezwolenia na pobyt czasowy w celu łączenia rodzin, h) karty pobytu, i) wizy w celu korzystania z uprawnień wynikających z posiadania Karty Polaka; 2) w związku z niesieniem pomocy charytatywnej, 3) w związku z uczestnictwem w akcji ratunkowej.	e) visa referred to in art. 60, item 1 point 5a of the Act of 12 December 2013 on foreigners, f) visa for the purpose of enjoying temporary protection, g) visa for realization of temporary residence permit for the purpose of family reunification, h) residence card, i) visa for the purpose of exercising the privileges of the Card of the Pole, 2) for the purpose of charity work, 3) for the purpose of participation in rescue operations.
1.2.9 Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu korzystania z mobilności w związku z posiadaniem dokumentu pobytowego, o którym mowa w art. 1 ust.2 lit. a Rady (WE) nr 1030/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. ustanawiającego jednolity wzór dokumentów pobytowych dla obywateli państw trzecich (Dz. U. L 157 z 15.06.2002, str. 1, z późn. zm.) z adnotacją „ICT” (technologie informacyjno-telekomunikacyjne), wydanego przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, niebędące państwem obszaru Schengen, przedstawia dodatkowo kopię zawiadomienia, o którym mowa w art. 139n ust. 1 ustawy o cudzoziemcach, lub pismo jednostki przyjmującej, posiadającej siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w którym podaje się co najmniej okres korzystania z mobilności na tym terytorium oraz adres jednostki przyjmującej.	A foreigner entering the territory of the Republic of Poland for exercising mobility having regard to residence permit referred to in art. 1, item 2 a of Council Regulation (EC) No 1030/2002 of 13 June 2002 laying down a uniform format for residence permits for third-country nationals (Official Journal L 157, 15.06.2002, p. 1 with later amendments) with annotation “ICT” (information and communication technologies) issued by another Member State of the European Union other than a Schengen State presents additionally copy of the notice referred to in art. 139n, item 1 of the Act on foreigners or a letter of the host entity established in the territory of the Republic of Poland in which at least the period of exercising mobility in this territory and the address of the host entity shall be given.
1.2.10 Cudzoziemiec jest obowiązany opuścić terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed upływem okresu pobytu objętego wizą Schengen lub wizą krajową oraz przed upływem okresu ważności tej wizy, chyba że posiada ważny dokument uprawniający do pobytu na tym terytorium lub posiada uprawnienie do pobytu wynikające z obowiązujących przepisów prawa.	A foreigner shall exit from the territory of the Republic of Poland prior to the expiry of the term of residence of the Schengen visa or a national visa or prior to the expiry of the visa validity period, unless he or she is in a possession of a valid document entitling to stay in this territory or has the right to stay resulting from the provisions of binding law.
1.2.11 Cudzoziemiec, który przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umowy międzynarodowej o zniesieniu obowiązku wizowego lub jednostronnego zniesienia obowiązku wizowego lub wobec którego stosuje się częściowe lub całkowite zniesienie obowiązku wizowego, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniającym państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizy podczas przekraczania granic zewnętrznych, oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu, jest obowiązany opuścić to terytorium przed upływem terminu przewidzianego w umowie międzynarodowej, w jednostronnym zniesieniu obowiązku wizowego lub w rozporządzeniu chyba, że posiada ważny dokument uprawniający do pobytu na tym terytorium lub posiada uprawnienie do pobytu wynikające z obowiązujących przepisów prawa.	A foreigner staying on the territory of the Republic of Poland on the grounds of an international agreement on exemption from visa requirement or unilateral exemption from visa requirement or against whom the visa requirement was lifted partially or in whole, pursuant to Regulation (EU) 2018/1806 of the European Parliament and of the Council of 14 November 2018. listing the third countries whose nationals must be in a possession of visas when crossing the external borders and those whose nationals are exempt from that requirement (OJ L81, 21.3.2001 with later amendments) shall depart from this territory prior to the expiry of the term of residence determined in an international agreement, unilateral exemption from visa requirement or in a regulation, unless the person holds a valid residence permit document for this territory or has the right to stay resulting from the provisions of binding law.
1.2.12 Cudzoziemiec, który nie spełnia warunków wjazdu lub pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przestał spełniać te warunki, posiadający zezwolenie pobytowe lub inne zezwolenie, udzielone przez inne państwo stosujące dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/115/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie wspólnych norm i procedur stosowanych przez państwa członkowskie w odniesieniu do powrotów nielegalnie przebywających obywateli państw trzecich (Dz. Urz. UE L 348 z 24.12.2008, str. 98, z późn. zm.), uprawniające go do pobytu na terytorium tego państwa, jest obowiązany niezwłocznie opuścić terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i udać się na terytorium państwa, które to zezwolenie wydało.	A foreigner who does not fulfil the entry or stay conditions in the territory of the Republic of Poland or stopped fulfilling the conditions, who has an entry permit or other permit given by another country applying Directive 2008/115/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 2008 on common standards and procedures in Member States for returning illegally staying third country nationals (Official Journal of the European Union L 348 of 24.12.2008, p. 98 as amended), he or she is in a possession of a valid document entitling to stay in this territory, is obliged to exit immediately from the territory of the Republic of Poland and return to the territory of the country of issuance of the aforesaid document.
1.3 Przepisy wynikające z przystąpienia Polski do strefy Schengen	Regulations related to Poland's accession to Schengen area
1.3.1 Polska od dnia 21 grudnia 2007 roku należy do strefy Schengen.	As of 21 December 2007, Poland became a member of the Schengen area.
1.3.2 Układ z Schengen jest umową międzynarodową mającą na celu zapewnienie swobodnego przepływu osób na obszarze państw-sygnatariuszy. Został podpisany 14 czerwca 1985 r. (tzw. Schengen I). Ostatecznie zaczął obowiązywać 26 czerwca 1995 r. Stało się tak za sprawą Konwencji Wykonawczej (tzw. Schengen II) do Układu z Schengen podpisanej 19 czerwca 1990 r.	Schengen Agreement is an international agreement aimed at providing free movement of persons within the territories of the signatory states. The agreement was signed on 14 June 1985 (i.e. Schengen I Agreement). Finally its provisions came into effect on 26 June 1995 as a result of Convention referred to as Schengen II Agreement to the Schengen Agreement signed on 19 June 1990.
1.3.3 Wynikająca z Układu z Schengen swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. strefy Schengen dotyczy nie tylko obywateli państw-sygnatariuszy, ale wszystkich osób wszelkiej narodowości i o dowolnym obywatelstwie, które przekraczają granice wewnętrzne na terenie objętym porozumieniem.	Free movement of persons within the so called Schengen zone applies not only to nationals of the signatory states but also to persons of any nationality and citizenship who travel without internal border control within the territories under the agreement.

- 1.3.4 Zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. U. UE L 77 z 23.03.2016, str.1, z późn. zm.), w przypadku planowanego pobytu na terytorium państw członkowskich nieprzekraczającego 90 dni w każdym okresie 180 - dniowym, co oznacza wzięcie pod uwagę okresu 180 - dniowego poprzedzającego każdy z dni pobytu, warunki wjazdu obywateli państw trzecich są następujące:
- a) posiadają oni ważny dokument podróży uprawniający posiadacza do przekroczenia granicy i spełniający następujące kryteria:
- jest on ważny przez przynajmniej trzy miesiące po planowanej dacie wyjazdu z terytorium państw członkowskich; w uzasadnionych pilnych przypadkach kryterium to może zostać pominięte,
 - został wydany w okresie ostatnich 10 lat;
- b) posiadają oni ważną wizę, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniającym państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizy podczas przekraczania granic zewnętrznych, oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu (Dz.U.UE.L.2018.303.39 z dnia 2018.11.28) lub ważne zezwolenie na podróż, jeżeli jest ono wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1240 z dnia 12 września 2018 r. ustanawiające europejski system informacji o podróżach oraz zezwoleń na podróż (ETIAS) (Dz.U.UE.L.2018.236.1 z dnia 2018.09.19), chyba, że posiadają ważny dokument pobytowy lub ważną wizę długoterminową (wydane przez władze polskie lub innego państwa obszaru Schengen);
- c) uzasadnią cel i warunki planowanego pobytu oraz posiadają wystarczające środki utrzymania, zarówno na czas trwania planowanego pobytu, jak i na powrót do ich państwa pochodzenia lub na tranzyt do państwa trzeciego, co do którego istnieje pewność, że uzyskają zezwolenie na wjazd na jego terytorium, lub jeżeli mają możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem;
- d) nie są osobami, wobec których dokonano wpisu do celów odmowy wjazdu w Systemie Informacyjnym Schengen (SIS);
- e) nie są uważani za stanowiących zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego, zdrowia publicznego lub stosunków międzynarodowych żadnego z państw członkowskich, a w szczególności nie dokonano wobec nich, na tej samej podstawie, wpisu do celów odmowy wjazdu w krajowych bazach danych państw członkowskich;
- 1.3.5 Za datę wjazdu uważa się pierwszy dzień pobytu na terytorium państw członkowskich, a datę wyjazdu liczy się jako ostatni dzień pobytu na terytorium państw członkowskich. W obliczeniach długości pobytu nieprzekraczającego 90 dni w każdym okresie 180 – dniowym na terytorium państw członkowskich nie uwzględnia się okresów pobytu dozwolonych na mocy zezwolenia na pobyt lub wizy długoterminowej w państwie, które wydało to zezwolenie lub wizę.
- 1.3.6 Obywatele państw lub specjalnych regionów administracyjnych, z którymi Rzeczpospolita Polska zawarła umowy o ruchu bezwizowym przed dniem wejścia do Unii Europejskiej mogą wjeżdżać do Polski ponownie w ramach ruchu bezwizowego na okresy nieprzekraczające 90 dni, bez zachowania powyższego limitu 180 – dniowego.
- According to the provisions of the Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) (Official Journal of the European Union L 77 of 23.03.2016, p. 1 with later amendments) for intended stays on the territory of the Member States of a duration of no more than 90 days in any 180-day period which entails considering the 180-day period preceding each day of stay, the entry conditions for third-country nationals shall be the following:
- a) they are in possession of a valid travel document entitling the holder to cross the border satisfying the following criteria:
- its validity shall extend at least three months after the intended date of departure from the territory of the Member States; in a justified case of emergency, this obligation may be waived,
 - it shall have been issued within the previous 10 years;
- b) they are in possession of a valid visa if required pursuant to Regulation (EU) 2018/1806 of the European Parliament and of the Council of 14 November 2018, listing the third countries whose nationals must be in possession of visas when crossing the external borders and those whose nationals are exempt from that requirement (Official Journal L.2018.303.39 of 2018.11.28), or a valid travel authorisation if required in accordance with Regulation (EU) 2018/1240 of the European Union and Parliament and of the Council of 12 September 2018 establishing a European system of travel information and travel authorisation (ETIAS) (Official Journal L.2018.236.1 of 2018.09.19) except where they hold a valid residence permit or a valid long-stay visa (issued by Polish authorities or authorities of other Schengen Member State);
- c) they justify the purpose and conditions of the intended stay and they have sufficient means of subsistence, both for the duration of the intended stay and for the return for their country of origin or transit to a third country into which they are certain to be admitted or are in a position to acquire such means lawfully;
- d) they are not persons for whom an alert has been issued in the SIS (Schengen Information System);
- e) they are not considered to be a threat to public policy, internal security, public health or the international relations of any of the Member States, in particular where no alert has been issued in Member States' national data bases for the purposes of refusing entry on the same grounds;
- The day of entry shall be considered as the first day of stay on the territory of the Member States and the date of exit shall be considered as the last day of stay on the territory of the Member States. Periods of stay authorised under a residence permit or a long-stay visa in a country which issued this permit or visa shall not be taken into account in the calculation of the duration of stay not exceeding 90 days.
- People from States or special administrative regions with which the Republic of Poland has concluded non-visa agreements before the date of joining the European Union may enter Poland again under visa-free regime for periods not exceeding 90 days, without the aforementioned 180 days' limit.

1.3.7 Posiadacze dokumentu pobytowego, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. a rozporządzenia Rady (WE) nr 1030/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. ustanawiającego jednolity wzór dokumentów pobytowych dla obywateli państw trzecich (Dz. U. UE L 157 z dnia 15.06.2002, str. 1, z późn. zm.), z adnotacją „ICT” (technologie informacyjno-telekomunikacyjne), wydanego przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, w tym przez państwo nienależące do obszaru Schengen, mogą korzystać z mobilności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie nieprzekraczającym okresu ważności tego dokumentu pobytowego, polegającej na wjeździe i wykonywaniu pracy w charakterze pracownika kadry kierowniczej, specjalisty lub pracownika odbywającego staż w jednostce przyjmującej, należącej do tej samej grupy przedsiębiorstw, mającej siedzibę na terytorium Polski, w tym z mobilności krótkoterminowej w okresie do 90 dni w dowolnym okresie liczącym 180 dni na terytorium Polski, niezależnie od możliwości korzystania z tej mobilności w innych państwach członkowskich UE, na określonych warunkach.

Holders of the residence permit referred to in art. 1, item 2a of the Council Regulation (EC) No 1030/2002 of 13 June 2002 laying down a uniform format for residence permits for third-country nationals (Official Journal L 157, 15.06.2002, p. 1 with later amendments) with annotation “ICT” (information and communication technologies) issued by another Member State of the European Union including a non-Schengen State may exercise mobility in the territory of the Republic of Poland within a period not exceeding the validity period of the residence document consisting of entering and conducting work as managers, specialists and graduate trainees in the host subsidiaries belonging to the same group of companies established in the territory of the Republic of Poland including short-term mobility within a period of 90 days during any period of 180 days in the territory of the Republic of Poland independent of the access to mobility in other EU Member States under certain conditions.

GEN 1.4

PRZYLOT, TRANZYT I WYWÓZ ŁADUNKÓW
ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO

1. PRZYWÓZ I WYWÓZ ROŚLIN

- 1.1 Rośliny, produkty roślinne i inne przedmioty mogą być wprowadzane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio z państw innych niż państwa Unii Europejskiej (tj. państw trzecich), wyłącznie poprzez wyznaczone na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej punkty kontroli granicznej oraz zgodnie z zakresem kontrolowanych w takim punkcie towarów. W przypadku transportu powietrznego punktami takimi są obecnie wyłącznie lotnisko Chopina w Warszawie, lotnisko Rzeszów-Jasionka oraz Szczecin-Goleniów (wszystkie kategorie towarów podlegających regulacjom fitosanitarnym mogą być wprowadzane przez te punkty kontroli granicznej).
- 1.2 Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, których wprowadzanie do Unii Europejskiej z określonych państw trzecich jest zakazane, zawiera załącznik VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2072 z dnia 28 listopada 2019 r. ustanawiającego jednolite warunki wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin i uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 690/2008 oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2019. Dodatkowo, wykaz roślin, których import jest tymczasowo zakazany, określa załącznik do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2019 z dnia 18 grudnia 2018 r. ustanawiającego tymczasowy wykaz roślin, produktów roślinnych lub innych przedmiotów wysokiego ryzyka w rozumieniu art. 42 rozporządzenia (UE) 2016/2031 i wykaz roślin, dla których nie są wymagane świadectwa fitosanitarne do celów wprowadzenia na terytorium Unii w rozumieniu art. 73 tego rozporządzenia.
- 1.3 Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, które wprowadzane do Unii Europejskiej powinny spełniać wymogi szczególne, określa załącznik VII do rozporządzenia 2019/2072.
- 1.4 Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, pochodzących z państw trzecich, wymagających zaopatrzenia w świadectwo fitosanitarne, określa część A załącznika XI do rozporządzenia 2019/2072.
- 1.5 Niezależnie od pkt. 1.4, w świadectwo fitosanitarne powinny być zaopatrzone wszystkie rośliny wprowadzane do Unii Europejskiej z państw trzecich, za wyjątkiem roślin wymienionych w części C załącznika XI do rozporządzenia 2019/2072.
- 1.6 Świadectwo fitosanitarne nie jest wymagane w przypadku gdy rośliny, produkty roślinne lub przedmioty pochodzą ze Szwajcarii lub Liechtensteinu lub z Irlandii Północnej, ale są wymagane jeśli pochodzą z następujących terytoriów Unii Europejskiej: Ceuta, Melilla, Wyspy Kanaryjskie, Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Majotta, Reunion, Saint-Barthélemy i Saint-Martin.
- 1.7 Świadectwo fitosanitarne powinno spełniać wymogi określone w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin, zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 228/2013 oraz uchylającego dyrektywy Rady 69/464/EWG, 74/647/EWG, 93/85/EWG, 98/57/WE, 2000/29/WE, 2006/91/WE i 2007/33/WE, w tym między innymi powinno zostać wydane:
- nie wcześniej niż na 14 dni przed opuszczeniem przez przesyłkę państwa trzeciego, w którym zostało ono wydane;
 - w jednym z języków urzędowych Unii Europejskiej.

IMPORT AND EXPORT OF PLANTS

Plants, plant products and other objects may be introduced into the territory of the Republic of Poland directly from non-EU Member Countries (i.e. third countries) exclusively through the border control points designated at the external frontiers of the European Union and in accordance with the scope of goods controlled at such point. In the case of air transport, currently such points shall be exclusively Warsaw Chopin Airport, Rzeszów-Jasionka aerodrome and Szczecin-Goleniów (all categories of goods subject to phytosanitary regulation may be introduced through these points of entry).

The list of plants, plant products and other objects the introduction of which from specific third countries into the European Union shall be prohibited is specified in Annex VI to the Commission Implementing Regulation (EU) 2019/2072 of 28 November 2019 establishing uniform conditions for the implementation of the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2016/2031 on protective measures against pests of plants and repealing Commission Regulation (EC) No. 690/2008 and amending Commission Implementing Regulation (EU) 2018/2019. In addition, the list of plants whose import is temporarily prohibited is set out in the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) 2018/2019 of 18 December 2018 establishing a provisional list of plants, plant products or other high-risk objects within the meaning of Art. 42 of Regulation (EU) 2016/2031 and the list of plants for which no phytosanitary certificates are required for the introduction into the territory of the Union within the meaning of Art. 73 of this regulation.

The list of plants, plant products and other objects that should meet special requirements for their introduction into the European Union are set out in Annex VII to Regulation 2019/2072.

A list of plants, plant products and other objects originating from third countries for which a phytosanitary certificate is required, is set out in Annex XI, Part A to Commission Regulation (EU) 2019/2072.

Irrespective of point 1.4, all plants introduced into the territory of the UE from third countries require a phytosanitary certificate with the exception of plants listed in Annex XI, Part C to Commission Regulation (EU) 2019/2072.

The phytosanitary certificate is not required for plants originating from Switzerland, Liechtenstein or Northern Ireland but the aforementioned certificate is required for plants originating from Ceuta, Melilla, the Canary Islands, Guadeloupe, French Guiana, Martinique, Mayotte, Reunion, Saint-Barthélemy and Saint-Martin.

The phytosanitary certificate should meet the requirements specified in Art. 76 of Regulation (EU) 2016/2031 of the European Parliament and of the Council of 26 October 2016 on protective measures against pests of plants, amending Regulations (EU) No. 228/2013, 228/2013 of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 69/464/EEC, 74/647/EEC, 93/85/EEC, 98/57/EC, 2000/29/EC, 2006/91/EC and 2007/33/EC, including but not limited to:

- not earlier than 14 days before the shipment leaves the third country where it was issued;
- in one of the official languages of the European Union.

- 1.8 Rośliny, produkty roślinne i inne przedmioty, których wprowadzanie do Unii Europejskiej jest zabronione, lub niespełniające wymogów szczególnych, a także agrofagi kwarantannowe dla Unii, mogą być sprowadzone wyłącznie na potrzeby badań urzędowych, celów naukowych lub edukacyjnych, doświadczeń, selekcji odmianowych lub hodowli – w takim przypadku niezbędne jest jednak zaopatrzenie ich w dokument upoważniający określony w załączniku II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/829 z dnia 14 marca 2019 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin, upoważniającego państwa członkowskie do ustanowienia tymczasowych odstępstw na potrzeby badań urzędowych, celów naukowych lub edukacyjnych, doświadczeń, selekcji odmianowych lub hodowli oraz wypełniony w systemie TRACES NT dokument CHED-PP.
- 1.9 Podmiot odpowiedzialny za przesyłkę roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, podlegających granicznej kontroli fitosanitarnej, wypełnia elektronicznie w systemie TRACES NT pierwszą część dokumentu CHED-PP, udzielając informacji niezbędnych do natychmiastowej i kompletnej identyfikacji przesyłki i jej przeznaczenia. Dokument ten jest jednocześnie zgłoszeniem przesyłki do granicznej kontroli fitosanitarnej. Powiadomienie właściwych organów kontrolnych powinno nastąpić przed przybyciem przesyłki na przejście graniczne (podmiot ma obowiązek zgłoszenia przesyłki co najmniej 24 HR przed jej przybyciem, a w przypadku transportu lotniczego – co najmniej 4 HR przed jej przybyciem). Brak wypełnionego dokumentu CHED-PP spowoduje, że do czasu dopełnienia przez podmiot tego obowiązku nie zostanie wykonana graniczna kontrola fitosanitarna.
- 1.10 Importerzy roślin, produktów roślinnych lub innych przedmiotów, dla których wymagane jest zaopatrzenie w świadectwo fitosanitarne, podlegają wymogowi uzyskania wpisu do urzędowego rejestru podmiotów profesjonalnych, prowadzonego przez wojewódzkiego inspektora ochrony roślin i nasiennictwa.
- 1.11 Przesyłki roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, objęte wymaganiami fitosanitarnymi, są poddawane granicznej kontroli fitosanitarnej, obejmującej kontrolę dokumentacji, kontrolę identyfikacyjną i kontrolę bezpośrednią (zdrowotności) przeprowadzanej przez inspektorów oddziałów granicznych wojewódzkich inspektoratów ochrony roślin i nasiennictwa lub, w określonych przypadkach, przez przedstawicieli Krajowej Administracji Skarbowej. Rośliny objęte wyłącznie wymogiem zaopatrzenia w świadectwo fitosanitarne, dla których nie określono wymogów szczególnych, podlegają zawsze kontroli dokumentacji. Natomiast na podstawie analizy ryzyka jest przeprowadzana kontrola identyfikacyjna oraz kontrola bezpośrednia.
- 1.12 Do czasu zakończenia granicznej kontroli fitosanitarnej oraz przy wykonywaniu decyzji o zakazie wprowadzenia przesyłki na teren Unii Europejskiej lub decyzji nakazującej określone postępowanie z przesyłką (np. przeprowadzenie zabiegu odkażania, zniszczenie przesyłki, usunięcie porażonych roślin, produktów roślinnych lub przedmiotów) przesyłka znajduje się pod nadzorem służby celno-skarbowej.
- 1.13 Kontrola graniczna podlega opłacie według stawek określonych w pkt 8 rozdziału I załącznika IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania prawa żywnościowego i paszowego oraz zasad dotyczących zdrowia i dobrostanu zwierząt, zdrowia roślin i środków ochrony roślin, zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 999/2001, (WE) nr 396/2005, (WE) nr 1069/2009, (WE) nr 1107/2009, (UE) nr 1151/2012, (UE) nr 652/2014, (UE) 2016/429 i (UE) 2016/2031, rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 i (WE) nr 1099/2009 oraz dyrektywy Rady 98/58/WE, 1999/74/WE, 2007/43/WE, 2008/119/WE i 2008/120/WE, oraz uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 854/2004 i (WE) nr 882/2004, dyrektywy Rady 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EWG, 96/23/WE, 96/93/WE i 97/78/WE oraz decyzję Rady 92/438/EWG (rozporządzenie w sprawie kontroli urzędowych).
- 1.14 Wywóz roślin i produktów roślinnych poza Unię Europejską realizowany jest zgodnie z wymogami państwa przeznaczenia towarów oraz państw, przez które towary będą przewożone.
- Plants, plant products and other objects that are prohibited for entry into the European Union or do not comply with specific requirements, as well as Union quarantine pests, may only be imported for official research, scientific or educational purposes, trials, variety selection or breeding - in this case, however, it is necessary to provide them with the authorization document specified in Annex II to Commission Delegated Regulation (EU) 2019/829 of 14 March 2019 supplementing Regulation (EU) 2016/2031 of the European Parliament and of the Council on protection measures against pests of plants, authorizing Member States to establish temporary derogations for official research, scientific or educational purposes, trials, variety selection or breeding, and the CHED-PP completed in TRACES NT.
- The entity responsible for the consignment of plants, plant products and other objects subject to phytosanitary border control completes electronically in TRACES NT the first part of the CHED-PP, providing the information necessary for the immediate and complete identification of the consignment and its destination. This document is also a declaration of the consignment for border phytosanitary inspection. The competent control authorities should be notified before the shipment arrives at the border crossing point (the entity is obliged to notify the shipment at least 24 HR before its arrival, and in the case of air transport - at least 4 HR before its arrival). If the CHED-PP is not completed, the phytosanitary border inspection will not be carried out until the entity complies with this obligation.
- Importers of plants, plant products and other objects which require a phytosanitary certificate, are subject to registration in the official register of entrepreneurs, maintained by the local inspector of plant health and seed inspection.
- Shipments of plants, plant products and other objects subject to phytosanitary requirements are subject to phytosanitary border control, including documentation control, identification control and physical health control carried out by the inspectors of border divisions of voivodeship plant health and seed inspectorates or, in certain cases, representatives of the National Revenue Administration. Plants only subject to a phytosanitary certificate, for which no specific requirements are laid down, are always subject to documentary checks. However on the basis of risk analysis, identification control and physical control are conducted
- Until the phytosanitary border inspection is completed and while implementing the decision to prohibit the introduction of the consignment into the European Union or a decision ordering specific handling of the consignment (e.g. decontamination, destruction of the consignment, removal of infested plants, plant products or objects), the consignment is under supervision of customs and tax service.
- Border control shall be charged at the rates set out in point 8 of Chapter I of Annex IV to Regulation (EU) 2017/625 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2017 on official controls and other official activities performed to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products, and amending Regulations (EC) No. 999/2001, (EC) No. 396/2005, (EC) No. 1069/2009, (EC) No. 1107/2009, (EU) No. 1151/2012, (EU) No. 652/2014, (EU) 2016/429 and (EU) 2016/2031, Council Regulations (EC) No. 1/2005 and (EC) No. 1099 / 2009 and Council Directives 98/58 / EC, 1999/74 / EC, 2007/43 / EC, 2008/119 / EC and 2008/120 / EC, and repealing Regulations of the European Parliament and of the Council (EC) No 854/2004 and (EC) No. 882/2004, Council Directives 89/608 / EEC, 89/662 / EEC, 90/425 / EEC, 91/496 / EEC, 96/23 / EC, 96/93 / EC and 97/78 / EC and Council Decision 92/438 / EEC (Regulation on official controls).
- Export of plants and plant products beyond the European Union shall be carried out in compliance with the requirements of the country of destination and the relevant countries of transit.

2. PRZYWÓZ I WYWÓZ ŻYWNOŚCI

- 2.1 Przywóz żywności pochodzenia zwierzęcego podlega szczególnym ograniczeniom. Przewóz większości takich produktów przez podróżnych przyjeżdżających spoza UE jest zabroniony. Podróżni przewożący ze sobą z krajów trzecich produkty pochodzenia zwierzęcego zobowiązani są do umieszczenia ich w specjalnych pojemnikach znajdujących się na przejściach granicznych lub powiadomienia przed rozpoczęciem kontroli funkcjonariusza służby celno - skarbowej. Produkty te zostaną następnie zutylizowane. Niezgłoszenie takich produktów może grozić grzywną lub wszczęciem postępowania karnego.
- 2.2 Przywóz żywności pochodzenia niezwierzęcego w ilościach wskazujących na przeznaczenie jej na własny użytek jest dozwolony. Większe ilości żywności powinny być poddane granicznej kontroli sanitarnej wykonywanej przez granicznego właściwego państwowego inspektora sanitarnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. 2017 poz. 149 z późn. zm.) i rozporządzenia (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regulami dotyczącymi stanu zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt (Dz. Urz. UE. L nr 165).

3. PRZYWÓZ I WYWÓZ ŻYWYCH ZWIERZĄT

- 3.1 Zwierzęta domowe towarzyszące podróżnym mogą być przewożone w liczbie do pięciu sztuk bez konieczności przeprowadzenia granicznej kontroli weterynaryjnej pod warunkiem, że:
- towarzyszą swojemu właścicielowi lub osobie upoważnionej przez właściciela,
 - są przemieszczane w celach niehandlowych (nie będą przedmiotem handlu lub przekazania prawa własności).
- Przy przewożeniu psów, kotów i frotek muszą być spełnione następujące warunki:
- przewożone zwierzęta muszą być odpowiednio oznakowane za pomocą transpondera (mikrochipu) lub wyraźnego, czytelnego tatuażu wykonanego przed dniem 3 lipca 2011 r.;
 - muszą być zaszczepione przeciwko wściekliznie (szczepienie musi być udokumentowane);
 - muszą posiadać dokument identyfikacyjny – świadectwo zdrowia wystawione przez urzędowego lekarza weterynarii z terytorium państwa trzeciego lub państwa trzeciego, z którego zainicjowano przemieszczenie. Dokument ten powinien zawierać informacje o oznakowaniu, szczepieniach oraz badaniach jakim zwierzę zostało poddane;
 - w niektórych przypadkach przy przemieszczaniu z terytorium państw trzecich do Unii Europejskiej, dodatkowym wymogiem przywózowym jest posiadanie odpowiedniego wyniku badania miareczkowania przeciwciał przeciwko wściekliznie oraz trzymiesięczny okres oczekiwania na wjazd. Oryginał dokumentu pochodzący z zatwierdzonego laboratorium musi być dołączony do dokumentu identyfikacyjnego;
 - w przypadku wyjazdu z kraju członkowskiego Unii Europejskiej do kraju trzeciego i powrotu do UE wymaganym dokumentem identyfikacyjnym dla zwierząt domowych towarzyszących podróżnym jest prawidłowo wypełniony unijny paszport, zawierający wszystkie niezbędne informacje oraz aktualne szczepienia, zaświadczenia, badania uzupełnione przed wyjazdem z UE.
- 3.2 Jeżeli przywożone przez podróżnego zwierzę jest oznakowane za pomocą transpondera niezgodnego z normą ISO 11784 oraz niemożliwego do odczytania przez czytnik zgodny z normą ISO 11785, właściciel zwierzęcia lub osoba upoważniona jest zobowiązana do zapewnienia możliwości odczytania oznakowania zwierzęcia.

IMPORT AND EXPORT OF FOOD

The import of food of animal origin is subject to specific restrictions. The import of most those products by travellers from outside the EU is prohibited. Travellers from third countries carrying products of animal origin are obliged to place them in dedicated containers available at border crossing points or declare them to the Tax and Customs Service officer prior to the check. The products will be then disposed of. Failure to declare such items may result in a fine or criminal prosecution.

The import of food of non-animal origin is allowed in the amount indicating that it is intended for personal use. Bigger amounts of food shall be subject to border health check carried out by a border proper state sanitary inspector according to the provisions of the Act of 25 August 2006 on food security and nutrition (Journal of Laws of 2017, item 149 with later amendments) and Regulation (EC) No. 882/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on official controls performed to ensure the verification of compliance with feed and food law, animal health and animal welfare rules (Official Journal EU L 165).

IMPORT AND EXPORT OF LIVE ANIMALS

Pet animals accompanying travellers may be carried up to five animals in number without having to be subject to border veterinary check, provided that:

- they are in company of their owner or a person authorised by the owner,
- they are moved for non-commercial purposes (they will not be the subject of trade or other ownership transfer).

When carrying dogs, cats and ferrets the following conditions shall be fulfilled:

- the carried animals must be marked accordingly with a transponder (microchip) or a clearly readable tattoo done before 3 July 2011;
- they must have been vaccinated against rabies (vaccination should be documented);
- they must be accompanied by an identification document – a health certificate issued by the official veterinarian of the territory of third country or from a third country of dispatch. The document shall include details on identification, vaccination and examinations that the animal received.
- in some cases while moving from the territory of third countries to the European Union, the additional import requirement is to have a relevant results of the rabies antibody titration and a three month waiting period for entry. The original of the document coming from an authorised laboratory shall be attached to the identification document.
- in the case of leaving the European Union Member State for a third country and returning to EU, a duly completed EU passport including all relevant details and up-to-date vaccinations, certificates and examinations complemented before leaving EU is the required identification document for pet animals accompanying travellers.

If the animal carried by a traveller is marked with a transponder not conforming with ISO 11784 and incapable of being read by a reading device conforming with ISO 11785, the owner or an authorised person shall provide the possibility to read the marking of an animal

- 3.3 Kontrola zwierząt domowych odbywa się na przejściu granicznym, gdzie podróżny przekracza granicę UE. W Polsce przemieszczanie zwierząt domowych, towarzyszących podróżnym może odbywać się przez przejścia graniczne określone w rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju wsi z dnia 1 lutego 2016 r. w sprawie wykazu przejść granicznych, na których organy celne przeprowadzają kontrolę przemieszczanych w celach niehandlowych zwierząt domowych, towarzyszących podróżnym (Dz. U. 2016 poz. 190).
- 3.4 Właściciel zwierzęcia lub osoba upoważniona jest zobowiązana do poinformowania właściwego organu celnego obecnego w punkcie wjazdu podróżnych o przemieszczaniu danego zwierzęcia oraz poddaniu go kontroli. Fakt przewozu zwierząt należy zgłosić funkcjonariuszowi służby celno - skarbowej i przedstawić niezbędne dokumenty wymagane przez przepisy weterynaryjne.
- 3.5 Jeśli kontrola ujawni, że dane zwierzę nie spełnia wymogów dotyczących przywozu do Polski, wówczas po konsultacji z urzędowym lekarzem weterynarii (powiatowym lekarzem weterynarii, właściwym terytorialnie dla przejścia granicznego), właściwy organ podejmuje decyzję:
- o zawróceniu danego zwierzęcia domowego do jego państwa lub terytorium, z którego zainicjowano przemieszczenie, lub
 - o poddaniu zwierzęcia izolacji pod urzędową kontrolą przez czas niezbędny do spełnienia wymogów zdrowotnych, na koszt właściciela lub osoby fizycznej odpowiedzialnej za zwierzę, lub
 - w ostateczności o uspieniu zwierzęcia, bez rekompensaty finansowej, w przypadku, gdy zawrócenie zwierzęcia nie jest możliwe lub izolacja nie jest wykonalna.
- 3.6 Do czasu zastosowania wyżej wymienionych środków zwierzę pozostaje pod nadzorem organów celnych. Zwierzęta domowe przemieszczane w liczbie powyżej 5 sztuk, w celach handlowych lub transportowane jako przesyłka podlegają weterynaryjnej kontroli granicznej w zatwierdzonym punkcie kontroli granicznej.
- 4. PRZYWÓZ I WYWÓZ PRODUKTÓW LECZNICZYCH**
- 4.1 Podróżni mogą przywieźć z zagranicy na własne potrzeby produkt leczniczy w liczbie nie przekraczającej pięciu najmniejszych opakowań.
- 4.2 Powyższe zwolnienie nie dotyczy środków odurzających i substancji psychotropowych, których przywóz z zagranicy przez osoby fizyczne dozwolony jest jedynie na własne potrzeby lecznicze, pod warunkiem przedstawienia zaświadczenia uprawniającego do przewozu środków odurzających oraz substancji psychotropowych do celów leczenia medycznego. Zaświadczenie takie jest ważne przez maksymalnie 30 dni.
- 5. PRZYWÓZ I WYWÓZ OKAZÓW GATUNKÓW ROŚLIN I ZWIERZĄT ZAGROŻONYCH WYGINIĘCIEM (CITES)**
- 5.1 Na podstawie przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 338/97 z dnia 9 grudnia 1996 r. w sprawie ochrony gatunków dzikiej fauny i flory w drodze regulacji handlu nimi, przewóz przez granice Unii Europejskiej okazów gatunków zagrożonych wyginieciem uzależniony jest od posiadania odpowiedniej dokumentacji CITES.
- 5.2 Zadaniem osoby przewożącej okazy CITES jest zgłoszenie się do organu Służby Celno - Skarbowej i przedstawienie do granicznej kontroli celno - skarbowej okazu wraz z odpowiednią dokumentacją. Dokumenty na przewóz okazów CITES są wydawane przez właściwe organy administracyjne Konwencji Waszyngtońskiej danego kraju (w przypadku Polski jest nim Ministerstwo Klimatu i Środowiska).
- 5.3 W przypadku przywozu okazu gatunku zagrożonego wyginieciem do UE niezbędne są dwa dokumenty – z kraju wywozu i z jednego z państw UE, do którego będzie okaz przywożony.
- 5.4 W przypadku wywozu z UE – dokument CITES na wywóz z UE, a w przypadku wywozu okazów gatunków najbardziej zagrożonych wyginieciem również dokument z kraju, do którego podróżny się udaje.
- 5.5 Przewóz niektórych okazów będących własnością prywatną możliwy jest bez dokumentacji CITES, ale po spełnieniu określonych warunków. Okazy te jak i warunki zostały opisane w art. 57 i art. 58 rozporządzenia Komisji (WE) nr 865/2006.
- Aktualna lista gatunków zagrożonych wyginieciem objętych ochroną postanowień CITES stanowi załącznik do ww. rozporządzenia Rady (WE) 338/97.
- Checks of pet animals take place at border crossing points where the traveller crosses the EU border. In Poland movement of pet animals accompanying the travellers may be carried out at border crossing points specified in the regulation of the Minister of the Agriculture and Rural Development of 1 February 2016 laying down the list of crossing borders where customs authorities carry out an inspection of pets moved for non-commercial reasons, accompanying travellers (Journal of Laws, 2016, item 190).
- The owner or an authorised person is obliged to notify the competent customs unit present at the point of entry on movement of a given animal and placing it under control. The fact of moving the animals shall be notified to the Tax and Duty Service officer and necessary documents required by veterinary legislation shall be presented.
- Where checks reveal that the animal does not meet the requirements concerning import to Poland, then after consultation with the official veterinarian (district veterinarian territorially competent for border crossing), a competent unit shall take a decision on:
- returning the pet animal to its country or territory where the movement was initiated, or
 - isolating the animal under official control over the period necessary for the health requirements to be met, at the expense of the owner or a natural person responsible for the animal, or
 - as a last resort, to put the animal down, without financial compensation, where its return is not possible or its isolation is not feasible.
- Until the above mentioned measures have been taken, the animal shall remain subject to supervision of the customs units. Pet animals moved in the amount of 5 or more, for commercial purposes or transported as cargo are subject to veterinary border checks in the approved border inspection post.
- IMPORT AND EXPORT OF MEDICAL PRODUCTS**
- Travellers may bring a medical product from abroad for own medical use in the quantity up to five smallest packages.
- The above exemption is not valid for narcotic drugs and psychotropic substances, the import of which from abroad by natural persons is permitted only for own medical purposes subject to production of a document of authorization for the carriage of narcotic drugs and psychotropic substances for medical purposes. This document is valid for a maximum of 30 days.
- IMPORT AND EXPORT OF SPECIMENS OF ENDANGERED PLANT AND ANIMAL SPECIES (CITES)**
- Pursuant to Council Regulation (EC) No. 338/97 of 9 December 1996 on the protection of species of wild fauna and flora by regulating trade therein, the carriage of specimens of endangered species is subject to the possession of relevant CITES documents.
- A person carrying CITES specimens is to declare them to a Tax and Customs Service unit providing relevant documentation. Documents covering the carriage of CITES specimens are issued by competent administrative units of the Washington Convention of the country concerned (for Poland: Ministry of Climate and Environment Republic of Poland).
- In the case of import into the EU of a specimen of endangered species, two documents are necessary: from the country of export and from the EU Member State of import.
- In the case of export from the EU: a CITES document covering the export from the EU, and in the case of export of specimens of most endangered species: a document from the country of destination.
- The carriage of some specimens being in private ownership is possible without CITES documentation but under certain conditions. Those specimens and conditions are described in Article 57 and Article 58 of Commission Regulation (EC) No. 865/2006.
- An updated list of endangered species covered by CITES is annexed to the above-mentioned Council Regulation (EC) 338/97.

6. WYWÓZ ZABYTKÓW

6.1 Pozwolenia na stały wywóz zabytku za granicę wymagają zabytki zaliczane do jednej z kategorii określonych w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 840 oraz z 2023 r. poz. 951, 1688, 1904).

6.2 Nie mogą być wywożone za granicę na stałe zabytki:

- wpisane do rejestru zabytków;
- wpisane na Listę Skarbów Dziedzictwa;
- wchodzące w skład zbiorów publicznych, które stanowią własność Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego oraz innych jednostek organizacyjnych zaliczanych do sektora finansów publicznych;
- wpisane do inwentarza muzeum, wchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego oraz narodowego zasobu archiwalnego.

Wszystkie wymienione wyżej zabytki mogą być czasowo wywożone za granicę po uzyskaniu pozwolenia na czasowy wywóz zabytków za granicę. Zakaz wywozu nie dotyczy zwrotu zagranicznych narodowych dóbr kultury w przypadkach określonych w ustawie z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1591).

6.3 Pozwolenia na wywóz nie wymagają:

- zabytki nieobjęte kategoriami, o których mowa w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, niewpisane do rejestru zabytków albo na Listę Skarbów Dziedzictwa, albo inwentarzy muzeów albo niewchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego;
- zabytki podlegające zwrotowi na terytorium państwa Unii Europejskiej na podstawie prawomocnego wyroku nakazującego zwrot zagranicznego narodowego dobra kultury, o którym mowa w art. 18 ust 1 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, które są objęte procedurą uszlachetnienia czynnego w rozumieniu przepisów prawa celnego;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, które były objęte procedurą dopuszczenia do obrotu ze zwolnieniem od należności celnych przywozowych, jeżeli wywóz tych zabytków następuje przed upływem 5 lat od dnia dopuszczenia do obrotu;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej na okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli wywozu tych zabytków dokonuje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- zabytki przywiezione z zagranicy przez osoby korzystające z przywilejów lub immunitetów dyplomatycznych, w tym przywiezione w celu urzędzenia wewnątrz przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych;
- dzieła twórców żyjących niewpisane do inwentarzy muzeów albo niewchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego;
- dzieła twórców żyjących podlegające zwrotowi na terytorium państwa Unii Europejskiej na podstawie prawomocnego wyroku nakazującego zwrot zagranicznego narodowego dobra kultury, o którym mowa w art. 18 ust 1 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury;
- zabytki przemieszczane przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej na terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej i objęte kategoriami A.1–A.15 wymienionymi w załączniku do rozporządzenia Rady (WE) nr 116/2009 z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie wywozu dóbr kultury (Dz. Urz. WE L 39 z dnia 10.02.2009), jeżeli ich wartość jest niższa od progów finansowych wymienionych w pkt. B tego załącznika;
- zabytki, które posiadają potwierdzenie wwozu wystawione przez organ celny lub Straż Graniczną.

6.4 Organ Straży Granicznej lub Organ Celny może zażądać od osoby dokonującej wywozu zabytku okazania dokumentu potwierdzającego fakt, że wywożony zabytek nie wymaga pozwolenia. Dokumentem takim jest:

EXPORT OF CULTURAL GOODS

A permit for permanent export abroad of a cultural good is required for cultural goods belonging to one of the categories specified in Article 51, Paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on protection and caretaking of cultural goods (consolidated text Journal of Laws of 2022, item 840 and of 2023, item 951, 1688, 1904).

The following cultural goods cannot be permanently exported abroad:

- objects entered onto the Monuments Register;
- objects included in the Culture Heritage List;
- objects being part of public collections in the ownership of the State, regional authorities and other administrative units classified in the public finance sector;
- objects entered to the list of museum inventories, being part of national library stock and national archive resources.

All the above mentioned cultural goods may be temporarily exported abroad after obtaining a permit for temporary export abroad. A ban on exports does not apply to the return of national treasures in cases specified in the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures (consolidated text Journal of Laws of 2019, item 1591).

The following cultural goods do not require a permit for export abroad:

- objects not belonging to categories specified in Article 51, Paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on the protection and care of monuments, not entered in the list of heritage treasures or museum inventories or not being part of national library stock;
- objects returnable in the territory of European Union state on the basis of a final judgment enforcing the return of foreign national cultural goods referred to in article 18, Paragraph 1 of the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures;
- objects brought from the territory of a non-EU Member Country and subject to inward processing procedure in the meaning of the customs law rules;
- objects brought from the territory of a non-EU Member Country and placed under the marketing authorisation procedure free of import duties if their export takes place before 5 years have elapsed from the day of market authorisation;
- objects brought from the territory of an EU Member State for a period not longer than 3 years if their export takes place in the territory of an EU Member State;
- objects brought from abroad by persons who have privileges or diplomatic immunity, including objects brought for the purpose of furnishing the interiors of diplomatic premises and consular offices;
- works of art by living artists not entered to museum inventories or not being part of national library stock;
- works of art by living artists returnable in the territory of European Union country on the basis of a final judgment enforcing the return of foreign national cultural goods referred to in article 18, Paragraph 1 of the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures;
- objects transited through the territory of the Republic of Poland from the territory of an EU Member State to a non-EU Member Country and falling within the categories A.1–A.15 listed in the Annex to Council Regulation (EC) No. 116/2009 of 18 December 2008 on the export of cultural goods (OJ L 39, 10/02/2009) if their value is lower than the financial thresholds mentioned under B of this Annex.
- objects accompanied by a confirmation of import issued by a customs unit or Border Guard.

A Border Guard or customs unit may require the person exporting a cultural good to present a document confirming that the exported object is not subject to a permit for export. Such document is:

- ocena wskazująca czas powstania zabytku, wykonana przez instytucję kultury, wyspecjalizowaną w opiece nad zabytkami, rzeczoznawcę ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub organ administracji publicznej;
- wycena zabytku wykonana przez instytucję kultury wyspecjalizowaną w opiece nad zabytkami, rzeczoznawcę ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- faktura zawierająca dane pozwalające na identyfikację przedmiotu, wystawiona przez podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- potwierdzenie wwozu zabytku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zawierające fotografię zabytku, wystawione w przejściach granicznych przez organ celny, a w przypadku jego braku przez organ Straży Granicznej. Potwierdzenie jest wystawione jedynie wtedy, gdy z załączonych dokumentów umożliwiających jednoznaczną identyfikację zabytku oraz jego wiek i wartość wynika, że należy on do kategorii zabytków, o których mowa w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- ubezpieczenie przewozu zabytku z zagranicy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- pozwolenie na wywóz zabytku z terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

6.5 Na przywóz zabytków nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia. Jeśli jednak przywóz dokonywany jest z państw nienależących do Unii Europejskiej, to należy taki przywóz zgłosić w urzędzie celno-skarbowym, w celu objęcia przedmiotu procedurą dopuszczenia do obrotu lub inną procedurą celną.

Jednakże wprowadzanie dóbr kultury, o których mowa w części A załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/880 z 17 kwietnia 2019 roku (Dz.U. L 151 z 07 czerwca 2019, p. 1–14), które zostały wyprowadzone z terytorium kraju, w którym powstały lub zostały odkryte, z naruszeniem przepisów ustawowych i wykonawczych tego kraju jest zabronione.

W związku z tym, należy mieć na uwadze ograniczenia dotyczące wywozu dóbr kultury obowiązujące w państwie, z którego taki wywóz następuje. Dodatkowo na podstawie rozporządzeń Rady (WE) nr 1210/2003 z dnia 7 lipca 2003 r. i (UE) nr 1332/2013 z dnia 13 grudnia 2013 r. obowiązują zakazy przywozu, wywozu, przenoszenia własności dóbr kultury pochodzących z Iraku i Syrii oraz innych przedmiotów o znaczeniu archeologicznym, historycznym, kulturowym, religijnym lub naukowym.

Na stronach Międzynarodowej Rady Muzeów (ICOM) (<http://icom.museum/en/resources/red-lists/>) znajdują się czerwone listy, które wskazują na te kategorie dóbr, które powszechnie uznawane są jako szczególnie cenne dla światowego dziedzictwa i objęte są prawnym zakazem eksportu, a na które istnieje duże zapotrzebowanie na światowym rynku sztuki.

7. ZASADY PRZEMIESZCZANIA WARTOŚCI DEWIZOWYCH

7.1 Kontrola obrotu dewizowego z zagranicą sprawowana jest na terenie lotniczych przejść granicznych w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 lipca 2002 r. Prawo dewizowe (Dz.U. Nr 141 poz. 1178 z późn. zm.), przepisy wykonawcze do tej ustawy oraz rozporządzenia (WE) Nr 1889/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie kontroli środków pieniężnych wwożonych do Wspólnoty lub wywożonych ze Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 309 z dnia 25.11.2005 r., str. 9).

7.2 Każda osoba fizyczna wjeżdżająca do Wspólnoty lub wyjeżdżająca ze Wspólnoty i przewożąca środki pieniężne o wartości 10 000 EUR lub wyższej zobowiązana jest, zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) Nr 1889/2005, do zgłoszenia tej kwoty właściwym organom Państwa Członkowskiego, przez które wjeżdża do Wspólnoty lub wyjeżdża ze Wspólnoty. Obowiązek złożenia deklaracji nie jest spełniony, jeżeli przekazane informacje są nieprawdziwe lub niekompletne.

- assessment indicating the time the object was created, carried out by cultural institution specialising in care over objects, an expert of the minister competent for culture and protection of national heritage, an economic operator specialized in objects marketing in the territory of the Republic of Poland or a public authority;
- value assessment of the object carried out by cultural institution specialising in care over objects, an expert of the minister competent for culture and protection of national heritage or an economic operator specialized in objects marketing in the territory of the Republic of Poland;
- invoice with details for identification of the object, made out by an economic operator specialized in objects marketing in the territory of the Republic of Poland;
- confirmation of import into the territory of the Republic of Poland of the object, including a photograph of the object, made out at border crossings by customs unit and in the absence thereof by Border Guard Unit. The confirmation is made out only when it is clear from the annexed documents enabling unambiguous identification of the object and its age and value that it belongs to the category of objects referred to in article 51, paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on the protection and care of monuments;
- carriage insurance of the object in the territory of the Republic of Poland;
- permit for export from the territory of another European Union Member State.

A permit for import of cultural goods is not required. If however the import is from a non-EU Member Country, the object shall be subject to customs declaration in order to be placed under the marketing authorisation procedure or another customs procedure.

However, the introduction of cultural goods referred to in Part A of the Annex Regulation (EU) 2019/880 Of The European Parliament and of the Council of 17 April 2019 (Journal of Laws L 151 07 June 2019, p. 1-14) which were removed from the territory of the country where they were created or discovered in breach of the laws and regulations of that country shall be prohibited.

Moreover, restrictions concerning export of cultural goods applicable in the Country from which such export takes place, should be taken into account. Additionally, on the basis of the Council Regulation (EC) No 1210/2003 of 7 July 2003 and (EU) No 1332/2013 of 13 December 2013, prohibition of import, export or transfer of ownership of cultural property from Iraq and Syria and other goods of archeological, historical, cultural, religious or scientific importance.

On the websites of International Council of Museums (ICOM) (<http://icom.museum/en/resources/red-lists/>) red lists are included which indicate the categories of goods which are widely recognised as most valuable for world heritage and are prohibited to be exported and for which there is high demand in the global art market.

RULES FOR MOVEMENTS OF FOREIGN CURRENCIES

The control of foreign exchange with other countries is provided at airport border crossing points on the basis of rules of the Act of 27 July 2002 "Exchange Control Law" (Journal of Laws No. 141 Item 1178 with later amendments) and its implementing provisions as well as Regulation (EC) No.1889/2005 of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on controls of cash entering or leaving the Community (OJ L 309, 25/11/2005, p. 9).

Any natural person entering or leaving the Community and carrying cash of a value of EUR 10 000 or more shall, in accordance with Article 3 of Regulation (EC) No. 1889/2005, declare that sum to the competent authorities of the Member State through which he is entering or leaving the Community. The obligation to declare shall not have been fulfilled if the information provided is incorrect or incomplete.

- | | | |
|-----|---|--|
| 7.3 | <p>Kontrola obrotu dewizowego z zagranicą sprawowana jest przez funkcjonariuszy służby celno - skarbowej w przejściach granicznych wyznaczonych dla ruchu osobowego w terminalach pasażerskich. Celem kontroli jest sprawdzenie, czy przewóz do kraju wartości dewizowych lub krajowych środków płatniczych oraz ich wywóz za granicę odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.</p> | <p>The control of foreign exchange with other countries is exercised by Tax and Customs Service officers at border crossing points established for traffic of persons at passenger terminals. The purpose of the control is to check whether the import and export of foreign exchange and national currency units take place in accordance with the applicable law.</p> |
|-----|---|--|

3.10	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz. U. z 2015 r. poz. 100);	Regulation of the Council of Ministers of 31 October 2007 on exercising functions under the sovereignty of the Polish airspace and strengthening defensive capability in time of peace (Journal of Laws of 2015, item 100);
3.11	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego (Dz. U. poz. 1524);	Regulation of the Council of Ministers of 31 October 2007 on the transfer to the Minister of National Defence of executive function to control Polish airspace in time of war, martial law or state of emergency (Journal of Laws, item 1524);
3.12	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. w sprawie upoważnień do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli udzielanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 899);	Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 10 June 2014 on the authorisations to perform certain acts of supervision or control granted by the President of the Civil Aviation Authority (Journal of Laws, item 899);
3.13	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 r. w sprawie dofinansowania zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie (Dz. U. z 2019 r. poz. 905);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 3 August 2012 on subsidising the purchase of the necessary equipment and facilities for ensuring the safety of aviation activities and on exercising surveillance in this area (Journal of Laws of 2019, item 905);
3.14	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2020 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych i powierzchni ograniczających zabudowę (Dz. U. z 2023 r. poz. 1181);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 26 November 2020 on ground facilities and construction limitation surfaces (Journal of Laws of 2023, item 1181);
3.15	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 grudnia 2023 r. w sprawie wysokości wpłaty lotniczej w 2024 r. (Dz. U. poz. 6);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 29 December 2023 on the amount of the aviation payment in 2024 (Journal of Laws, item 6);
3.16	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2020 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1843);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 9 October 2020 on the control of the compliance with the civil aviation provisions and decisions (Journal of Laws, item 1843);
3.17	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 25);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 5 August 2022 on the classification of aircraft (Journal of Laws of 2023, item 25);
3.18	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 1497);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 26 March 2013 on the exemption from the application of some provisions of the Aviation Law Act to some types of aircraft and defining conditions and requirements of using these aircraft (Journal of Laws of 2019, item 1497);
3.19	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2021 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych, znaków i napisów umieszczanych na statkach powietrznych oraz wykazu znaków rozpoznawczych wykorzystywanych do lotów przez statki powietrzne niewpisane do rejestru cywilnych statków powietrznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 997);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 25 March 2021 on the register of civil aircraft, on marks and inscriptions on aircraft entered into the register and the list of aircraft identifications used for aircraft not entered into the register of civil aircraft (Journal of Laws of 2024, item 997);
3.20	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa a służb porządku publicznego (Dz. U. poz. 1739 oraz z 2004 r. poz. 1795);	Regulation of the Minister of Internal Affairs and Administration of 3 December 2002 on keeping the register of public order services aircraft (Journal of Laws, item 1739, and of 2004, item 1795);
3.21	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska (Dz. U. poz. 953);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 7 August 2012 on the requirements to be met by aircraft in respect of environmental protection (Journal of Laws, item 953);
3.22	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1122);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 26 April 2013 on the technical and operational provisions regarding special category aircraft not subject to the supervision of the European Aviation Safety Agency (Journal of Laws of 2018, item 1122);
3.23	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu (Dz. U. z 2018 r. poz. 709);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 26 April 2013 on the airworthiness of aircraft (Journal of Laws of 2018, item 709);
3.24	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1593 oraz z 2024 r. poz. 827);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 10 October 2019 on the technical and operational provisions for aerodromes exempted from the European Union provisions and heliports referred to in the European Union provisions (Journal of Laws of 2023, item 1593 and of 2024, item 827);
3.25	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 1431);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 10 October 2019 on the technical and operational provisions for public use aerodromes where a restricted certification has been issued (Journal of Laws of 2023, item 1431);
3.26	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1290);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 7 June 2018 on the technical and operational requirements for exclusive use aerodromes and the method and form of conducting an audit (Journal of Laws of 2023, item 1290);
3.27	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2023 r. poz. 1065);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 5 July 2013 on the classification of aerodromes and the register of aerodromes (Journal of Laws of 2023, item 1065);
3.28	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 sierpnia 2023 r. w sprawie wykazu spółek będących założycielem lub właścicielem ponadlokalnego lotniska użytku publicznego, lub nim zarządzających (Dz. U. z 2023 r. poz. 1624);	Regulation of the Council of Ministers of 3 August 2023 on the list of companies who are the founder, owner or operator of a supralocal public use aerodrome (Journal of Laws of 2023, item 1624);

3.49	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1713);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 2 September 2013 on the flight crew licensing (Journal of Laws of 2021, item 1713);
3.50	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2023 r. poz. 1069);	Regulation of the Minister of Infrastructure and Construction of 19 May 2017 on the licenses and certificates of competency of air traffic services personnel (Journal of Laws of 2023, item 1069);
3.51	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 117);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 15 March 2013 on the mental and physical fitness requirements for applicants for flight crew members and flight crew members, and for applicants for cabin crew members and cabin crew members (Journal of Laws of 2017 item 117);
3.52	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania licencji przez cudzoziemców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1439);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 7 August 2003 on the aviation training and obtaining licenses by foreigners (Journal of Laws of 2019, item 1439);
3.53	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 kwietnia 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 182);	Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 16 April 2015 on the detailed conditions of recognition of competency and ratings in state aviation (Journal of Laws of 2018, item 182);
3.54	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie wzoru upoważnienia do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich oraz sposobu prowadzenia listy lekarzy orzeczników medycyny lotniczej (Dz. U. poz. 1831);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 9 September 2019 on the authorisation to undertake aero-medical examinations and on the maintenance of the list of aero-medical examiners (Journal of Laws, item 1831);
3.55	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 maja 2019 r. w sprawie wzoru karty ewidencyjnej centrum medycyny lotniczej oraz wzoru certyfikatu centrum medycyny lotniczej (Dz. U. poz. 958);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 9 May 2019 on the model of the registration card of an aero-medical centre and the model of the certificate of an aero-medical centre (Journal of Laws, item 958);
3.56	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2020 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. poz. 1168);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 17 June 2020 on the aero-medical examinations (Journal of Laws, item 1168);
3.57	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 lutego 2017 r. w sprawie wnoszenia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego na pokład statku powietrznego przez uprawnionych żołnierzy i funkcjonariuszy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1906);	Regulation of the Council of Ministers of 17 February 2017 on bringing firearms or means of physical restraint on board an aircraft by authorised soldiers and officers (Journal of Laws of 2022, item 1906);
3.58	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2023 r. poz. 1713);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 18 January 2019 on the flight restrictions that last no longer than 3 months (Journal of Laws of 2023, item 1713);
3.59	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów i ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. poz. 617 oraz z 2024 r. poz. 1070);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 5 March 2019 on the flight prohibitions and restrictions that last no longer than 3 months (Journal of Laws, item 617 and of 2024, item 1070);
3.60	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 maja 2004 r. w sprawie zakazów lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem (Dz. U. poz. 1486 oraz z 2005 r. poz. 816);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 19 May 2004 on the flight prohibition for aircraft not complying with environmental protection requirements in respect of noise emission (Journal of Laws, item 1486, and of 2005, item 816);
3.61	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami (Dz. U. poz. 1960);	Regulation of the Minister of Infrastructure and Construction of 4 October 2017 on the director of flights (Journal of Laws, item 1960);
3.62	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz. U. z 2014 r. poz. 1173);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 12 September 2008 on the Airspace Management Committee and its operation range (Journal of Laws of 2014, item 1173);
3.63	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 27 December 2018 on the structure of Polish airspace and detailed conditions and manner of use of the airspace (Journal of Laws of 2019, item 619);
3.64	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 1305);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 17 July 2020 on the air traffic rules (Journal of Laws, item 1305);
3.65	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 58);	Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 30 December 2014 on the conditions and way of functioning of air traffic services (Journal of Laws of 2015, item 58);
3.66	Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 czerwca 2008 r. w sprawie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 741);	Regulation of the Minister of National Defence of 13 June 2008 on the way of cooperation of the air traffic services provider with the Air Force of the Armed Forces of the Republic of Poland (Journal of Laws, item 741);
3.67	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. z 2022 r. poz. 786);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 16 May 2013 on the test and aerobatic flights, and air shows (Journal of Laws of 2022, item 786);
3.68	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie zrzutów ze statku powietrznego (Dz. U. poz. 2299);	Regulation of the Minister of Infrastructure of 18 December 2003 on the air drops from aircraft (Journal of Laws, item 2299);
3.69	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 maja 2013 r. w sprawie sposobu wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. poz. 608);	Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 14 May 2013 on the designation of air navigation services providers (Journal of Laws, item 608);

GEN 1.7.4 Annex 4**Mapy lotnicze**

Wydanie jedenaste, lipiec 2009, zmiana 62.

RÓŻNICE:**Rozdział 2**

- 2.1.7** Mapy lotnisk nie są zorientowane względem północy geograficznej. Pozwala to na ujednoczenie skali wydawanych map i jednocześnie zachowanie jednolitego formatu A4.
- 2.1.8** Podstawowym wymiarem mapy jest 210 x 297 mm. ICAO zaleca używanie formatu A5, A4 jest bardziej czytelny i pozwala umieścić więcej szczegółów.
- 2.4.1** Nie wszystkie symbole stosowane na polskich mapach lotniczych odpowiadają symbolom przedstawionym w Dodatku 2 do Załącznika 4 ICAO. Stosowane symbole wykazane są w AIP Polska GEN 2.3.

Rozdział 4

- 4.2.1** Mapy Przeszkód Lotniskowych - ICAO typu B nie są wykonywane. Dla celów projektowania instrumentalnych procedur lotu opracowywane są operaty pomiarowe przeszkód w rejonie lotnisk. Pokrywają one większy obszar niż Mapy Przeszkód Lotniskowych - ICAO typu B oraz obejmują większy zakres przeszkód.

Rozdział 5

- 5.2.1** Mapa Terenu i Przeszkód Lotniskowych – ICAO (elektroniczna) nie jest wykonywana. Mając na uwadze różnorodność i powszechność narzędzi GIS pozwalających na zobrazowanie danych eTOD zgodnie z wymaganiami rozdziału 5, produkcja tej mapy nie ma uzasadnienia, zaś główny wysiłek działań jest skierowany wyłącznie na przygotowanie kompletnych i aktualnych zbiorów danych eTOD możliwych do wizualizacji w dowolnym środowisku GIS.

Rozdział 8

- 8.7** Wartość średniej deklinacji magnetycznej nie jest zgodna z wymaganiami. Wartość deklinacji magnetycznej przedstawiona na mapie odpowiada deklinacji głównego lotniska (nie zaś wymaganej średniej deklinacji magnetycznej całego obszaru zobrazowanego na mapie).

Rozdział 11

- 11.4** Wymiar mapy jest 210 x 297 mm. ICAO zaleca używanie formatu A5, A4 jest bardziej czytelny i pozwala umieścić więcej szczegółów.

Rozdział 16

- 16.2.1** Mapa Lotnicza Świata - ICAO 1:1 000 000 nie jest wykonywana. Zgodnie z podziałem przedstawionym w Załączniku 5 arkusze mapy pokrywające przestrzeń FIR Warszawa powinny obejmować również część Niemiec, całe Czechy, prawie całą Słowację, część Ukrainy, całą Litwę, większość Białorusi oraz obwód Kaliningradu. Produkcja takiej mapy wymaga więc ścisłych uzgodnień międzynarodowych na poziomie NSA. W przeszłości wydawana była mapa 1:1 000 000 obejmująca wyłącznie polską przestrzeń powietrzną. Ze względu na bardzo ograniczony popyt, wysokie koszty produkcji i szybką dezaktualizację informacji lotniczej zaprzestano jej wydawania. Ponadto można przyjąć, zgodnie z uwagą po punkcie 16.2.1 Załącznika, że publikowana mapa w skali 1:500 000 spełnia te wymagania.

Rozdział 17

- 17.4.4** Podział Mapy Lotniczej - ICAO 1:500 000 nie jest zgodny z Załącznikiem 5. ICAO zaleca, by arkusze mapy odpowiadały 1/4 arkuszy mapy lotniczej świata 1:1 000 000. Z powodów podanych powyżej jest to obecnie niemożliwe do realizacji.

Rozdział 20

- 20.1** Elektroniczne zobrazowanie mapy lotniczej nie jest wykonywane.

Aeronautical Charts

Eleventh Edition, July 2009, Amdt 62.

DIFFERENCES:**Chapter 2**

Aerodrome charts are not True North oriented. It allows to standardise the scale of the published charts and to keep a standard A4 format at the same time. The basic sheet size of the chart is 210 x 297 mm. ICAO recommends using A5 format, A4 is more accurate and enables to provide more details.

Not all symbols used on Polish Aeronautical Charts correspond to those presented in ICAO Annex 4, Appendix 2. The symbols used are listed in AIP Poland GEN 2.3.

Chapter 4

Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B are not available. For the purposes of instrumental flight procedures design, survey reports on obstacles in the vicinity of an aerodrome are prepared. They cover bigger areas than Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type B and a wider range of obstacles.

Chapter 5

Terrain and Aerodrome Obstacle Chart - ICAO (electronic) is not available. Taking into account variety and universality of GIS tools allowing eTOD data to be viewed in accordance with the requirements of Chapter 5, there is no justification for production of the chart and the main effort is aimed solely at preparing complete and up-to-date eTOD data sets possible to be visualized in any GIS environment.

Chapter 8

The value of the average magnetic variation is not compliant with the requirements. The magnetic variation shown on the chart is the variation of the main aerodrome (not the average magnetic variation of the area covered by the chart).

Chapter 11

The sheet size is 210 x 297 mm. ICAO recommends using A5 format, A4 is more accurate and enables to provide more details.

Chapter 16

The World Aeronautical Chart - ICAO 1:1 000 000 is not available. According to the layout shown in Appendix 5, the chart sheets covering the Warszawa FIR shall also comprise a part of Germany, the whole territory of the Czech Republic, almost the whole territory of Slovakia, a part of Ukraine, the whole territory of Latvia, most of Belarus and Kaliningrad Oblast. Production of such a chart requires formal international agreements at the level of NSA. In the past a 1:1 000 000 chart comprising only Polish airspace had been published. Due to low demand, high production costs and a quick loss of timeliness of aeronautical information, production of the chart has been stopped. Moreover, it may be agreed that, in compliance with the note following point 16.2.1 of the Annex, the requirements may be satisfied by the produced 1:500 000 chart.

Chapter 17

Division of Aeronautical Chart - ICAO 1:500 000 is not compliant with Appendix 5. ICAO recommends that the chart sheets are quarter sheets of the World Aeronautical Chart - ICAO 1:1 000 000. For the above stated reasons, the requirement cannot be currently satisfied.

Chapter 20

The Electronic Aeronautical Chart Display - ICAO is not available.

Elektroniczne zobrazowanie mapy lotniczej będzie wykonywane, gdy zostaną pozyskane prawa własności do topograficznej mapy Polski.

Rozdział 21**21.7**

Wartość średniej deklinacji magnetycznej nie jest zgodna z wymaganiami. Wartość deklinacji magnetycznej przedstawiona na mapie odpowiada deklinacji głównego lotniska (nie zaś wymaganej średniej deklinacji magnetycznej całego obszaru zobrazowanego na mapie).

The Electronic Aeronautical Chart Display - ICAO will be provided when the copyrights to the topographic map of Poland will be obtained.

Chapter 21

The value of the average magnetic variation is not compliant with the requirements. The magnetic variation shown on the chart is the variation of the main aerodrome (not the average magnetic variation of the area covered by the chart).

**GEN 2.4 WSKAŹNIKI LOKALIZACJI
LOCATION INDICATORS**

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR
1	2
WARSZAWA FIR/ACC	EPWW
AGRO AIR CAMP	EPAC 1)
ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej	EPBA 1)
ARGO WALENDÓW	EPAW 1)
Argo Wolica	EPAA 1)
ARŁAMÓW	EPAR 1)
ATM-BIELANY	EPAT 1)
BABIĘTA	EPBB 1)
BAGICZ k/Kolobrzegu	EPKG 1)
BARYT	EPBR 1)
BEŁCHATÓW KAŁDUNY	EPBE 1)
BIĄŁYSTOK KRYWLANY	EPBK 1)
BIOMEDYCYNĄ POLSKA	EPBM 1)
BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI	EPMP 1)
BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE	EPRY 1)
BMW MARKI	EPRT 1)
BOREK	EPBD 1)
BORSK	EPBO 1)
BP RZESZÓW	EPTT 1)
BRZESKA WOLA	EPBI 1)
Bukowina Tatrzańska	EPBT 1)
Bydgoszcz	EPBY
BYDGOSZCZ BAZA LPR	EPBH 1)
CEWICE	EPCE 2)
CHOCZNIA	EPMA 1)
CHRCYNNO	EPNC 1)
CZELADŹ	EPCZ 1)
CZEMPIŃ	EPCM 1)
Dajtki k/Olsztyna	EPOD 1)
DARŁOWO	EPDA 2)
DEBRZNO	EPDB 1)
Deputytze Królewskie	EPCD 1)
DĘBLIN	EPDE 2)
DĘBOWA KŁODA	EPDK 1)
DRAWSKO POMORSKIE	EPDR 1)
DRIVELAND	EPDL 1)
DZIERŻONIÓW	EPDZ 1)
ELBLĄG	EPEL 1)
Eik-Makosieje	EPEK 1)
EVAIR/Roszczep	EPVA 1) 6)
FOLWARK-PIASKI	EPFP 1)
GDAŃSK im. Lecha Wałęsy	EPGD
GIŻE	EPGE 1)
GIŻYCKO-MAZURY RESIDENCE	EPGM 1)
GLINIANY LAS	EPGN 1)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR
1	2
GLIWICE	EPGL 1)
GOŁUBIE	EPGB 1)
GOTARTOWICE k/Rybnika	EPRG 1)
GRĄDY	EPGY 1)
Gródek nad Dunajcem 2	EPNG 1)
GRYŻLINY	EPGR 1)
HAJNÓWKA-CZYŻE	EPCH 1)
HELIPORT - DĄBRÓWKI	EPVO 1)
HORIZON AIR ULĘŻ	EPUL 1)
INBAP BIAŁA PODLASKA	EPBX 1)
INOWROCŁAW	EPIN 1)
INOWROCŁAW	EPIR 2)
JELENIA GÓRA	EPJG 1)
JEZIOROWSKIE	EPJE 1)
JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	EPJS 1)
KANIÓW	EPKW 1)
KARLINO	EPVK 1)
Katowice - Pyrzowice	EPKT
KATOWICE MUCHOWIEC	EPKM 1)
KAZIMIERZ BISKUPI	EPKB 1)
KĄKOLEWO	EPPG 1)
KĘTRZYN	EPKE 1)
KIELPIN	EPFG 1)
KIKITY	EPKI 1)
KONIN - RUMIN	EPRC 1) 7)
Końskie-Komaszyce	EPKD 1)
KORNE	EPKO 1)
KOSZALIN BAZA LPR	EPKH 1)
KOŚCIELECZKI	EPMK 1)
KOZIEGŁOWY ZD	EPZD 1)
KRAKÓW - CZYŻYNY	EPKC 1)
KRAKÓW BAZA LPR	EPKX 1)
KRAKÓW/Balice	EPKK
KRASOCIN k/Włoszczowy	EPKL 1)
KRĘPA k/Słupska	EPSK 1)
KROSNO	EPKR 1)
KRUSZYN k/Włocławka	EPWK 1)
KUKAŁY	EPKU 1)
LAKTOPOL - ŁOSICE	EPXO 1) 5)
LARS HELICENTER	EPHC 1)
LASZKI	EPJL 1)
LDZAŃ	EPLD 1)
LESZNO	EPLS 1)
LINOWIEC	EPLI 1)
LISIE KĄTY k/Grudziądz	EPGI 1)
LUBIN	EPLU 1)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR
1	2
Lublin	EPLB 1)
LUBLIN - LUBELLA	EPLA 1)
ŁAŃCUT - ROS-SWEET	EPSO 1)
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL	EPAS 1)
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2	EPAH 1)
ŁASK	EPLK 2)
ŁĘCZYCA	EPLY 2)
ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza	EPNL 1)
ŁÓDŹ	EPLL
MALBORK	EPMB 2)
MASŁÓW k/Kielc	EPKA 1)
MASPEX-WADOWICE	EPMW 1)
MAZURY AIR CAMP	EPRD 1)
MAZURY HELIPAD	EPGH 1)
MAZURY-RYDZEWO	EPTR 1)
Michałków k/Ostrowa Wlkp.	EPOM 1)
MIELEC	EPML 1)
MIELNO	EPXM 1)
MILEWO	EPMX 1)
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM 2)
MIROŚLAWICE	EPMR 1)
MIROŚLAWIEC	EPMI 2)
MOŚCISKA BC&O	EPWM 1)
MRAĞOWO	EPMG 1)
MYŚLIBÓRZ-GIŻYN	EMPY 1)
NADARZYCE	EPNA 2)
NIEBORÓW 2	EPNB 1)
NIEGOWONICZKI	EPNI 1)
NIEPRUSZEWO	EPAU 1)
NOWA DĘBA	EPND 1)
NOWE MIASTO	EPNM 1)
NOWY TARG	EPNT 1)
OBORNIKI SŁONAWY	EPOB 1)
OKSYWIE	EPOK 2)
Olsztyn - Mazury	EPSY 1)
OPOLE/Kamień Śląski	EPKN 1)
PAWŁOWICZKI	EPPA 1)
PIASTÓW k/Radomia	EPRP 1)
PIJANÓW	EPPJ 1)
PIŁA	EPPI 1)
PIŁA - MOTYLEWO	EPPM 1)
PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	EPPT 1)
PISZ-ROSTKI	EPRO 1)
PŁOCK	EPPL 1)
PŁOŃSK-KĘPA	EPPN 1)
POBIEDNIK k/Krakowa	EPKP 1)
Polinar Kraków-Dąbie	EPHK 1)
POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola	EPOP 1)
POWIDZ	EPPW 2)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR
1	2
POZNAŃ-BEDNARY	EPPB 1)
POZNAŃ/Kobylnica	EPPK 1)
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS 2)
POZNAŃ/Ławica	EPPO
Pronar-Narew	EPHN 1)
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR 2)
PRZASNYSZ	EPPZ 1)
PRZYLEP k/Zielonej Góry	EPZP 1)
PRZYWIDZ-KATARYNKI	EPPD 1)
PSZCZYNA	EPPY 1)
PZZ Piła	EPWP 1)
Radawiec k/Lublina	EPLR 1)
RAJSKIE	EPRK 1)
REX-AUTO	EPTY 1)
ROMKOWO	EPJD 1)
Rudniki k/Częstochowy	EPRU 1)
RZESZÓW	EPRJ 1)
Rzeszów - Jasionka	EPRZ
SADY KOLONIA	EPSX 1)
Sanok-Baza	EPSA 1)
SIERADZ	EPSI 1)
SIERAKÓW-LUTOMEK	EPSP 1) 4)
SKIERNIEWICE-TRZCIANNA	EPNK 1)
SOBIENIE	EPSJ 1)
Sochaczew-Rybno	EPRS 1)
STARA SZWALNIA	EPHW 1)
STARA WIEŚ	EPBW 1)
SUWAŁKI	EPSU 1)
SZCZECIN DĄBIE	EPSC 1)
SZCZECIN/Goleniów	EPSC
Szprotawa-Wiechlice	EPWE 1)
SZYMANÓW	EPWS 1)
ŚMIŁOWO	EPPS 1)
ŚWIDNICA BEST	EPBS 1)
ŚWIDNICA-KRZCZONÓW	EPSS 1)
Świdnik	EPSW 1)
ŚWIDNIK k/LUBLINA	EPSL 1)
ŚWIDWIN	EPSN 2)
ŚWIEBODZICE	EPWC 1)
ŚWILCZA	EPCY 1)
TELEŚNICA	EPTL 1)
TOMASZÓW MAZOWIECKI	EPTM 2)
TORUŃ	EPTO 1)
TRZEBICZ NOWY	EPTN 1)
TUBĄDZIN	EPCT 1)
TURBIA k/Stalowej Woli	EPST 1)
ULIM	EPGU 1)
Chopina w Warszawie	EPWA
WARSZAWA - BABICE	EPBC 1)

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPWW	WARSZAWA FIR/ACC
EPAA 1)	Argo Wolica
EPAC 1)	AGRO AIR CAMP
EPAH 1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2
EPAR 1)	ARŁAMÓW
EPAS 1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL
EPAT 1)	ATM-BIELANY
EPAU 1)	NIEPRUSZEWO
EPAW 1)	ARGO WALENDÓW
EPBA 1)	ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej
EPBB 1)	BABIĘTA
EPBC 1)	WARSZAWA - BABICE
EPBD 1)	BOREK
EPBE 1)	BELCHATÓW KAŁDUNY
EPBH 1)	BYDGOSZCZ BAZA LPR
EPBI 1)	BRZESKA WOLA
EPBK 1)	BIĄŁYSTOK KRYWLANY
EPBM 1)	BIOMEDYCYNĄ POLSKA
EPBO 1)	BORSK
EPBR 1)	BARYT
EPBS 1)	ŚWIDNICA BEST
EPBT 1)	Bukowina Tatrzańska
EPBW 1)	STARA WIEŚ
EPBX 1)	INBAP BIAŁA PODLASKA
EPBY	Bydgoszcz
EPCD 1)	Deputytze Królewskie
EPCE 2)	CEWICE
EPCH 1)	HAJNÓWKA-CZYŻE
EPCM 1)	CZEMPIŃ
EPCT 1)	TUBĄDZIN
EPCY 1)	ŚWILCZA
EPCZ 1)	CZELADŹ
EPDA 2)	DARŁOWO
EPDB 1)	DEBRZNO
EPDE 2)	DĘBLIN
EPDJ 1)	WOŁOMIN DJCHEM
EPDK 1)	DĘBOWA KŁODA
EPDL 1)	DRIVELAND
EPDR 1)	DRAWSKO POMORSKIE
EPDS 1)	WITKÓW
EPDZ 1)	DZIERŻONIÓW
EPEK 1)	Elk-Makosieje
EPEL 1)	ELBLĄG
EPFG 1)	KIEŁPIN
EPFP 1)	FOLWARK-PIASKI
EPFR 1)	WARSZAWA - FERRARI
EPFW 1) 3)	Wiśniowski Sp. z o.o. S.K.A
EPGB 1)	GOŁUBIE
EPGD	GDAŃSK im. Lecha Wałęsy

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPGE 1)	GIŻE
EPGH 1)	MAZURY HELIPAD
EPGI 1)	LISIE KĄTY k/Grudziądz
EPGL 1)	GLIWICE
EPGM 1)	GIŻYCKO-MAZURY RESIDENCE
EPGN 1)	GLINIANY LAS
EPGR 1)	GRYŻLINY
EPGU 1)	ULIM
EPGY 1)	GRĄDY
EPHC 1)	LARS HELICENTER
EPHK 1)	Polinar Kraków-Dąbie
EPHN 1)	Pronar-Narew
EPHW 1)	STARA SZWALNIA
EPIN 1)	INOWROCŁAW
EPIR 2)	INOWROCŁAW
EPJD 1)	ROMKOWO
EPJE 1)	JEZIOROWSKIE
EPJG 1)	JELENIA GÓRA
EPJL 1)	LASZKI
EPJS 1)	JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry
EPKA 1)	MASŁÓW k/Kielc
EPKB 1)	KAZIMIERZ BISKUPI
EPKC 1)	KRAKÓW - CZYŻYNY
EPKD 1)	Końskie-Komaszyce
EPKE 1)	KĘTRZYN
EPKG 1)	BAGICZ k/Kołobrzegu
EPKH 1)	KOSZALIN BAZA LPR
EPKI 1)	KIKITY
EPKK	KRAKÓW/Balice
EPKL 1)	KRASOCIN k/Włoszczowy
EPKM 1)	KATOWICE MUCHOWIEC
EPKN 1)	OPOLE/Kamień Śląski
EPKO 1)	KORNE
EPKP 1)	POBIEDNIK k/Krakowa
EPKR 1)	KROSNO
EPKS 2)	POZNAŃ/Krzesiny
EPKT	Katowice - Pyrzowice
EPKU 1)	KUKAŁY
EPKW 1)	KANIÓW
EPKX 1)	KRAKÓW BAZA LPR
EPLA 1)	LUBLIN - LUBELLA
EPLB 1)	Lublin
EPLD 1)	LDZAŃ
EPLI 1)	LINOWIEC
EPLK 2)	ŁASK
EPLL	ŁÓDŹ
EPLR 1)	Radawiec k/Lublina
EPLS 1)	LESZNO
EPLU 1)	LUBIN

GEN 2.7

**WSCHÓD I ZACHÓD SŁOŃCA
SUNRISE / SUNSET**

OBLICZANIE CZASÓW WSCHODU I ZACHODU SŁOŃCA

1. Tabele wschodu i zachodu słońca dla lotniska EPWA oraz tabela poprawek zostały opracowane na podstawie wykazu Laboratorium Czasu i Częstotliwości w Głównym Urzędzie Miar na rok 2025.

1.1 Tabela GEN 2.7.1 zawiera czasy SR-SS wyznaczone dla punktu 52 13 21 N** 021 00 35 E** (słup centralny obserwatorium astronomiczno-geodezyjnego Politechniki Warszawskiej) odległego o 6954 m od ARP lotniska EPWA. Wszystkie wartości zawarte w tabeli są podane w czasie UTC (patrz GEN 2.1).

1.2 Czasy SR-SS w dowolnym punkcie Polski otrzymamy dodając do wartości w tabeli GEN 2.7.1 dwie poprawki dotyczące szerokości i długości geograficznej (z uwzględnieniem znaku). Szczegółowe dane (dzień roku, długość i szerokość geograficzną) należy interpolować liniowo do wartości okalających je.

Przykład:

Obliczyć w czasie LMT czasy SR-SS w dniu 23 czerwca 2025 roku na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD).

ARP EPGD: 54 22 39,25 N 018 27 58,40 E

CALCULATION OF SUNRISE AND SUNSET TIMES

Sunrise and sunset tables for EPWA aerodrome and correction tables have been compiled on the basis of the list of the Time and Frequency Laboratory at the Central Office of Measures for the year 2025.

The table GEN 2.7.1 contains SR-SS times for point 52 13 21 N** 021 00 35 E** (central point of astronomical observatory of the Warsaw University of Technology) located 6954 m from the ARP of EPWA aerodrome. All times in this table are given in UTC (see GEN 2.1).

SR-SS times in any place of Poland may be calculated by adding two corrections concerning latitude and longitude (considering their signs) to the value listed in table GEN 2.7.1. Detailed values (for specified day or specified latitude and longitude) should be calculated by linear interpolation.

Example:

Calculate SR and SS in LMT for 23 June 2025 at GDAŃSK Lech Walesa (EPGD) aerodrome.

ARP EPGD: 54 22 39.25 N 018 27 58.40 E

	SR		SS	
	HR	MIN	HR	MIN
1. Odczytać czasy SR i SS dla Warszawy (strona GEN 2.7.1-1) dla dnia 23 czerwca 2025 roku.	2	15	19	01
2. Interpolować liniowo poprawkę dla szerokości geograficznej ARP lotniska EPGD - LAT. CORR. (strona GEN 2.7.2-1).		-13.6		+13.6
3. Odczytać z wykresu poprawkę dla długości geograficznej ARP lotniska EPGD - LONG. CORR. (strona GEN 2.7.2-2).		+10.2		+10.2
4. Dodać wszystkie wartości z uwzględnieniem znaku.	2	11.6	19	24.8
5. Dodać 2 HR (czas letni) dla uzyskania czasu lokalnego (LMT).	4	12	21	25

** - współrzędne geograficzne wyrażone w układzie lokalnym.

	SR		SS	
	HR	MIN	HR	MIN
1. Read values of SR and SS for Warsaw for 23 June 2025 (page GEN 2.7.1-1).	2	15	19	01
2. Interpolate latitude correction - LAT. CORR. for ARP of EPGD aerodrome (page GEN 2.7.2-1).		-13.6		+13.6
3. Read longitude correction - LONG. CORR. for ARP of EPGD aerodrome from diagram (page GEN 2.7.2-2).		+10.2		+10.2
4. Add all three values considering their signs.	2	11.6	19	24.8
5. Add 2 HR (summer time) in order to obtain local time (LMT).	4	12	21	25

** - geographical coordinates expressed in local datum.

GEN 2.7.1 **TABELE WSCHODU (SR) I ZACHODU (SS) SŁOŃCA**
SUNRISE (SR) AND SUNSET (SS) TABLES

Dzień Day	JAN		FEB		MAR		APR		MAY		JUN	
	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN
1	6 45	14 34	6 16	15 23	5 21	16 15	4 10	17 10	3 05	18 01	2 20	18 47
2	6 45	14 35	6 14	15 25	5 19	16 17	4 08	17 11	3 03	18 03	2 19	18 48
3	6 44	14 36	6 13	15 27	5 17	16 19	4 05	17 13	3 01	18 05	2 19	18 49
4	6 44	14 37	6 11	15 29	5 15	16 21	4 03	17 15	2 59	18 06	2 18	18 50
5	6 44	14 38	6 09	15 30	5 12	16 22	4 01	17 17	2 57	18 08	2 17	18 51
6	6 43	14 40	6 08	15 32	5 10	16 24	3 58	17 18	2 56	18 10	2 17	18 52
7	6 43	14 41	6 06	15 34	5 08	16 26	3 56	17 20	2 54	18 11	2 16	18 53
8	6 42	14 42	6 04	15 36	5 06	16 28	3 54	17 22	2 52	18 13	2 16	18 54
9	6 42	14 44	6 02	15 38	5 03	16 30	3 52	17 24	2 50	18 15	2 15	18 55
10	6 41	14 45	6 00	15 40	5 01	16 31	3 49	17 25	2 49	18 16	2 15	18 56
11	6 41	14 47	5 58	15 42	4 59	16 33	3 47	17 27	2 47	18 18	2 14	18 56
12	6 40	14 48	5 57	15 44	4 56	16 35	3 45	17 29	2 45	18 19	2 14	18 57
13	6 39	14 50	5 55	15 45	4 54	16 37	3 43	17 30	2 44	18 21	2 14	18 58
14	6 38	14 51	5 53	15 47	4 52	16 38	3 40	17 32	2 42	18 23	2 14	18 58
15	6 37	14 53	5 51	15 49	4 49	16 40	3 38	17 34	2 40	18 24	2 14	18 59
16	6 37	14 55	5 49	15 51	4 47	16 42	3 36	17 36	2 39	18 26	2 14	18 59
17	6 36	14 56	5 47	15 53	4 45	16 44	3 34	17 37	2 38	18 27	2 14	19 00
18	6 35	14 58	5 45	15 55	4 43	16 45	3 32	17 39	2 36	18 29	2 14	19 00
19	6 33	15 00	5 43	15 57	4 40	16 47	3 29	17 41	2 35	18 30	2 14	19 00
20	6 32	15 01	5 41	15 59	4 38	16 49	3 27	17 43	2 33	18 32	2 14	19 00
21	6 31	15 03	5 39	16 00	4 36	16 51	3 25	17 44	2 32	18 33	2 14	19 01
22	6 30	15 05	5 36	16 02	4 33	16 52	3 23	17 46	2 31	18 35	2 14	19 01
23	6 29	15 06	5 34	16 04	4 31	16 54	3 21	17 48	2 29	18 36	2 15	19 01
24	6 28	15 08	5 32	16 06	4 29	16 56	3 19	17 49	2 28	18 37	2 15	19 01
25	6 26	15 10	5 30	16 08	4 26	16 58	3 17	17 51	2 27	18 39	2 15	19 01
26	6 25	15 12	5 28	16 10	4 24	16 59	3 15	17 53	2 26	18 40	2 16	19 01
27	6 23	15 14	5 26	16 11	4 22	17 01	3 13	17 55	2 25	18 41	2 16	19 01
28	6 22	15 15	5 23	16 13	4 19	17 03	3 11	17 56	2 24	18 43	2 17	19 01
29	6 21	15 17			4 17	17 05	3 09	17 58	2 23	18 44	2 17	19 00
30	6 19	15 19			4 15	17 06	3 07	18 00	2 22	18 45	2 18	19 00
31	6 17	15 21			4 12	17 08			2 21	18 46		

Dzień Day	JUL		AUG		SEP		OCT		NOV		DEC	
	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN	SR HR MIN	SS HR MIN
1	2 19	19 00	2 57	18 26	3 47	17 23	4 37	16 13	5 31	15 06	6 22	14 26
2	2 19	18 59	2 58	18 24	3 49	17 20	4 38	16 10	5 33	15 04	6 24	14 26
3	2 20	18 59	3 00	18 23	3 50	17 18	4 40	16 08	5 35	15 02	6 25	14 25
4	2 21	18 58	3 01	18 21	3 52	17 16	4 42	16 06	5 37	15 01	6 26	14 25
5	2 22	18 58	3 03	18 19	3 54	17 14	4 43	16 03	5 38	14 59	6 28	14 24
6	2 23	18 57	3 04	18 17	3 55	17 11	4 45	16 01	5 40	14 57	6 29	14 24
7	2 24	18 57	3 06	18 15	3 57	17 09	4 47	15 59	5 42	14 56	6 30	14 24
8	2 25	18 56	3 08	18 13	3 59	17 07	4 49	15 56	5 44	14 54	6 31	14 23
9	2 26	18 55	3 09	18 12	4 00	17 04	4 50	15 54	5 46	14 52	6 33	14 23
10	2 27	18 54	3 11	18 10	4 02	17 02	4 52	15 52	5 47	14 51	6 34	14 23
11	2 28	18 54	3 13	18 08	4 03	17 00	4 54	15 50	5 49	14 49	6 35	14 23
12	2 29	18 53	3 14	18 06	4 05	16 57	4 55	15 47	5 51	14 48	6 36	14 23
13	2 30	18 52	3 16	18 04	4 07	16 55	4 57	15 45	5 53	14 46	6 37	14 23
14	2 31	18 51	3 17	18 02	4 08	16 53	4 59	15 43	5 55	14 45	6 38	14 23
15	2 32	18 50	3 19	18 00	4 10	16 50	5 01	15 41	5 56	14 43	6 38	14 23
16	2 34	18 49	3 21	17 58	4 12	16 48	5 02	15 39	5 58	14 42	6 39	14 23
17	2 35	18 48	3 22	17 56	4 13	16 45	5 04	15 36	6 00	14 40	6 40	14 23
18	2 36	18 46	3 24	17 53	4 15	16 43	5 06	15 34	6 02	14 39	6 41	14 24
19	2 38	18 45	3 26	17 51	4 17	16 41	5 08	15 32	6 03	14 38	6 41	14 24
20	2 39	18 44	3 27	17 49	4 18	16 38	5 10	15 30	6 05	14 37	6 42	14 24
21	2 40	18 43	3 29	17 47	4 20	16 36	5 11	15 28	6 07	14 36	6 43	14 25
22	2 42	18 41	3 31	17 45	4 22	16 34	5 13	15 26	6 08	14 34	6 43	14 25
23	2 43	18 40	3 32	17 43	4 23	16 31	5 15	15 24	6 10	14 33	6 43	14 26
24	2 45	18 39	3 34	17 41	4 25	16 29	5 17	15 22	6 12	14 32	6 44	14 26
25	2 46	18 37	3 36	17 38	4 27	16 27	5 18	15 20	6 13	14 31	6 44	14 27
26	2 47	18 36	3 37	17 36	4 28	16 24	5 20	15 18	6 15	14 30	6 44	14 28
27	2 49	18 34	3 39	17 34	4 30	16 22	5 22	15 16	6 16	14 30	6 45	14 29
28	2 50	18 33	3 40	17 32	4 32	16 20	5 24	15 14	6 18	14 29	6 45	14 30
29	2 52	18 31	3 42	17 30	4 33	16 17	5 26	15 12	6 19	14 28	6 45	14 30
30	2 53	18 29	3 44	17 27	4 35	16 15	5 27	15 10	6 21	14 27	6 45	14 31
31	2 55	18 28	3 45	17 25			5 29	15 08			6 45	14 32

**GEN 3. SŁUŻBY
SERVICES****3.1 SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ****3.1.1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA**

Służba informacji lotniczej (AIS) w Polsce zapewniana jest przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej za pomocą jednostek organizacyjnych wymienionych poniżej.

Ośrodek Zarządzania Informacją Lotniczą

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625

Faks: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619

E-mail: ais.poland@pansa.pl

www: http://www.ais.pansa.pl

AFS: EPWWYOYX

Dział Publikacji +48-22-574-5624, +48-81-452-5624

Dział Systemów Informacji Przestrzennej +48-22-574-5694, +48-81-452-5694

Dział Przetwarzania Danych Statycznych Systemów AIM/ATM +48-22-574-5750, +48-81-452-5750

Godziny pracy: Poniedziałek - Piątek
0700-1500 (0600-1400) UTC ¹⁾

Międzynarodowe Biuro NOTAM (NOF Warszawa) – Dyżurny Supervisor: +48-22-574-7174, +48-81-452-7174
+48-22-574-7177, +48-81-452-7177

Faks: +48-22-574-7179, +48-81-452-7179

E-mail: nof@pansa.pl

AFS: EPWWYNYX

Godziny pracy: H24

Dział Biuro Odpraw Załóg (ARO): +48-22-574-7173, +48-81-452-7173

Faks: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188

E-mail: aro@pansa.pl

AFS: EPWWZPZX

¹⁾ - patrz GEN 2.1

Stosuje się standardy, zalecane praktyki i procedury zawarte w następujących dokumentach:

2017/373 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/ służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017 z późn. zm.)

Załącznik 4 Mapy lotnicze

Załącznik 15 Służby informacji lotniczej

Doc 8126 Podręcznik służb informacji lotniczej

Doc 8697 Podręcznik map lotniczych

Doc 10066 Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie informacją lotniczą

Doc 8400 Procedury służb żeglugi powietrznej – Skrót i kody stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym PANS-ABC

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES**RESPONSIBLE SERVICE**

The aeronautical information service (AIS) in Poland is provided by the Polish Air Navigation Services Agency through organizational units listed below.

Aeronautical Information Management Centre

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Phone: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625

Fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619

E-mail: ais.poland@pansa.pl

www: http://www.ais.pansa.pl

AFS: EPWWYOYX

Publication Unit +48-22-574-5624, +48-81-452-5624

Geographic Information Systems Unit +48-22-574-5694, +48-81-452-5694

AIM/ATM Static Data Processing Systems Unit +48-22-574-5750, +48-81-452-5750

Working hours: Monday - Friday
0700-1500 (0600-1400) UTC ¹⁾

International NOTAM Office (NOF Warszawa) – Duty Supervisor: +48-22-574-7174, +48-81-452-7174
+48-22-574-7177, +48-81-452-7177

Fax: +48-22-574-7179, +48-81-452-7179

E-mail: nof@pansa.pl

AFS: EPWWYNYX

Working hours: H24

ATS Reporting Office (ARO) Unit: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173

Fax: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188

E-mail: aro@pansa.pl

AFS: EPWWZPZX

¹⁾ - see GEN 2.1

Standards, Recommended Practices and Procedures contained in the following documents are applied:

2017/373 Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011 (OJ L 62 of 8.3.2017 with later amendments).

Annex 4 Aeronautical Charts

Annex 15 Aeronautical Information Services

Doc 8126 Aeronautical Information Services Manual

Doc 8697 Aeronautical Chart Manual

Doc 10066 Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management

Doc 8400 Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes

Wszystkie rozliczenia i reklamacje finansowe oraz korespondencje, włącznie z fakturami, należy kierować do komórki odpowiedzialnej tj. Biura Finansów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na adres e-mail: aerosales@pansa.pl.

Przesłanie dokumentów finansowych na inny adres może spowodować opóźnienia, na skutek których może nastąpić zawieszenie świadczenia usług, prenumeraty itp.

Wszelkie nadpłaty powstałe na skutek wniesionych opłat będą zaliczane na poczet przyszłych wpłat dokonywanych w latach następnych lub ulegną zwrotowi.

All financial remittances, claims or correspondence, including invoices, shall be addressed to the Financial Bureau of the Polish Air Navigation Services Agency, to the e-mail address: aerosales@pansa.pl.

Delays caused by sending the documents to an address other than specified below may result in suspension of services, subscription etc.

All overpayment from the effected payments will be credited to the future payments of the next years or will be reimbursed.

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Biuro Finansów
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: +48-22-574-6227, +48-81-452-6227

Faks: +48-22-574-6229, +48-81-452-6229

E-mail: aerosales@pansa.pl

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
Financial Bureau
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Phone: +48-22-574-6227, +48-81-452-6227

Fax: +48-22-574-6229, +48-81-452-6229

E-mail: aerosales@pansa.pl

3.1.4 SYSTEM AIRAC

3.1.4.1 Wszystkie Zmiany i Suplementy do AIP Polska są wydawane w dniach publikacji cyklu AIRAC i obowiązują od daty podanej na stronie tytułowej danej Zmiany.

Zmiany AIRAC są wysyłane z wyprzedzeniem co najmniej 42-dniowym, tak by dotarły do odbiorców na co najmniej 28 dni przed datą ich wejścia w życie.

W przypadku planowanych znaczących zmian wymagających wcześniejszego zawiadomienia, Zmiany AIRAC są wysyłane z takim wyprzedzeniem, aby dotarły do odbiorców na co najmniej 56 dni (2 cykle AIRAC) przed ich datą wejścia w życie.

3.1.4.2 Jeśli Zmiana lub Suplement do AIP publikowane są zgodnie z cyklem AIRAC, należy wydać tzw. „Trigger NOTAM” z odniesieniem do odpowiedniego numeru Zmiany do AIP lub numeru Suplementu do AIP. NOTAM ten obowiązuje przez 14 dni począwszy od odpowiedniej daty ważności AIRAC.

3.1.4.3 Zawiadomienie NIL jest wydawane w ten sam sposób.

3.1.4.4 Daty cyklu AIRAC w roku kalendarzowym 2025:

AIRAC SYSTEM

All Amendments and Supplements to AIP Poland are issued in accordance with AIRAC cycle publication dates and become effective on the date indicated on the Amendment cover sheet.

AIRAC Amendments are distributed at least 42 days in advance in order for information to be made available and reach recipients at least 28 days in advance of the effective date.

In cases where major changes are planned, the AIRAC Amendments are sent with a distribution date of at least 56 days in advance of the effective date (2 AIRAC cycles).

When an AIP Amendment or an AIP Supplement is published in accordance with AIRAC procedures, a so-called “Trigger NOTAM” shall be issued with reference to the appropriate AIP Amendment number or AIP Supplement number. The NOTAM is valid for 14 days beginning from the appropriate AIRAC effective date.

NIL notification is issued in the same way.

The AIRAC cycle dates schedule for the year 2025:

Data rozpoczęcia obowiązywania danych Effective date	Data dostarczenia danych do Zmiany AIRAC Deadline for AIRAC Amendment	Data publikacji TRIGGER NOTAM Publication date of TRIGGER NOTAM
2025-01-23	2024-11-07	2024-12-12
2025-02-20	2024-12-05	2025-01-09
2025-03-20	2025-01-02	2025-02-06
2025-04-17	2025-01-30	2025-03-06
2025-05-15	2025-02-27	2025-04-03
2025-06-12	2025-03-27	2025-05-01
2025-07-10	2025-04-24	2025-05-29
2025-08-07	2025-05-22	2025-06-26
2025-09-04	2025-06-19	2025-07-24
2025-10-02	2025-07-17	2025-08-21
2025-10-30	2025-08-14	2025-09-18
2025-11-27	2025-09-11	2025-10-16
2025-12-25	NIL	2025-11-13
2026-01-22	2025-11-06	2025-12-11

3.1.5 INFORMACJA PRZED LOTEM NA LOTNISKACH/LĄDOWISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW

ARO udostępnia Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) zdalnie poprzez e-mail lub usługi iw.b.pansa.pl.

W ramach oprogramowania IWB (Integrated Web Briefing) (iw.b.pansa.pl), Biuletyn Informacji Przed Lotem dostępny jest dla zarejestrowanych użytkowników.

PRE-FLIGHT INFORMATION AT AERODROMES/HELIPORTS

ARO publishes Pre-flight information bulletin (PIB) remotely by e-mail or iw.b.pansa.pl services.

Within IWB (Integrated Web Briefing) (iw.b.pansa.pl) software, Pre-flight information bulletin is available for registered users.

3.2.5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH

LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A 1: 15 000 1: 15 000 1: 20 000 1: 15 000 1: 20 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26 Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29 Kraków - Balice RWY 07/25 Katowice - Pyrzowice RWY 08/26 Lublin RWY 07/25 Łódź RWY 07/25 Warszawa/Modlin RWY 08/26 Poznań - Ławica RWY 10/28 Warszawa-Radom RWY 07/25 Rzeszów - Jasionka RWY 09/27 Szczecin - Goleniów RWY 13/31 Olsztyn - Mazury RWY 01/19 Warsaw Chopin Airport RWY 11/29 Warsaw Chopin Airport RWY 15/33 Wrocław - Strachowice RWY 11/29 Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPBY 2-1-1 AD 2 EPGD 2-1-1 AD 2 EPKK 2-1-1 AD 2 EPKT 2-1-1 AD 2 EPLB 2-1-1 AD 2 EPLL 2-1-1 AD 2 EPMO 2-1-1 AD 2 EPPO 2-1-1 AD 2 EPRA 2-1-1 AD 2 EPRZ 2-1-1 AD 2 EPSC 2-1-1 AD 2 EPSY 2-1-1 AD 2 EPWA 2-1-1 AD 2 EPWA 2-1-2 AD 2 EPWR 2-1-1 AD 2 EPZG 2-1-1	11 JUL 2024 05 SEP 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 04 NOV 2021 05 SEP 2024 03 MAR 2016 28 NOV 2024 28 NOV 2024 18 MAY 2023 05 SEP 2024 05 SEP 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 11 JUL 2024 05 SEP 2024
Precision Approach Terrain Chart - ICAO 1: 5 000 1: 5 000 1: 2 500 1: 2 500 1: 2 500 1: 2 500 1: 2 500 1: 2 500 1: 2 500 1: 5 000 1: 2 500 1: 2 500	Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 26 Lublin: Lublin RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 33 Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPGD 3-1-1 AD 2 EPKK 3-1-1 AD 2 EPKT 3-1-1 AD 2 EPLB 3-1-1 AD 2 EPMO 3-1-1 AD 2 EPPO 3-1-1 AD 2 EPRZ 3-1-1 AD 2 EPSY 3-1-1 AD 2 EPWA 3-1-1 AD 2 EPWA 3-1-2 AD 2 EPWR 3-1-1	05 SEP 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 18 AUG 2016 23 JUL 2015 13 JUN 2024 08 OCT 2020 07 SEP 2023 13 JUN 2024 13 JUN 2024 28 APR 2016
Enroute Chart - ICAO 1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	23 JAN 2025
Area Chart - ICAO 1: 500 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000	TMA BYDGOSZCZ TMA GDAŃSK TMA KRAKÓW	ENR 6.2-2 ENR 6.2-3 ENR 6.2-4	13 JUN 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000	TMA LUBLIN TMA POZNAŃ TMA RADOM TMA RZESZÓW TMA SZCZECIN TMA OLSZTYN TMA WARSZAWA TMA ŁÓDŹ	ENR 6.2-5 ENR 6.2-6 ENR 6.2-7 ENR 6.2-8 ENR 6.2-9 ENR 6.2-10 ENR 6.2-11 AD 2 EPLL 5-2-1	13 JUN 2024 28 NOV 2024 13 JUN 2024 23 JAN 2025 31 OCT 2024 13 JUN 2024 31 OCT 2024 13 JUN 2024
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08 Bydgoszcz RWY 26 Bydgoszcz RNP RWY 08 Bydgoszcz RNP RWY 26 Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RNAV RWY 07 Kraków - Balice RNAV RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08 Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26 Lublin: Lublin RNP RWY 07 Lublin RNP RWY 25 Łódź: Łódź RNP RWY 07 Łódź RNP RWY 25 Łódź RNP RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RNAV RWY 08 Warszawa/Modlin RNAV RWY 26 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RNAV RWY 10 Poznań - Ławica RNAV RWY 28 Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RNP RWY 07 Warszawa - Radom RNP RWY 25 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09 Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27 Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RNP RWY 13 Szczecin - Goleniów RNP RWY 31 Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RNP RWY 01 Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPBY 4-1-1 AD 2 EPBY 4-1-3 AD 2 EPBY 4-2-1-0 AD 2 EPBY 4-2-2-0 AD 2 EPGD 4-2-1-0 AD 2 EPGD 4-2-2-0 AD 2 EPKK 4-2-1-0 AD 2 EPKK 4-2-2-0 AD 2 EPKT 4-2-1-0 AD 2 EPKT 4-2-2-0 AD 2 EPLB 4-2-1-0 AD 2 EPLB 4-2-2-0 AD 2 EPLL 4-2-1-0 AD 2 EPLL 4-2-2-0 AD 2 EPLL 4-2-3-0 AD 2 EPMO 4-2-1-0 AD 2 EPMO 4-2-2-0 AD 2 EPPO 4-2-1-0 AD 2 EPPO 4-2-2-0 AD 2 EPRA 4-2-1-0 AD 2 EPRA 4-2-2-0 AD 2 EPRZ 4-2-1-0 AD 2 EPRZ 4-2-2-0 AD 2 EPSC 4-2-1-0 AD 2 EPSC 4-2-2-0 AD 2 EPSY 4-2-1-0 AD 2 EPSY 4-2-2-0	05 SEP 2024 05 SEP 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 11 JUL 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 23 JAN 2025 23 JAN 2025 31 OCT 2024 31 OCT 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33 Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11 Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWA 4-2-1-0 AD 2 EPWA 4-2-2-0 AD 2 EPWA 4-2-3-0 AD 2 EPWA 4-2-4-0 AD 2 EPWR 4-2-1-0 AD 2 EPWR 4-2-2-0	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08/26 Bydgoszcz RNP RWY 08 Bydgoszcz RNP RWY 26 Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RNAV RWY 07 Kraków - Balice RNAV RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08 Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26 Lublin: Lublin RWY 07/25 Lublin RNP RWY 07 Lublin RNP RWY 25 Łódź: Łódź RNP RWY 07 Łódź RNP RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RNAV RWY 08 Warszawa/Modlin RNAV RWY 26 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28 Poznań - Ławica RNAV RWY 10 Poznań - Ławica RNAV RWY 28 Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RNP RWY 07 Warszawa - Radom RNP RWY 25 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09 Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27 Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RNP RWY 13 Szczecin - Goleniów RNP RWY 31 Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RNP RWY 01 Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPBY 5-1-1 AD 2 EPBY 5-3-1-0 AD 2 EPBY 5-3-2-0 AD 2 EPGD 5-3-1-0 AD 2 EPGD 5-3-2-0 AD 2 EPKK 5-3-1-0 AD 2 EPKK 5-3-2-0 AD 2 EPKT 5-3-1-0 AD 2 EPKT 5-3-2-0 AD 2 EPLB 5-1-1 AD 2 EPLB 5-3-1-0 AD 2 EPLB 5-3-2-0 AD 2 EPLL 5-3-1-0 AD 2 EPLL 5-3-2-0 AD 2 EPMO 5-3-1-0 AD 2 EPMO 5-3-2-0 AD 2 EPPO 5-1-1 AD 2 EPPO 5-3-1-0 AD 2 EPPO 5-3-2-0 AD 2 EPRA 5-3-1-0 AD 2 EPRA 5-3-2-0 AD 2 EPRZ 5-3-1-0 AD 2 EPRZ 5-3-2-0 AD 2 EPSC 5-3-1-0 AD 2 EPSC 5-3-2-0 AD 2 EPSY 5-3-1-0 AD 2 EPSY 5-3-2-0	05 SEP 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 23 JAN 2025 23 JAN 2025 31 OCT 2024 31 OCT 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29 Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33	AD 2 EPWA 5-3-1-0 AD 2 EPWA 5-3-2-0 AD 2 EPWA 5-3-3-0 AD 2 EPWA 5-3-4-0	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
1: 750 000 1: 750 000	Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11 Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWR 5-3-1-0 AD 2 EPWR 5-3-2-0	31 OCT 2024 31 OCT 2024
1: 500 000 1: 500 000	Zielona Góra - Babimost: Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 Zielona Góra - Babimost RNP RWY 06/24	AD 2 EPZG 5-1-1 AD 2 EPZG 5-3-1-0	13 JUN 2024 13 JUN 2024
Instrument Approach Chart - ICAO 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Bydgoszcz: ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D) Gdańsk Lech Walesa: ILS CAT II & III or LOC RWY 29 VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) Kraków - Balice: ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D) Katowice - Pyrzowice: ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D) Lublin: ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D) ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D) Łódź: ILS z RWY 25 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-1 AD 2 EPBY 6-1-3 AD 2 EPBY 6-2-1 AD 2 EPBY 6-2-3 AD 2 EPBY 6-2-5 AD 2 EPBY 6-6-1-1 AD 2 EPBY 6-6-2-1 AD 2 EPGD 6-1-1 AD 2 EPGD 6-2-1 AD 2 EPGD 6-2-3 AD 2 EPGD 6-6-1-1 AD 2 EPGD 6-6-2-1 AD 2 EPKK 6-1-1 AD 2 EPKK 6-2-1 AD 2 EPKK 6-2-3 AD 2 EPKK 6-6-1-1 AD 2 EPKK 6-6-2-1 AD 2 EPKT 6-1-1 AD 2 EPKT 6-2-1 AD 2 EPKT 6-2-3 AD 2 EPKT 6-6-1-1 AD 2 EPKT 6-6-2-1 AD 2 EPLB 6-1-1 AD 2 EPLB 6-1-3 AD 2 EPLB 6-2-1 AD 2 EPLB 6-2-3 AD 2 EPLB 6-2-5 AD 2 EPLB 6-2-7 AD 2 EPLB 6-6-1-1 AD 2 EPLB 6-6-2-1 AD 2 EPLL 6-1-1 AD 2 EPLL 6-1-3 AD 2 EPLL 6-2-1 AD 2 EPLL 6-2-3 AD 2 EPLL 6-6-1-1	23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 23 JAN 2025 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-6-2-1	05 SEP 2024
Warszawa/Modlin:			
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMD 6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMD 6-2-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMD 6-2-3	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMD 6-6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMD 6-6-2-1	05 OCT 2023
Poznań - Ławica:			
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-1-1	28 NOV 2024
1: 500 000	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-2-1	28 NOV 2024
1: 500 000	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-2-3	28 NOV 2024
1: 500 000	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-6-1-1	28 NOV 2024
1: 500 000	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-6-2-1	28 NOV 2024
Warszawa - Radom:			
1: 250 000	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-1-1	28 NOV 2024
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-2-1	28 NOV 2024
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-2-3	28 NOV 2024
1: 250 000	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-3-1	28 NOV 2024
1: 250 000	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-3-3	28 NOV 2024
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-6-1-1	28 NOV 2024
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-6-2-1	28 NOV 2024
1: 250 000	PAR RWY 07 - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-9-1	28 NOV 2024
1: 250 000	PAR RWY 25 - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-9-3	28 NOV 2024
Rzeszów - Jasionka:			
1: 500 000	ILS CAT II z or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-1-1	23 JAN 2025
1: 500 000	ILS CAT II y or LOC y RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-1-3	23 JAN 2025
1: 500 000	VOR z RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-2-1	23 JAN 2025
1: 250 000	VOR y RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-2-3	23 JAN 2025
1: 500 000	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	23 JAN 2025
1: 500 000	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	23 JAN 2025
Szczecin - Goleniów:			
1: 250 000	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-1-1	03 OCT 2024
1: 250 000	VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-2-1	03 OCT 2024
1: 250 000	VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-2-3	03 OCT 2024
1: 250 000	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-6-1-1	05 SEP 2024
1: 250 000	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-6-2-1	05 SEP 2024
Olsztyn - Mazury:			
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-1-1	05 SEP 2024
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-1-3	05 SEP 2024
1: 500 000	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-1	05 SEP 2024
1: 500 000	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-3	05 SEP 2024
1: 500 000	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-5	05 SEP 2024
1: 500 000	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-6-1-1	31 OCT 2024
1: 500 000	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-6-2-1	31 OCT 2024
Warsaw Chopin Airport:			
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-1	31 OCT 2024
1: 500 000	ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-3	31 OCT 2024
1: 500 000	ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-5	31 OCT 2024
1: 500 000	ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-7	31 OCT 2024
1: 500 000	ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-9	31 OCT 2024
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-1	13 JUN 2024
1: 500 000	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-3	13 JUN 2024
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-5	31 OCT 2024
1: 500 000	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-7	13 JUN 2024
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-1-1	13 JUN 2024
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-2-1	13 JUN 2024

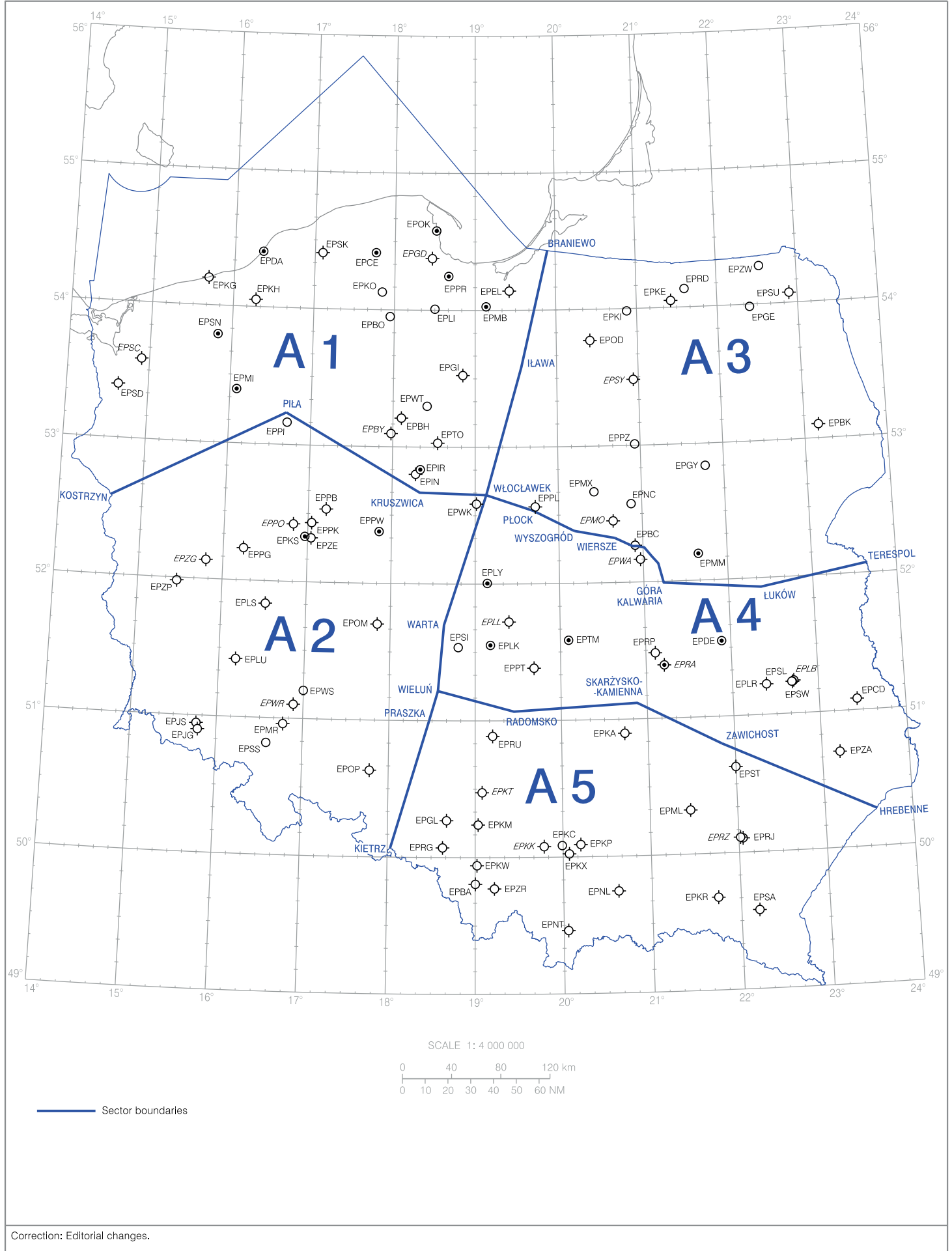
TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-3-1 AD 2 EPWA 6-6-4-1	13 JUN 2024 31 OCT 2024
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000	Wrocław - Strachowice: ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-1-1 AD 2 EPWR 6-2-1 AD 2 EPWR 6-2-3 AD 2 EPWR 6-2-5 AD 2 EPWR 6-6-1-1 AD 2 EPWR 6-6-2-1	31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024 31 OCT 2024
1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Zielona Góra - Babimost: ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D) VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-1-1 AD 2 EPZG 6-1-3 AD 2 EPZG 6-2-1 AD 2 EPZG 6-2-3 AD 2 EPZG 6-6-1-1 AD 2 EPZG 6-6-2-1	05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024
Visual Approach Chart - ICAO 1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 7-1-1	13 JUN 2024
Aerodrome Chart - ICAO 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 20 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000	Bydgoszcz Gdańsk Lech Walesa Kraków - Balice Katowice - Pyrzowice Lublin Łódź Warszawa/Modlin Poznań - Ławica Warszawa - Radom Rzeszów - Jasionka Szczecin - Goleniów Olsztyn - Mazury Warsaw Chopin Airport Wrocław - Strachowice Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPBY 1-1-1 AD 2 EPGD 1-1-1 AD 2 EPKK 1-1-1 AD 2 EPKT 1-1-1 AD 2 EPLB 1-1-1 AD 2 EPLL 1-1-1 AD 2 EPMO 1-1-1 AD 2 EPPO 1-1-1 AD 2 EPRA 1-1-1 AD 2 EPRZ 1-1-1 AD 2 EPSC 1-1-1 AD 2 EPSY 1-1-1 AD 2 EPWA 1-1-1 AD 2 EPWR 1-1-1 AD 2 EPZG 1-1-1	11 JUL 2024 05 SEP 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 05 SEP 2024 15 JUL 2021 28 NOV 2024 23 JAN 2025 25 JAN 2024 03 OCT 2024 05 SEP 2024 11 JUL 2024 11 JUL 2024 05 SEP 2024
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO 1: 15 000 1: 15 000 For A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY 1: 15 000	Bydgoszcz Katowice - Pyrzowice Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPBY 1-2-1 AD 2 EPKT 1-2-1 AD 2 EPWA 1-2-1	11 JUN 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk Lech Walesa: APRONS 1, 2, 3 APRON 5 APRONS 6,7,8 Kraków - Balice: APRON	AD 2 EPBY 1-3-1 AD 2 EPBY 1-3-2 AD 2 EPGD 1-3-1 AD 2 EPGD 1-3-2 AD 2 EPGD 1-3-3 AD 2 EPKK 1-3-1	11 JUN 2024 11 JUN 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 05 SEP 2024 28 NOV 2024

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 5 000 1: 5 000	Katowice - Pyrzowice: APRON 1, 6 APRON 2, 3	AD 2 EPKT 1-3-1 AD 2 EPKT 1-3-2	28 NOV 2024 28 NOV 2024
1: 5 000 1: 5 000	Poznań - Ławica: APRON 1 APRONS 2, 3	AD 2 EPPO 1-3-1 AD 2 EPPO 1-3-2	28 NOV 2024 28 NOV 2024
1: 5000	Warszawa-Radom: APRONS 1, 2 (DE-ICING)	AD 2 EPRA 1-3-1	23 JAN 2025
1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000	Warsaw Chopin Airport: APRONS 1, 7A, 7B, 9 APRONS 3, 5A, 5B, 5C CARGO APRON, APRONS 12, 13 APRON 10 MILITARY APRON, APRON 9 APRON 2	AD 2 EPWA 1-3-1 AD 2 EPWA 1-3-2 AD 2 EPWA 1-3-3 AD 2 EPWA 1-3-4 AD 2 EPWA 1-3-5 AD 2 EPWA 1-3-6	13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 11 JUL 2024
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 500 000 1: 500 000	TMA GDAŃSK TMA KRAKÓW TMA POZNAŃ TMA WARSZAWA MTMA RADOM TMA RZESZÓW	ENR 6.7.1-0 ENR 6.7.2-0 ENR 6.7.3-0 ENR 6.7.4-0 ENR 6.7.5-0 ENR 6-7.6-0	31 OCT 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 11 JUL 2024 23 JAN 2024
VFR Arrival and Departure Routes 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 100 000 1: 500 000	Bydgoszcz Lublin Łódź Poznań - Ławica Rzeszów - Jasionka Olsztyn - Mazury Warsaw Chopin Airport Warsaw Chopin Airport Wrocław - Strachowice	AD 2 EPBY 7-2-1 AD 2 EPLB 7-2-1 AD 2 EPLL 7-2-1 AD 2 EPPO 7-2-1 AD 2 EPRZ 7-2-1 AD 2 EPSY 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-2 AD 2 EPWR 7-2-1	28 NOV 2024 13 JUN 2024 05 SEP 2024 23 JAN 2025 23 JAN 2025 05 SEP 2024 13 JUN 2024 13 JUN 2024 28 NOV 2024
Visual Operation Chart 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa Kraków - Balice Katowice - Pyrzowice Warszawa/Modlin Warszawa - Radom Szczecin - Goleniów Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPGD 7-3-1 AD 2 EPKK 7-3-1 AD 2 EPKT 7-3-1 AD 2 EPMO 7-3-1 AD 2 EPRA 7-3-1 AD 2 EPSC 7-3-1 AD 2 EPZG 7-3-1	31 OCT 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 28 NOV 2024 31 OCT 2024 13 JUN 2024

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Wskaźniki lokalizacji/Location indicators 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	11 JUL 2024
Teren górzysty w FIR WARSZAWA/Mountainous areas within FIR WARSZAWA 1: 4 000 000		GEN 3.3-0	01 DEC 2022
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-1	23 JAN 2025
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altitude setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-2	23 JAN 2025
Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/SAR localization within WARSZAWA FIR 1: 4 000 000		GEN 3.6-0	26 APR 2018

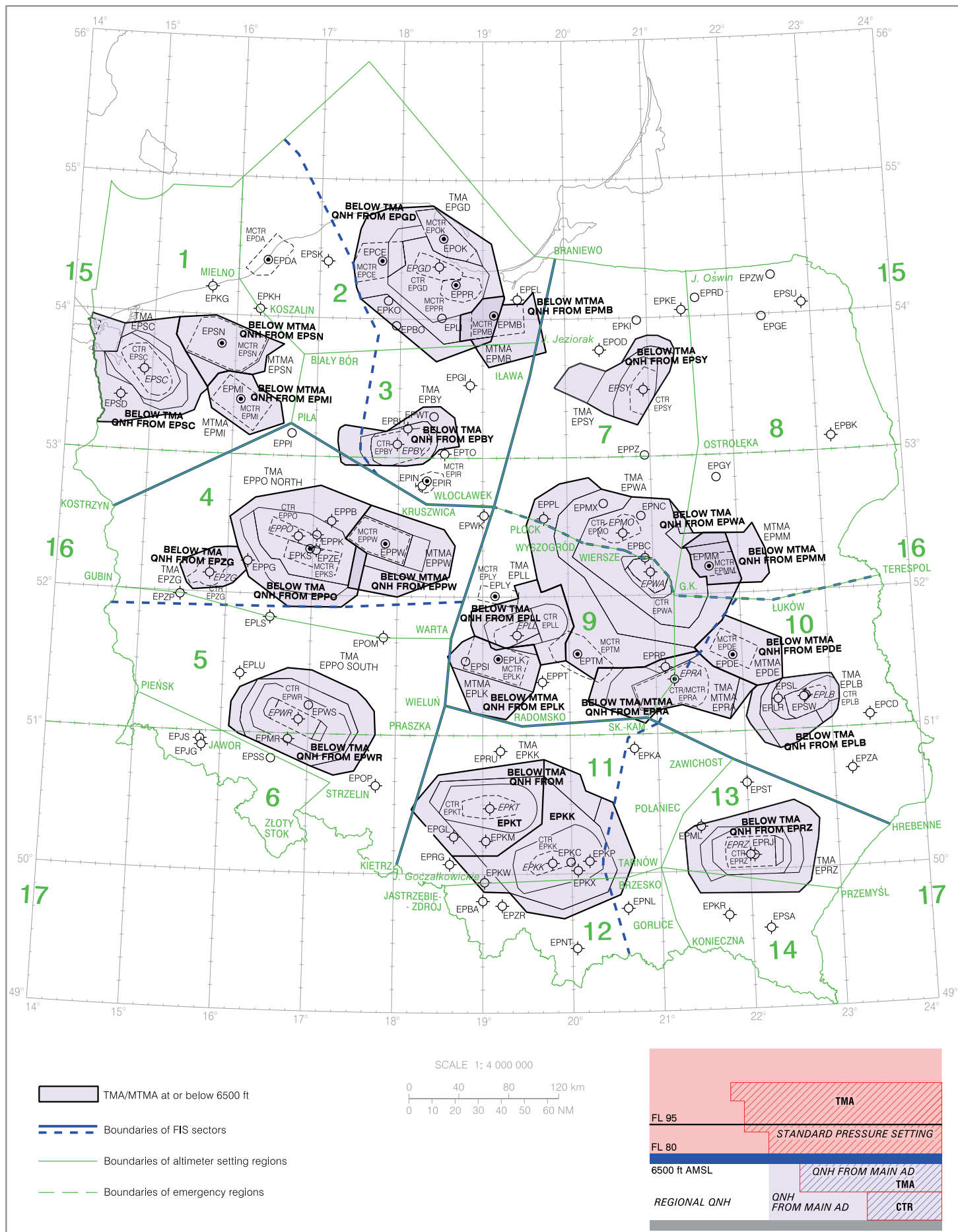
MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Strefy obowiązkowej łączności (RMZ)/Radio Communication Mandatory Zones (RMZs) 1: 4 000 000		ENR 2.2-1-0	18 MAY 2023
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-2	28 NOV 2024
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/ Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-3	23 JAN 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-1	23 JAN 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-2	23 JAN 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-3	23 JAN 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-4	13 JUN 2024
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-7	20 APR 2023
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	03 OCT 2024
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-1	31 OCT 2024
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-2	31 OCT 2024
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-3	12 SEP 2019
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	28 NOV 2024
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.4-2	21 APR 2022
Lekkie sondy balonowe IMGW/IMWM Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	31 OCT 2024
Lekkie sondy balonowe wojskowe/Military Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.5-2	31 OCT 2024
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.5-3	31 OCT 2024
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/Areas of aerial activities - airplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	05 SEP 2024
Rejony działalności lotniczej - loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem/Areas of aerial activities - paraglider or powered paragliding flights 1: 4 000 000		ENR 6.6-2	30 NOV 2023
Lotniska/lądowiska/lotniska dla śmigłowców/ Aerodromes/airfields/heliports 1: 4 000 000		AD 1.3-0	23 JAN 2025
Punkty krytyczne/Hot Spots 1: 5 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 1-1-2	28 NOV 2024
Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności/ Aerodrome Chart - Areas of Responsibility 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000	Gdańsk Lech Wałęsa Warsaw Chopin Airport Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPGD 1-1-2 AD 2 EPWA 1-1-2 AD 2 EPZG 1-1-2	05 SEP 2024 11 JUL 2024 05 SEP 2024
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020

**SEKTORY AIRMET
AIRMET SECTORS**



Correction: Editorial changes.

REGIONY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY
ALTIMETER SETTING REGIONS



Correction: Editorial changes.

ENR 1. PRZEPISY I PROCEDURY OGÓLNE
GENERAL RULES AND PROCEDURES**ENR 1.1 PRZEPISY OGÓLNE****GENERAL RULES****WPROWADZENIE****INTRODUCTION****1. KRAJOWE PRZEPISY LOTNICZE****NATIONAL AIR REGULATIONS**

1.1 Podstawowym aktem prawnym dotyczącym lotnictwa cywilnego w FIR Warszawa jest ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., opublikowana w Dzienniku Ustaw z 2023 r. poz. 2110.

The basic legal act on aviation in the FIR Warszawa is the Aviation Law Act of 3 July 2002 promulgated in the Journal of Laws of 2023, item 2110.

1.2 Szczegółowe krajowe przepisy lotnicze są wydawane przez ministra właściwego do spraw transportu. Wytyczne i instrukcje związane ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego wydaje Prezes ULC.

Detailed national aviation regulations shall be issued by the Minister with responsibility for transport. Guidance and instructions related to application of aviation regulations in the area of civil aviation shall be issued by the President of the Civil Aviation Authority.

1.3 W FIR Warszawa przepisy lotnicze zawarte w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA) oraz zmieniającym 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 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1 z późn. zm.) są uszczegółowione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1305).

Within the FIR Warszawa aviation regulations included in a Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA) and amending Implementing Regulation (EC) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010 (OJ L 281, 13.10.2012, p. 1 with later amendments) are specified in the Regulation of the Minister of Infrastructure of 17 July 2020 on air traffic regulations (Journal of Laws of 2020, item 1305).

1.4 W FIR Warszawa nie stosuje się ograniczenia prędkości przyrządowej (IAS – Indicated Airspeed) do 250 węzłów (kts) na wysokości bezwzględnej (AMSL – Above Mean Sea Level) poniżej 3050 m (10 000 ft) dla wojskowych statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa podczas realizacji zadań na potrzeby obronności państwa zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1305).

Within the FIR Warszawa limitations of indicated airspeed (IAS) to 250 kt shall not apply at an altitude (AMSL – Above Mean Sea Level) below 3050 m (10 000 ft) for military aircraft which cannot maintain this speed for technical or safety reasons during realisation of the tasks for the purposes of national defence in accordance with the Regulation of the Minister of Infrastructure of 17 July 2020 on air traffic regulations (Journal of Laws of 2020, item 1305).

1.5 Loty statków powietrznych, o których mowa w punkcie 1.4, mogą odbywać się wyłącznie w uzasadnionych przypadkach bez wykorzystania elementów zastosowania bojowego, po pozytywnej ocenie zagrożenia związanego z wykonywanym lotem, z prędkością (IAS – Indicated Airspeed) nie większą niż 450 węzłów (kt), z widzialnością poziomą w locie nie mniejszą niż 8 km oraz z utrzymaniem dwustronnej łączności radiowej z właściwym organem służby ruchu lotniczego.

Flights of aircraft mentioned in point 1.4 may be carried out only in justified cases without the use of elements of military use, after positive assessment of hazard related to the performed flight, at speeds (IAS – Indicated Airspeed) not greater than 450 kt, with the horizontal flight visibility not smaller than 8 km and with a two-way radio contact with a relevant air traffic services unit.

1.6 Wszelkie zwolnienia z wymogów rozporządzenia nr 923/2012 mogą być dokonane na zasadach opisanych w art. 4 tego rozporządzenia.

Any exemptions from the requirements of Regulation No 923/2012 may be made as described in Art. 4 of the Regulation.

1.6.1 Wniosek, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012, zawiera:

The application as referred to in Art. 4, paragraph 1 of Regulation No 923/2012 shall include:

- 1) nazwę i adres siedziby wnioskodawcy;
- 2) określenie działania wykonywanego w interesie publicznym;
- 3) wskazanie szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012, od przestrzegania których ma być przyznane zwolnienie;
- 4) uzasadnienie potrzeby zwolnienia z poszczególnych wymogów, wskazanych zgodnie z pkt 3);
- 5) okres wnioskowanego zwolnienia.

- 1) name and address of the applicant's head office;
- 2) specification of activity of public interest;
- 3) indication of detailed requirements of Regulation No 923/2012 for which an exemption shall be granted;
- 4) justification for the need of exemption from particular requirements indicated in accordance with point 3);
- 5) period of the requested exemption.

1.6.2 Do wniosku dołącza się:

The application shall be accompanied by:

- 1) identyfikację zagrożeń związanych z zakresem wykonywanych działań, wynikających z wnioskowanego zwolnienia;
- 2) ocenę ryzyka w zakresie zidentyfikowanych zagrożeń;
- 3) opis działań minimalizujących ryzyko do poziomu akceptowalnego.

- 1) identification of hazards related to the the scope of conducted activities, resulting from the requested exemption;
- 2) risk assessment for identified hazards;
- 3) description of risk-mitigating actions.

1.7 Loty grupowe w przestrzeni kontrolowanej, o których mowa w pkt. SERA.3135 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, wykonuje się zgodnie z poniższymi wymogami:

Formation flights in controlled airspace described under SERA.3135 of the annex to Regulation No 923/2012 shall be performed in accordance with the following conditions:

- a) jeden z pilotów dowódców zostaje wyznaczony dowódcą statku powietrznego prowadzącego;
- b) pod względem nawigacji i składania meldunku pozycyjnego grupa wykonuje lot jako pojedynczy statek powietrzny;

- a) one of the pilots-in-command shall be designated as the flight leader;
- b) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;

- c) za zapewnienie separacji między statkami powietrznymi w locie odpowiada pilot dowódca statku powietrznego prowadzącego oraz piloci dowódcy innych statków powietrznych w locie, także w okresach przejściowych, w trakcie których statki powietrzne manewrują, ustalając własną separację w grupie, a także podczas formowania i rozformowania grupy; oraz
- d) w przypadku państwowych statków powietrznych maksymalna odległość poprzeczna, podłużna i pionowa między każdym statkiem powietrznym a dowódcą statku powietrznego prowadzącego jest zgodna z konwencją chicagowską. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem państwowych, zachowują odległość od statku prowadzącego poprzeczną i podłużną nieprzekraczającą 1 km (0,5 NM) oraz 30 m (100 ft) w pionie.

1.8 Procedury składania planu lotu są opisane w ENR 1.10.

2. PROCEDURY

2.1 Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne odbywa się na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne oraz stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2004 r. poz. 916).

2.2 Bez względu na rodzaj lotu, za posiadanie wszelkich wymaganych zgód (zezwoleń), jeśli wymagane, odpowiedzialny jest użytkownik statku powietrznego.

2.3 Plan lotu lub powtarzalny plan lotu może być złożony do służb ATS za pośrednictwem IFPS na następujące adresy (AFTN: EUCHZMFP, EUCBZMFP) wyłącznie po wcześniejszym uzyskaniu wszelkich, jeśli wymagane, zezwoleń (zgód).

2.4 Plan lotu/powtarzalny plan lotu złożony przez użytkownika statku powietrznego, który nie uzyskał wymaganych zezwoleń na wykonanie operacji lotniczej w FIR Warszawa, nie będzie akceptowany przez służby państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

3. LOTY KRAJOWE OBCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NA LOTNISKA WOJSKOWE NIEDOPUSZCZONE DO RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO

O zezwolenie na lot obcych statków powietrznych na lotniska wojskowe niedopuszczone do ruchu międzynarodowego użytkownicy tych statków mogą się zwrócić do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. PRACE LOTNICZE

4.1 Prace lotnicze oznaczają operacje lotnicze, podczas których statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza.

4.2 Operacje lotnicze związane z wykonywaniem prac lotniczych należy zgłosić do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w celu skoordynowania z właściwą służbą ATS na minimum 5 dni roboczych, a w przypadkach lotów obejmujących przestrzeń wymagającą koordynacji z kilkoma organami ATS na minimum 7 dni roboczych, przed datą rozpoczęcia takich lotów.

4.3 Zgłoszenie powinno zawierać następujące informacje:

- rodzaj prac lotniczych;
- typ i znak rejestracyjny statku powietrznego;
- termin i czas wykonywania prac (zgłoszenie nie powinno przekraczać 90 dni realizacji);
- współrzędne geograficzne rejonu/tras prac lotniczych w systemie WGS-84 i w formacie DMS (stopnie, minuty, sekundy) oraz mapę tych rejonów/tras;
- wysokość lotów podaną odpowiednio w ft AMSL lub FL;
- kopię zlecenia albo zgody burmistrza (prezydenta) miasta w przypadku lotów naruszających przestrzeń nad miastami o liczbie mieszkańców powyżej 25 000 (patrz ENR 5.1);
- dokument potwierdzający uzgodnienie z zarządzającym daną strefą ograniczoną (R) w przypadku lotów naruszających przestrzeń stref R wyznaczonych nad parkami narodowymi lub innymi obiektami;
- kopię zlecenia albo zgody zarządzającego obiektem chronionym strefą P.

c) separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and

d) for state aircraft a maximum lateral, longitudinal and vertical distance between each aircraft and the flight leader in accordance with the Chicago Convention. For other than state aircraft a distance not exceeding 1 km (0.5 NM) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

Procedures for filing a flight plan are described in ENR 1.10.

PROCEDURES

Performing international flights by foreign aircraft shall be conducted in accordance with provisions specified in the Regulation of the Minister of Infrastructure of 20 April 2004 on performing international flights by foreign civil aircraft and on permanent residence of Polish civil aircraft abroad and foreign civil aircraft in the Republic of Poland (Journal of Laws of 2024, item 916).

An aircraft user is responsible for obtaining all required clearances (if applicable), regardless of the type of flight to be performed.

A flight plan or repetitive flight plan may be submitted to civil ATS unit via IFPS service (AFTN address: EUCHZMFP, EUCBZMFP) only in case all required clearances (if applicable) have been obtained earlier.

Polish civil ATS unit will reject all flight plans/repetitive flight plans to be operated within the FIR Warszawa for which required clearances (if applicable) have not been obtained.

DOMESTIC FLIGHTS OF FOREIGN AIRCRAFT TO MILITARY AERODROMES UNAUTHORIZED FOR INTERNATIONAL TRAFFIC

The aircraft operators should contact the Civil Aviation Authority in case of planning flights of foreign aircraft to military aerodromes unauthorized for international traffic.

AERIAL WORK

Aerial work means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialised services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.

Aerial work related to an aircraft operation shall be notified to the Polish Air Navigation Services Agency for coordination with the relevant ATS unit at least 5 working days, for flights within airspace which involves coordination with several ATS units at least 7 working days, in advance of the date of commencement of such flights.

The notification shall contain the following information:

- type of aerial work;
- aircraft type and registration;
- date and time of the work (the notified period should not exceed 90 days);
- geographical coordinates of the aerial work areas/routes in WGS-84 and DMS (degrees, minutes, seconds) format, and map of these areas/routes;
- level expressed in terms of ft AMSL or FL;
- copy of instruction or mayor's permission for flights infringing the airspace over towns with more than 25 000 inhabitants (see ENR 5.1);
- document confirming a coordination with the operator of a given restricted (R) area for flights infringing the airspace of restricted (R) areas established over national parks or other objects;
- copy of instruction or permission of the manager of the entity which is under P area restrictions.

- | | | |
|------|---|--|
| 4.4 | W przypadku potrzeby przyznania priorytetu (wynikającego ze specyfiki konkretnego lotu wykonującego prace lotnicze) w stosunku do elastycznych struktur przestrzeni powietrznej należy precyzyjnie określić termin (konkretny dzień) oraz godziny realizacji prac lotniczych. | Where a priority over flexible airspace structures is required (with regard to the specificities of the aerial work flight), the exact date and hours of the aerial work shall be specified. |
| 4.5 | Zgłoszeniu nie podlegają loty poszukiwawcze, ratownicze, obserwacyjne i patrolowe. Loty takie należy wykonywać zgodnie z przepisami dla danej klasy przestrzeni. | Flights not subject to the requirement to notify are search, rescue, observation and patrol flights. Such flights are to be conducted in accordance with relevant airspace class rules. |
| 4.6 | Operacje lotnicze związane z wykonywaniem prac lotniczych w przestrzeni wyznaczonej dla lotnisk cywilnych (ATZ) i wojskowych (MCTR/MTMA) należy przed rozpoczęciem ich realizacji uzgodnić z zarządzającym danym lotniskiem lub z głównym użytkownikiem danego lotniska. | Flight operations related to aerial work within airspace established for civil (ATZ) and military (MCTR/MTMA) aerodromes are to be coordinated with the administration or the main user of the relevant aerodrome prior to their commencement. |
| 4.7 | Loty w przestrzeni stref ograniczonych (R), stref zakazanych (P), stref niebezpiecznych (D) – patrz ENR 5.1. | For flights within the airspace of restricted (R), prohibited (P), danger (D) areas see ENR 5.1. |
| 4.8 | Loty w strefie identyfikacji obrony powietrznej ADIZ – patrz ENR 5.2.3. | For flights within the ADIZ see ENR 5.2.3. |
| 4.9 | W planowaniu operacji lotniczych związanych z pracami lotniczymi operator/organizator lotów powinien uwzględnić dostępność przestrzeni powietrznej związaną z planowaną (w AUP/UUP) oraz faktyczną aktywnością elastycznych elementów przestrzeni powietrznej (w AMC Polska). | When planning flight operations related to aerial work, the operator/organiser of flights should consider the availability of airspace resulting from planned (in AUP/UUP) and actual activity of flexible airspace elements (in AMC Poland). |
| 4.10 | Operator/organizator operacji lotniczych związanych z pracami lotniczymi jest odpowiedzialny za posiadanie wszystkich niezbędnych dokumentów zgodnie z odpowiednimi przepisami wymaganymi do wykonywania prac lotniczych. | The operator/organiser of flight operations related to aerial work is responsible for having all required documents in place in accordance with relevant requirements for carrying out aerial work. |

ENR 1.6

**SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA ATS
ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES****1. RADAR PIERWOTNY**

W FIR Warszawa zapewniana jest radarowa służba ruchu lotniczego w następujących służbach:

ACC - WARSZAWA RADAR
APP - GDAŃSK ZBLIŻANIE
KRAKÓW ZBLIŻANIE
POZNAŃ ZBLIŻANIE
WARSZAWA ZBLIŻANIE
TWR - GDAŃSK WIEŻA
KATOWICE WIEŻA
KRAKÓW WIEŻA
MODLIN WIEŻA
OKĘCIE WIEŻA
POZNAŃ WIEŻA
RZESZÓW WIEŻA
WROCŁAW WIEŻA
FIS - GDAŃSK INFORMACJA
KRAKÓW INFORMACJA
POZNAŃ INFORMACJA
WARSZAWA INFORMACJA

PRIMARY RADAR

Radar Air Traffic Service is provided within the FIR Warszawa by the following services:

ACC - WARSZAWA RADAR
APP - GDAŃSK APPROACH
KRAKÓW APPROACH
POZNAŃ APPROACH
WARSZAWA APPROACH
TWR - GDAŃSK TOWER
KATOWICE TOWER
KRAKÓW TOWER
MODLIN TOWER
OKĘCIE TOWER
POZNAŃ TOWER
RZESZÓW TOWER
WROCŁAW TOWER
FIS - GDAŃSK INFORMATION
KRAKÓW INFORMATION
POZNAŃ INFORMATION
WARSZAWA INFORMATION

1.1 SEPARACJE RADAROWE

Minimum separacji radarowej W FIR Warszawa wynosi 5 NM, dodatkowo dla APP GDAŃSK oraz APP WARSZAWA w promieniu 16 NM od anteny radaru, minimum separacji może być zmniejszone do 3 NM.

RADAR SEPARATIONS

Minimum radar separation within the FIR Warszawa is 5 NM, additionally in GDAŃSK APP and WARSZAWA APP within the radius of 16 NM from radar antenna the separation, minimum may be reduced to 3 NM.

1.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA

Postępowanie załogi w wypadku utraty łączności powinno być zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.3., Załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Przepisy ruchu lotniczego, rozdział 3, punkt 3.6.5.2., Załącznikiem 11 do Konwencji o międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym - Służby Ruchu Lotniczego, rozdział 5, Regionalnymi Procedurami Uzupełniającymi dla Regionu Europy (Doc 7030).

W CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA w przypadku utraty łączności należy zastosować się odpowiednio do punktów: AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 lub AD 2 EPWA 2.22.5.5.

AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE

Procedures applicable in case of communication failure are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444) chapter 15, point 15.3., Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation - Rules of the Air, chapter 3, point 3.6.5.2., Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services, chapter 5, Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

In case of communication failure within the WARSZAWA/Modlin CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR and within WARSZAWA TMA points AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 or AD 2 EPWA 2.22.5.5 shall be applicable.

1.3 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

W przypadku niesprawności systemu dozoru ATS stosuje się procedury zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.4.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

In case of ATS surveillance system failure, procedures compliant with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.4 shall be applied.

1.4 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ

W przypadku niesprawności systemu dozoru ATS w trakcie zapewniania radarowej służby informacji powietrznej, gdy identyfikacja zostanie utracona, lub istnieje podejrzenie błędnej identyfikacji, służba radarowa zostaje zakończona, a piloci są o tym informowani.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE

In case of ATS surveillance system failure, during the provision of radar flight information service, when the identification is lost or the erroneous identification may be suspected, radar service is terminated and pilots are informed about this fact.

1.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE ZGŁASZANIA POZYCJI FONICZNIE I ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI KONTROLER-PILOT ŁĄCZEM TRANSMISJI DANYCH (CPDLC).

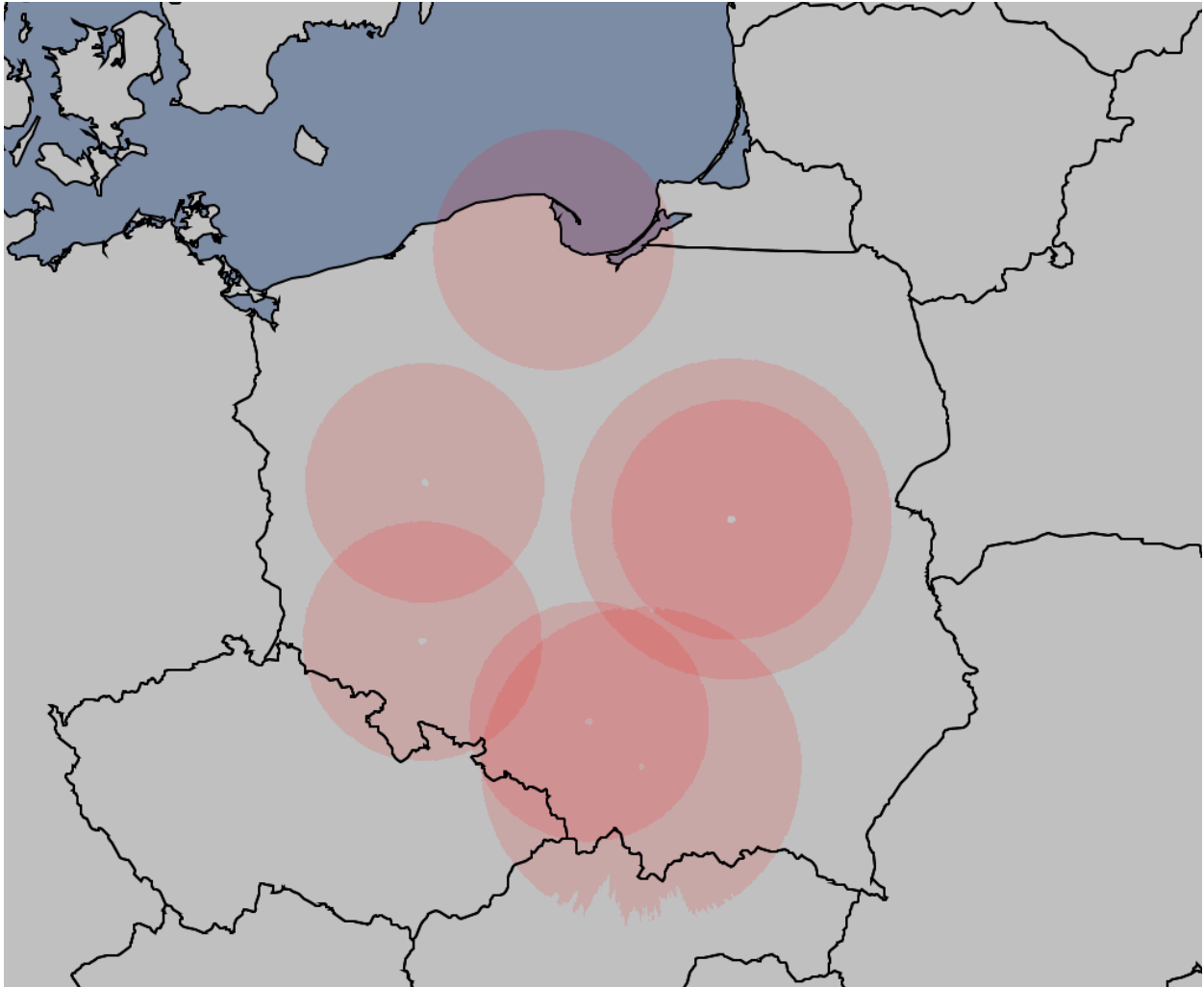
(PATRZ GEN 3.4.3)

VOICE AND CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) POSITION REPORTING REQUIREMENTS.

(SEE GEN 3.4.3)

1.6 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE PIERWOTNE NA WYSOKOŚCI FL 95

THE AREA OF PRIMARY RADAR COVERAGE AT FL 95



2. WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

W obszarze kontrolowanym ACC FIR Warszawa, oraz TMA GDAŃSK, TMA KRAKÓW, TMA POZNAŃ SOUTH, TMA POZNAŃ NORTH, TMA RZESZÓW, TMA WARSZAWA, CTR GDAŃSK/Lech Wałęsa, CTR KATOWICE/Pyrzowice, CTR KRAKÓW/Balice, CTR POZNAŃ/Ławica, CTR RZESZÓW/Jasionka, CTR WARSZAWA/Okęcie, CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WROCLAW/Strachowice wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.1 PROCEDURY AWARYJNE

Ustawienie transpondera na kod 7700 w modzie A i/lub we właściwym modzie zagrożenia ADS-B, zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.1.

Ustawienie transpondera na kod 7600 modu A zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.3.

Ustawienie transpondera na kod 7500 w modzie A zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.1.3.

2.2 SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR

Kody SSR przydzielane są zgodnie z ustaleniami Planu Żeglugi Powietrznej Regionu EUR ANP (Doc 7754), FASID, część IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego lot IFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 2000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

Within control area of the FIR Warszawa ACC and GDAŃSK TMA, KRAKÓW TMA, POZNAŃ SOUTH TMA, POZNAŃ NORTH TMA, RZESZÓW TMA, WARSZAWA TMA, GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR, KATOWICE/Pyrzowice CTR, KRAKÓW/Balice CTR, POZNAŃ/Ławica CTR, RZESZÓW/Jasionka CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR, WARSZAWA/Modlin CTR, WROCLAW/Strachowice CTR, an aircraft is required to be equipped with an SSR transponder operating in Mode A and C, unless the appropriate ATC unit cleared otherwise.

EMERGENCY PROCEDURES

Set the transponder to Mode A Code 7700 and/or the appropriate ADS-B emergency mode, in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.1.

Set the transponder to Mode A Code 7600 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.3.

Set the transponder to Mode A Code 7500 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 15, point 15.1.3.

SYSTEM OF SSR CODE ASSIGNMENT

SSR code allocation is provided in accordance with EUR ANP (Doc 7754), FASID, Part IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

If the pilot of an aircraft conducting IFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to Mode A, Code 2000 and switched on until receiving appropriate instructions.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego lot VFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 7000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

Po wylądowaniu pilot powinien zwolnić kod indywidualny (powrócić odpowiednio do kodu 7000 lub 2000).

2.3 KODY DLA POTRZEB RUCHU LOTNICZEGO

Mod A kod 7777 - transponder monitoringu naziemnego.

2.4 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE WTÓRNE NA WYSOKOŚCI FL 95

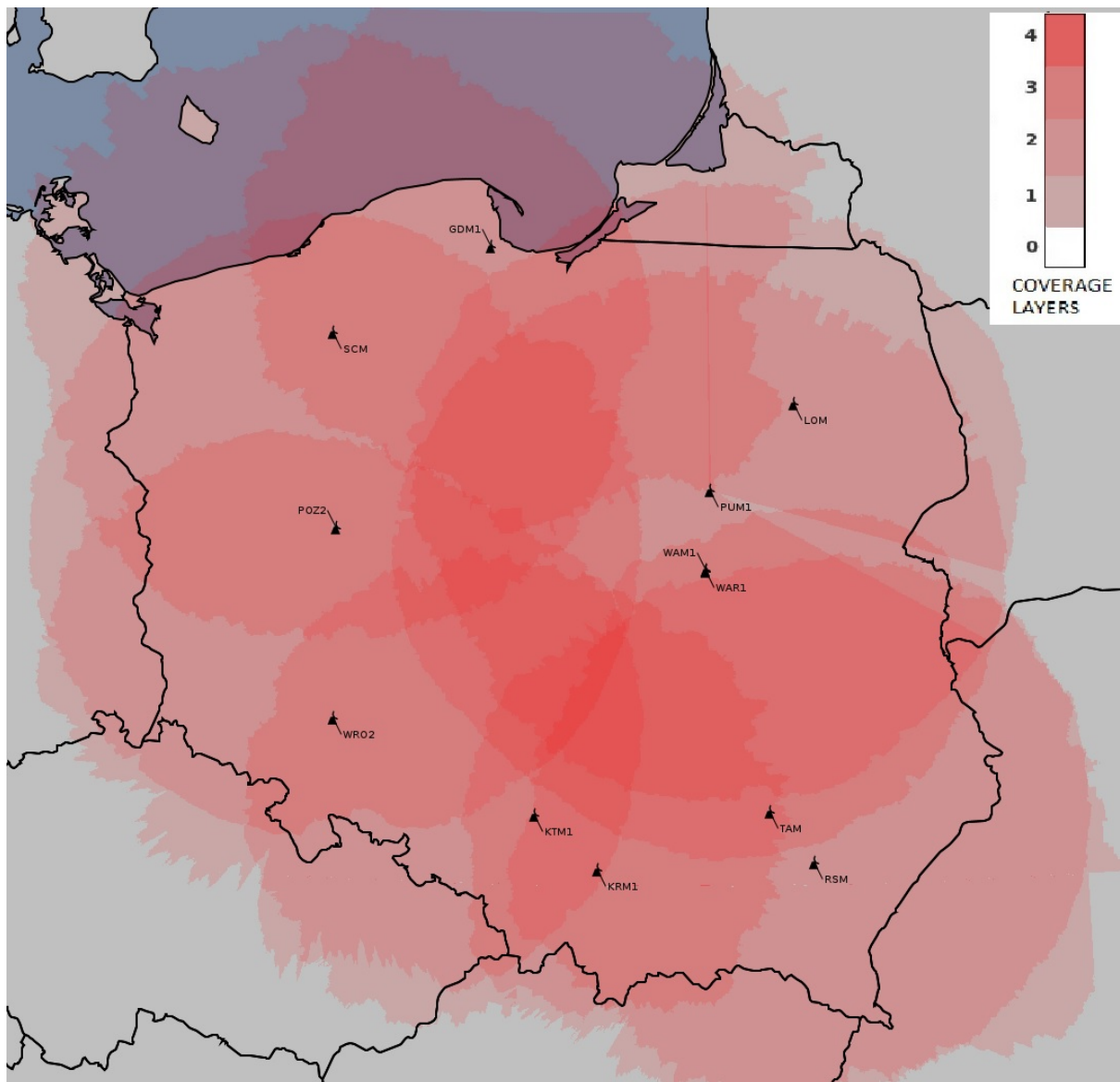
If the pilot of an aircraft conducting VFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to Mode A Code 7000 and switched on until receiving appropriate instructions.

The pilot should release the discrete code after landing (revert to Code 7000 or 2000 respectively).

CODES FOR AIR TRAFFIC USE

Mode A Code 7777 - ground monitoring transponder.

THE AREA OF SECONDARY RADAR COVERAGE AT FL 95



3. AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – ROZGLĄSZANIE

3.1 WPROWADZENIE

ADS-B OUT to funkcja na pokładzie statku powietrznego, która okresowo przesyła dane, takie jak identyfikacja, pozycja, prędkość i inne informacje. Łączem danych używanym do przesyłania komunikatów ADS-B w Europie jest rozszerzony squitter 1090 MHz. Pozycja ADS-B statku powietrznego pochodzi z pokładowych systemów GNSS.

3.2 WYPOSAŻENIE ADS-B I WYKORZYSTANIE DANYCH ADS-B

Wymagania dotyczące wyposażenia ADS-B OUT można znaleźć w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji Europejskiej (UE) nr 1207/2011 z późniejszymi zmianami. Wszystkie podane dane, nawet te wykraczające poza zakres określony w rozporządzeniu, podlegają weryfikacji.

AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – BROADCAST (ADS-B)

INTRODUCTION

ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used to transmit ADS-B messages in Europe is 1090 MHz Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS-based systems.

ADS-B EQUIPAGE AND ADS-B DATA USAGE

The requirements for ADS-B OUT equipage can be found in the European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments. All data items provided, even those over and above what is specified by the regulation, shall be verified.

Nadawane komunikaty ADS-B są przetwarzane przez odbiorniki ADS-B i systemy dozoru, wysyłane do systemów ATM i prezentowane na wyświetlaczu danych sytuacyjnych używanym przez dostawców ATS lub mogą być używane przez inne statki powietrzne z funkcją ADS-B IN i/lub ACAS.

Dane transmisyjne z ADS-B statku powietrznego mogą być przetwarzane w służbie ruchu lotniczego oparte na dozowaniu z danych ADS-B, jeżeli ich jakość jest zgodna z wymaganiami jakości danych służb ATS.

4. MULTILATERACJA (MLAT)

Multilateracja to technika nawigacji oparta na pomiarze różnicy pomiędzy odległościami do dwóch lub więcej stacji położonych w znanych lokalizacjach, które nadają sygnał rozsiewczo w określonych momentach czasu. System zapewnia wykrywanie i lokalizację statków powietrznych wyposażonych w transpondery z modem C/S, na podstawie danych z nadajników i sensorów rozlokowanych na elementach infrastruktury naziemnej.

4.1 System MLAT wykorzystywany jest w następujących służbach:

4.1.1 APP:

- GDAŃSK ZBLIŻANIE;
- POZNAŃ ZBLIŻANIE.

4.1.2 TWR:

- GDAŃSK WIEŻA

TWR GDAŃSK posługuje się systemem MLAT. System MLAT stanowi źródło informacji o ruchu w polu manewrowym lotniska. Wymagane są transpondery ADS-B w pojazdach poruszających się w polu manewrowym lotniska.

- OKĘCIE WIEŻA

TWR OKĘCIE posługuje się jedną stacją radarową SMR zlokalizowaną na wieży kontroli ruchu lotniczego oraz systemem MLAT. System MLAT stanowi źródło informacji o ruchu na polu manewrowym lotniska. Stacja radarowa SMR stanowi dodatkowe źródło informacji o ruchu na polu manewrowym lotniska z wyłączeniem następujących dróg kołowania: B1, D5, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8, J.

The broadcasted ADS-B messages are processed by ADS-B receivers and Surveillance systems, sent to the ATM systems and presented on the Situation Data Display used by ATS providers or can be used by other aircraft with ADS-B IN and/or ACAS functionality.

Aircraft transmitting ADS-B data may be provided with surveillance-based Air Traffic Services based on the ADS B data, if the provided data quality is in compliance with the ATS service data quality requirements.

MULTILATERATION (MLAT)

Multilateration is a navigation technique based on measuring the difference between the distances to two or more stations situated at known locations that broadcast a signal spread at specific points in time. The system provides detection and location of aircraft equipped with Mode C/S transponders, based on data from transmitters and sensors deployed on elements of the ground infrastructure.

MLAT system is used in the following services:

APP:

- GDAŃSK APPROACH;
- POZNAŃ APPROACH.

TWR:

- GDAŃSK TOWER

GDAŃSK TWR uses MLAT system. MLAT system provides information about ground movement in the manoeuvring area. ADS-B transponders are required in vehicles moving in the manoeuvring area of the aerodrome.

- OKĘCIE TOWER

OKĘCIE TWR uses one SMR located at the TWR facility and MLAT system. MLAT system provides information about ground movement on the manoeuvring area. SMR provides additional information about ground movement on the manoeuvring area except for TWYs: B1, D5, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8, J.

**ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA
FIR, UIR, TMA and CTA**

1. REJON INFORMACJI POWIETRZNEJ WARSZAWA

1. WARSZAWA FLIGHT INFORMATION REGION

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
<p>Granice poziomą FIR WARSZAWA wyznacza linia łącząca punkty o współrzędnych geograficznych: /The lateral limit of the WARSZAWA FIR is determined by the line joining the following points of geographical coordinates:</p> <p>1) 54 27 28.03 N 019 38 24.05 E (miejsce styku polsko-rosyjskiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego) / (intersection of the Polish-Russian land state border with Baltic seashore)</p> <p>2) 54 36 14.03 N 019 24 15.02 E</p> <p>3) 55 51 00 N 017 33 00 E</p> <p>4) 54 55 00 N 015 52 00 E</p> <p>5) 54 55 00 N 015 08 07 E - od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślonego z ARP Rönne (55 04 04 N 014 44 48 E) do punktu określonego w pkt 6: / from this point the arc of circle of 30 km radius centred at ARP Rönne (55 04 04 N 014 44 48 E) to the point specified in item 6:</p> <p>6) 54 55 00 N 014 21 27 E</p> <p>7) 54 07 38 N 014 15 17 E</p> <p>8) 54 07 34 N 014 12 05 E</p> <p>9) 53 59 16 N 014 14 32 E</p> <p>10) 53 55 40 N 014 13 34 E - miejsce styku polsko-niemieckiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego / intersection of the Polish-German land state border with Baltic seashore</p> <p>- dalej wzdłuż linii stanowiącej lądową granicę państwową Rzeczypospolitej Polskiej. / then along the line of the Republic of Poland land state border.</p>	<p>GND - FL 660</p>

UWAGI	REMARKS
<p>FIR WARSZAWA składa się z polskiej przestrzeni powietrznej (nad obszarem lądowym, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym) i określonej przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym Bałtyku.</p> <p>W skład tej przestrzeni powietrznej wchodzi przestrzeń kontrolowana i niekontrolowana.</p> <p>Dodatkowo, z przestrzeni tej są wydzielone elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej aktywowane tymczasowo (zgodnie z koncepcją FUA), które są określone jako przestrzeń niesklasyfikowana lub sklasyfikowana odpowiednio dla klas przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej.</p>	<p>The WARSZAWA FIR consists of the Polish airspace (over the land, internal waters and territorial sea) and defined airspace over the Baltic high sea.</p> <p>That airspace consists of controlled and uncontrolled airspace.</p> <p>Additionally, flexible elements of airspace structure activated temporarily (according to FUA concept) which are identified as unclassified or classified airspace for controlled and uncontrolled airspace classes respectively are segregated within the airspace.</p>
<p>2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA FIR WARSZAWA</p> <p>2.1 PRZESTRZEŃ KONTROLOWANA obejmuje:</p>	<p>2. AIRSPACE OF FIR WARSZAWA</p> <p>2.1 CONTROLLED AIRSPACE includes:</p>
<p>1) Przestrzeń od FL 95 do FL 660 - klasa "C", z wyłączeniem elastycznych elementów przestrzeni powietrznej, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.</p> <p>2) Przestrzeń TMA, MTMA, CTR, MCTR - poniżej FL 95 - klasa "C" lub "D" - patrz ENR 2.1.1 lub AD 2.</p> <p>3) Przestrzenie z delegowaną służbą do innych FIR - patrz ENR 2.1.2.</p> <p>4) Strefy czasowo rezerwowane (TRA), którym nadano klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.</p>	<p>1) Airspace from FL 95 to FL 660 - class "C", excluding flexible airspace elements for which airspace class appropriate for uncontrolled airspace has been specified or which have not been classified.</p> <p>2) TMA, MTMA, CTR, MCTR airspace - below FL 95 - class "C" or "D" - see ENR 2.1.1 or AD 2.</p> <p>3) Airspace with ATC delegated to other FIRs - see ENR 2.1.2.</p> <p>4) Temporary reserved areas (TRAs) for which airspace class appropriate for controlled airspace has been specified.</p>
<p>2.2 PRZESTRZEŃ NIEKONTROLOWANA - klasy "G" - obejmuje:</p> <p>przestrzeń powietrzną od GND do FL 95 poza przestrzenią kontrolowaną oraz elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej TSA/TRA/MRT chyba, że zostały one sklasyfikowane jako przestrzeń klasy G (patrz ENR 5.2.1.1, 5.2.1.2, 5.2.1.3).</p>	<p>2.2 UNCONTROLLED CLASS "G" airspace which includes:</p> <p>airspace from GND to FL 95 outside controlled airspace and flexible airspace elements TSAs/TRAs/MRTs, unless they were classified as class G airspace (see ENR 5.2.1.1, 5.2.1.2, 5.2.1.3).</p>
<p>2.3 WPROWADZENIE ZREDUKOWANEGO MINIMUM SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM) W FIR WARSZAWA</p> <p>Przestrzeń powietrzna FIR WARSZAWA między FL 290 i FL 410 włącznie jest przestrzenią EUR RVSM.</p> <p>W przestrzeni tej minimum separacji pionowej wynosi:</p> <p>a) 1000 ft między statkami powietrznymi posiadającymi zezwolenie na operacje RVSM,</p> <p>b) 2000 ft między:</p>	<p>2.3 REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM (RVSM) IMPLEMENTED WITHIN WARSZAWA FIR</p> <p>The airspace within the WARSZAWA FIR between FL 290 and FL 410 inclusive is EUR RVSM airspace.</p> <p>Within this airspace, the vertical separation minimum is:</p> <p>a) 1000 ft between RVSM approved aircraft,</p> <p>b) 2000 ft between:</p>

12. DELEGACJA SŁUŻBY ATS Z TWR RZESZÓW DO APP KRAKÓW

DELEGATION OF ATS FROM RZESZÓW TWR TO KRAKÓW APP

W celu podniesienia jakości świadczonych usług ATC poprzez możliwość zapewnienia radarowej służby kontroli zbliżania przez APP KRAKÓW ustanowiono w FIR Warszawa odrębny obszar CTA09, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służby ATS może być delegowana z TWR RZESZÓW do APP KRAKÓW.

In order to improve the quality of ATC services through the possibility of the provision of radar approach control service, a separate CTA09 area has been established within the FIR Warszawa, within which the responsibility for the provision of ATS may be delegated from RZESZÓW TWR to KRAKÓW APP.

PRZESTRZEŃ CTA09 / CTA09 AIRSPACE

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNI- JĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR / SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 57 54 N 021 44 07 E 50 03 50 N 021 34 45 E 50 13 08 N 021 34 39 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 09 46 N 022 27 33 E 50 02 48 N 022 27 14 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E	<u>3500 ft AMSL</u> <u>2000 ft AMSL</u> D	APP KRAKÓW	0800-1500 (0700-1400) lub zgodnie z NOTAM	133.030 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE / KRAKÓW APPROACH PL, EN
SEKTOR / SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 02 50 N 021 27 11 E 50 11 10 N 021 26 32 E 50 18 44 N 021 38 53 E 50 18 36 N 021 46 49 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 17 39 N 022 33 02 E 50 12 19 N 022 35 37 E 50 03 05 N 022 35 42 E 49 57 37 N 022 32 13 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E 49 55 23 N 021 33 04 E 50 02 50 N 021 27 11 E	<u>6500 ft AMSL</u> <u>3500 ft AMSL</u> D			
SEKTOR / SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 50 32 N 021 25 44 E 49 59 09 N 021 18 09 E 50 16 43 N 021 16 31 E 50 19 36 N 021 23 15 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 53 N 022 14 25 E 50 29 19 N 022 31 04 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 50 12 25 N 022 46 30 E 50 11 52 N 022 46 18 E 49 53 58 N 022 40 06 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E	<u>FL 95</u> <u>6500 ft AMSL</u> D			

PRZESTRZEŃ CTA09 / CTA09 AIRSPACE

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNI- AJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZESTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
<p>SEKTOR / SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 10 21 N 020 59 11 E 50 18 26 N 021 04 36 E 50 26 27 N 021 17 33 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 29 19 N 022 31 05 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 49 57 57 N 023 08 18 E dalej wzdłuż granicy FIR Warszawa do punktu:/ then along the FIR Warszawa boundary to the point: 49 48 32 N 022 56 24 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E 49 50 49 N 021 13 08 E 50 10 21 N 020 59 11 E</p>	<p>FL 145 FL 95 C</p>	<p>APP KRAKÓW</p>	<p>0800-1500 (0700-1400) lub zgodnie z NOTAM / or accordance with NOTAM</p>	<p>133.030 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE / KRAKÓW APPROACH PL, EN</p>
<p>SEKTOR / SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 02 N 022 17 04 E 50 12 11 N 022 22 33 E 50 02 51 N 022 21 56 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 14 02 N 022 17 04 E</p>	<p>2000 ft AMSL 1500 ft AMSL D</p>			

UWAGI	REMARKS
<p>CTA09 wyłączona z Baltic FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT określone w dokumencie RAD. Domyślny czas aktywności CTA09 może ulec zmianie na podstawie uzgodnień pomiędzy organami TWR RZESZÓW i APP KRAKÓW. W przypadku zmiany konieczna jest publikacja NOTAM. Granice CTA09 są tożsame z granicami TMA RZESZÓW opublikowanymi w ENR 2.1.1.</p>	<p>CTA09 excluded from Baltic FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document. The default activity time of CTA09 may be subject to change based on agreements between RZESZÓW TWR and KRAKÓW APP. In case of change NOTAM publication is required. CTA09 limits are coincident with those of RZESZÓW TMA published in ENR 2.1.1.</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI REMARKS
TMZ WARSZAWA (EPWA/EPMO) Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR WARSZAWA/Okęcie . Boundaries coincident with those of WARSZAWA/Okęcie CTR .	<u>2000 ft AMSL</u> GND	H24	NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR WARSZAWA/Modlin . Boundaries coincident with those of WARSZAWA/Modlin CTR .	<u>2000 ft AMSL</u> GND		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor A . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor A .	<u>FL 95</u> 700 ft AMSL		Patrz Uwaga 1 See Remark 1
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor B . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor B .	<u>FL 95</u> 3500 ft AMSL		NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor C . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor C .	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor D . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor D .	<u>2000 ft AMSL</u> 1000 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor E . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor E .	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor F . Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sektor F .	<u>2000 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL		

UWAGA 1

W zakresie wysokości 700 – 2000 ft AMSL strefa TMZ nie dotyczy:

- 1) szybowców,
- 2) motolotni,
- 3) motoparalotni,
- 4) paralotni z napędem,
- 5) samolotów zabytkowych, na których instalacja transpondera może być nie możliwa ze względów technicznych,
- 6) bezzałogowych statków powietrznych,
- 7) lotów wykonywanych po koordynacji telefonicznej/radiowej z odpowiednim terytorialnie organem FIS lub w drodze bezpośredniego porozumienia (LoA) pomiędzy PAŻP a organizatorem lotów.

5. **OBZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)**

Obszary obowiązkowego składania planu lotu (FPL) obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ.

REMARK 1

Altitude band 700 – 2000 ft AMSL TMZ not applicable to:

- 1) gliders,
- 2) powered hang gliders ,
- 3) paramotor trikes,
- 4) powered paragliders,
- 5) antique aeroplanes on which transponder installation might be impossible due to technical reasons,
- 6) unmanned aerial vehicles,
- 7) flights conducted after maintaining phone/radio coordination with the territorially relevant command unit of FIS or LoA between PANSAs and flight organiser.

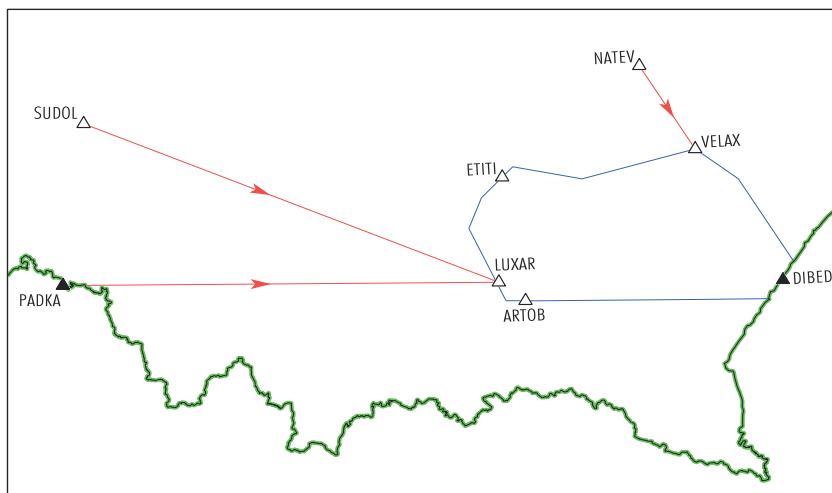
FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS

The Flight Plan (FPL) Mandatory Areas shall be valid except for active TSAs, TRAs, MRTs, ATZs.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI REMARKS
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR Gdańsk/Lech Wałęsa . Boundaries coincident with those of Gdańsk/Lech Wałęsa CTR .	<u>2000 ft AMSL</u> GND	H24	NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor A . Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sektor A .	<u>FL95</u> 2000 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor B . Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sektor B .	<u>FL95</u> 3500 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor C . Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sektor C .	<u>FL95</u> 4500 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor D . Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sektor D .	<u>FL95</u> 6500 ft AMSL		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor E . Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sektor E .	<u>FL95</u> 7500 ft AMSL		

1.9 Doloty EPRZ

EPRZ arrivals

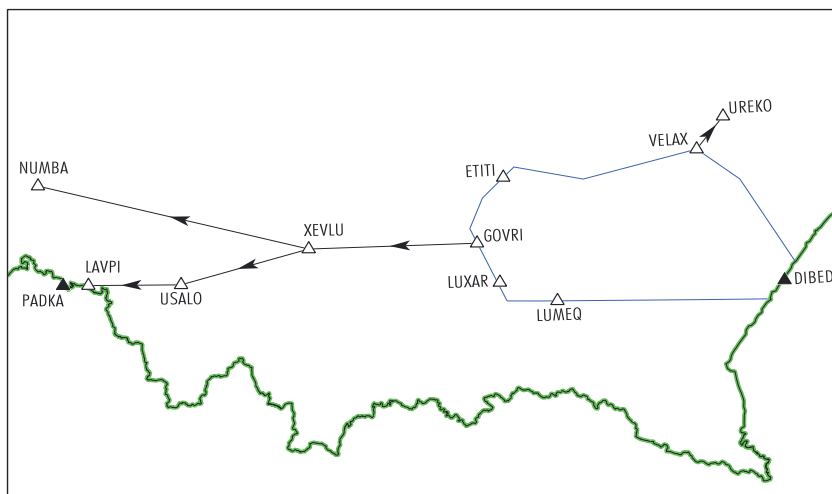


Trasa łącząca FRA dla dolotów FRA Arrival Connecting Route	Pierwszy punkt STAR STAR first point	Lotnisko Airport
SUDOL L986 LUXAR	LUXAR	EPRZ
PADKA L984 LUXAR		
NATEV N195 VELAX	VELAX	
ETITI	ETITI	
DIBED*	DIBED	
ARTOB	ARTOB	

* Punkt na granicy Baltic FRA / FIR EPWW związany z siecią tras ATS w TMA danego lotniska. Używać tylko do wlotów do FIR EPWW.
* Point on boundary of Baltic FRA / EPWW FIR connected with the TMA ATS route network of the relevant aerodrome. To be used only for flights entering EPWW FIR.

1.10 Odloty EPRZ

EPRZ departures

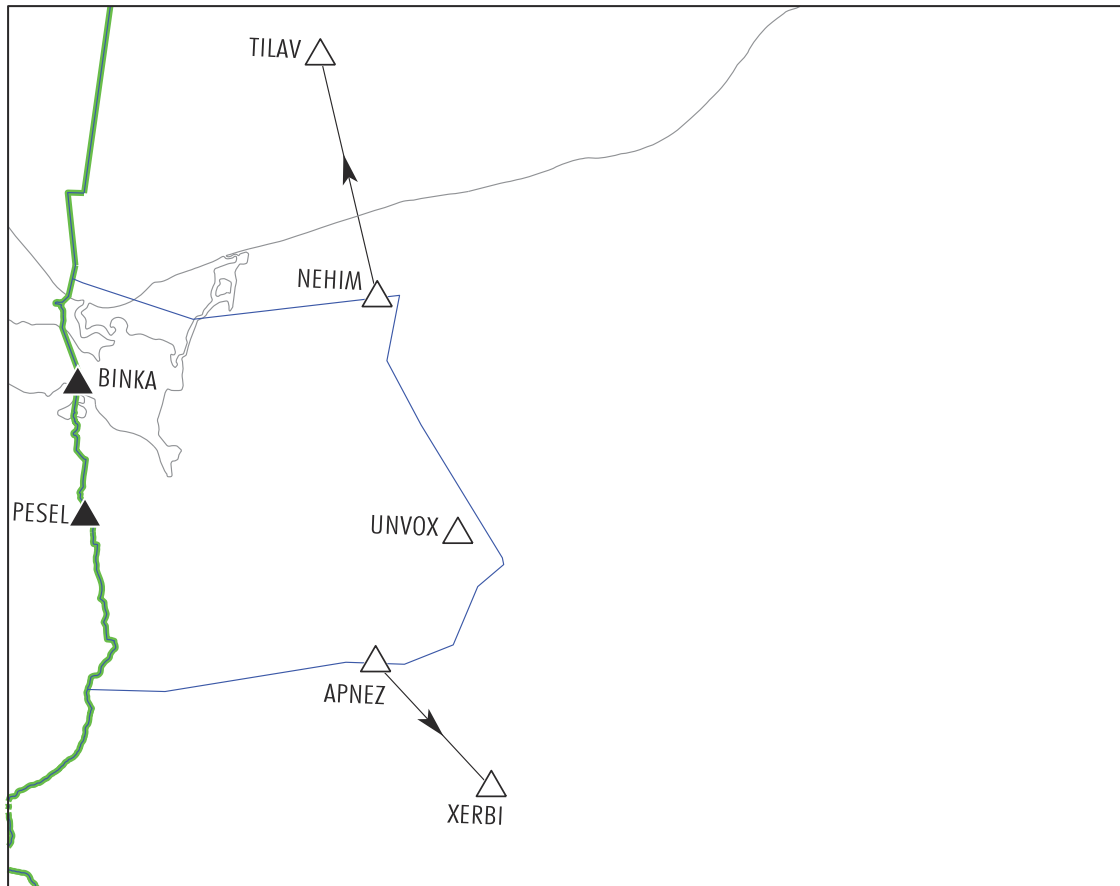


Lotnisko Airport	Ostatni punkt SID SID last point	Trasa łącząca FRA dla odlotów FRA Departure Connecting Route
EPRZ	VELAX	VELAX Q258 UREKO
	GOVRI	GOVRI T738 XEVLU Z127 USALO L984 PADKA
		GOVRI T738 NUMBA
	ETITI	ETITI
	DIBED	DIBED*
	LUXAR	LUXAR
LUMEQ	LUMEQ	

* Punkt na granicy Baltic FRA / FIR EPWW związany z siecią tras ATS w TMA danego lotniska. Używać tylko do wylotów z FIR EPWW.
* Point on boundary of Baltic FRA / EPWW FIR connected with the TMA ATS route network of the relevant aerodrome. To be used only for flights leaving EPWW FIR.

2.12 Odloty EPSC

EPSC departures



Lotnisko Airport	Punkt łączący Connecting point	Trasa łącząca FRA dla odlotów FRA Departure Connecting Route
EPSC	NEHIM	NEHIM DCT TILAV
	UNVOX	UNVOX
	APNEZ	APNEZ DCT XERBI
	BINKA	BINKA*
	PESEL	PESEL*

* Punkty na granicy Baltic FRA / FIR EPWW związane z siecią tras ATS w TMA danego lotniska. Używać tylko do wylotów z FIR EPWW.
* Points on boundary of Baltic FRA / EPWW FIR connected with the TMA ATS route network of the relevant aerodrome. To be used only for flights leaving EPWW FIR.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy.
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

ENR 5.2.1.2 STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA) TEMPORARY RESERVED AREAS (TRA)

Strefy opublikowane jako TRA przyjmują oznacznik systemowy TR. Usunięcie ostatniej litery wynika z ograniczeń systemów przetwarzania i walidacji planów lotu Network Managera i nie ma wpływu na sposób funkcjonowania tych stref.
The areas published as TRAs receive the identifier TR. Removal of the last letter results from limitations of Network Manager flight plan processing and validation systems and has no impact on the way of functioning of these areas.

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe (AMSL) Vertical limits (AMSL)	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR1					
EPTR1A	49 23 01 N 019 47 28 E 49 28 33 N 019 49 23 E 49 31 04 N 020 09 51 E 49 31 29 N 020 17 43 E 49 24 11 N 020 19 30 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 23 01 N 019 47 28 E	FL245 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Conflict area. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR1AZ	49 23 23 N 019 43 28 E 49 29 39 N 019 45 41 E 49 30 30 N 019 46 37 E 49 31 01 N 019 47 55 E 49 33 39 N 020 09 19 E 49 34 08 N 020 18 23 E 49 33 38 N 020 20 11 E 49 32 37 N 020 21 28 E 49 23 31 N 020 23 57 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 23 23 N 019 43 28 E	FL245 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR1B	49 34 14 N 019 51 30 E 49 37 07 N 020 11 49 E 49 31 04 N 020 09 51 E 49 28 33 N 019 49 23 E 49 34 14 N 019 51 30 E	FL135 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Conflict area. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR1BZ	49 25 52 N 019 49 13 E 49 26 15 N 019 47 11 E 49 27 15 N 019 45 47 E 49 28 26 N 019 45 14 E 49 35 17 N 019 47 46 E 49 36 07 N 019 48 36 E 49 36 40 N 019 49 53 E 49 39 47 N 020 11 51 E 49 39 29 N 020 13 48 E 49 38 26 N 020 15 28 E 49 37 08 N 020 15 56 E 49 30 04 N 020 13 38 E 49 29 07 N 020 12 40 E 49 28 35 N 020 11 15 E 49 25 52 N 019 49 13 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

*W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.*

1	2	3	4	5	6
EPTR8Z	49 58 46 N 018 36 23 E 49 58 33 N 018 34 51 E 49 58 42 N 018 33 18 E 49 59 08 N 018 32 02 E 50 03 05 N 018 27 18 E 50 04 04 N 018 26 58 E 50 05 06 N 018 27 09 E 50 06 00 N 018 27 58 E 50 10 26 N 018 37 21 E 50 10 43 N 018 38 40 E 50 10 40 N 018 40 19 E 50 10 12 N 018 41 44 E 50 06 37 N 018 46 43 E 50 05 34 N 018 47 15 E 50 04 29 N 018 47 04 E 50 03 32 N 018 46 16 E 49 58 46 N 018 36 23 E	FL145 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR9	51 38 35 N 017 44 22 E dalej luk o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/from this point the arc of circle of 10.0 km radius centred at point: 51 42 10 N 017 50 50 E 51 42 04 N 017 59 30 E 51 38 35 N 017 44 22 E	FL175 5500 ft	MICHAŁKÓW RADIO (127.960 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla skoków spadochronowych. FREQ organizatora skoków./Aeroklub Ostrowski. Unclassified airspace. For parachute jumping only. FREQ of jumps organiser./Ostrów Wielkopolski Aero Club.
EPTR9Z	51 35 55 N 017 43 41 E 51 36 21 N 017 41 57 E 51 39 22 N 017 38 38 E 51 42 28 N 017 37 49 E 51 45 35 N 017 39 01 E 51 48 05 N 017 41 56 E 51 49 45 N 017 46 19 E 51 50 15 N 017 51 20 E 51 49 30 N 017 56 21 E 51 47 41 N 018 00 22 E 51 44 57 N 018 03 04 E 51 41 51 N 018 03 50 E 51 40 00 N 018 02 18 E 51 36 03 N 017 45 53 E 51 35 55 N 017 43 41 E	FL175 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR10					
EPTR10A	50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 30 N 021 41 02 E 50 27 13 N 021 03 51 E 50 23 33 N 020 58 58 E 50 10 21 N 020 59 11 E 50 08 46 N 021 22 39 E 50 22 37 N 021 45 13 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./ Aeroklub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR10AZ	50 06 28 N 021 24 46 E 50 06 06 N 021 23 05 E 50 07 49 N 020 57 42 E 50 08 38 N 020 55 53 E 50 09 47 N 020 55 08 E 50 24 01 N 020 54 52 E 50 24 52 N 020 55 22 E 50 29 22 N 021 01 22 E 50 29 50 N 021 03 04 E 50 29 06 N 021 41 46 E 50 28 49 N 021 43 03 E 50 28 16 N 021 44 06 E 50 23 38 N 021 49 04 E 50 22 22 N 021 49 25 E 50 21 08 N 021 48 42 E 50 06 28 N 021 24 46 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR10B	50 18 44 N 021 38 53 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 24 30 N 021 58 05 E 50 20 27 N 021 55 39 E 50 18 27 N 021 55 35 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 18 44 N 021 38 53 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./Aeroklub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.
EPTR10BZ	50 18 01 N 021 59 39 E 50 17 07 N 021 59 12 E 50 16 15 N 021 57 56 E 50 15 50 N 021 56 16 E 50 16 08 N 021 37 55 E 50 16 44 N 021 36 01 E 50 17 57 N 021 34 52 E 50 19 07 N 021 34 46 E 50 20 13 N 021 35 25 E 50 25 00 N 021 43 12 E 50 27 08 N 021 57 53 E 50 27 02 N 021 59 31 E 50 26 14 N 022 01 19 E 50 25 03 N 022 02 10 E 50 23 59 N 022 02 09 E 50 19 56 N 021 59 42 E 50 18 01 N 021 59 39 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR10C	50 18 27 N 021 55 35 E 50 20 27 N 021 55 39 E 50 24 30 N 021 58 05 E 50 25 57 N 022 07 56 E 50 18 11 N 022 07 55 E 50 18 27 N 021 55 35 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./Aeroklub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.
EPTR10CZ	50 17 41 N 022 11 59 E 50 16 47 N 022 11 28 E 50 15 57 N 022 10 13 E 50 15 34 N 022 08 37 E 50 15 51 N 021 54 53 E 50 16 11 N 021 53 18 E 50 17 04 N 021 52 01 E 50 18 03 N 021 51 30 E 50 20 57 N 021 51 35 E 50 26 01 N 021 54 37 E 50 26 54 N 021 56 11 E 50 28 37 N 022 07 56 E 50 28 22 N 022 09 46 E 50 27 34 N 022 11 16 E 50 26 28 N 022 12 01 E 50 17 41 N 022 11 59 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR14					
EPTR14A	49 37 07 N 020 11 49 E 49 41 04 N 020 40 08 E 49 32 50 N 020 44 12 E 49 32 17 N 020 33 03 E 49 31 29 N 020 17 43 E 49 31 04 N 020 09 51 E 49 37 07 N 020 11 49 E	FL135 FL95	NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR14AZ	49 28 25 N 020 09 11 E 49 28 51 N 020 07 30 E 49 29 53 N 020 06 07 E 49 31 06 N 020 05 45 E 49 38 06 N 020 08 01 E 49 38 56 N 020 08 50 E 49 39 32 N 020 10 06 E 49 43 44 N 020 40 08 E 49 43 28 N 020 42 04 E 49 42 30 N 020 43 39 E 49 33 11 N 020 48 15 E 49 32 01 N 020 48 08 E 49 30 53 N 020 47 04 E 49 30 16 N 020 45 23 E 49 28 25 N 020 09 11 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR14B	49 41 04 N 020 40 08 E 49 41 38 N 020 44 13 E 49 40 22 N 021 11 12 E 49 34 06 N 021 11 29 E 49 32 50 N 020 44 12 E 49 41 04 N 020 40 08 E	FL135 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR14BZ	49 30 11 N 020 43 42 E 49 30 38 N 020 41 47 E 49 31 38 N 020 40 33 E 49 40 40 N 020 36 06 E 49 41 44 N 020 36 08 E 49 42 55 N 020 37 06 E 49 43 31 N 020 38 35 E 49 44 15 N 020 43 55 E 49 42 56 N 021 12 25 E 49 42 18 N 021 14 07 E 49 41 07 N 021 15 11 E 49 33 40 N 021 15 31 E 49 32 39 N 021 14 55 E 49 31 52 N 021 13 45 E 49 31 31 N 021 12 21 E 49 30 11 N 020 43 42 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR14C	49 24 11 N 020 19 30 E 49 31 29 N 020 17 43 E 49 32 17 N 020 33 03 E 49 25 06 N 020 43 06 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along FIR EPWW border to the point: 49 24 11 N 020 19 30 E	FL165 FL95	NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR14CZ	49 21 29 N 020 19 27 E 49 21 53 N 020 17 12 E 49 23 05 N 020 15 43 E 49 31 29 N 020 13 40 E 49 32 30 N 020 13 54 E 49 33 28 N 020 14 57 E 49 34 03 N 020 16 31 E 49 34 56 N 020 33 40 E 49 34 30 N 020 35 22 E 49 26 25 N 020 46 41 E 49 25 12 N 020 47 13 E 49 23 58 N 020 46 50 E 49 23 02 N 020 45 42 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 21 29 N 020 19 27 E	FL165 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR14D	49 25 06 N 020 43 06 E 49 32 17 N 020 33 03 E 49 32 50 N 020 44 12 E 49 34 06 N 021 11 29 E 49 24 14 N 021 11 56 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 25 06 N 020 43 06 E	FL165 FL95	NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP. W przypadku aktywności EPTR1A, granica górna EPTR14D wynosi FL135./Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP. In the case of activity of EPTR1A, upper limit of EPTR14D is FL135./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR14DZ	49 24 05 N 020 39 09 E 49 31 06 N 020 29 15 E 49 32 39 N 020 28 57 E 49 33 56 N 020 29 44 E 49 34 50 N 020 31 33 E 49 36 44 N 021 11 55 E 49 36 26 N 021 13 32 E 49 35 39 N 021 14 50 E 49 34 41 N 021 15 30 E 49 26 50 N 021 15 47 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 24 05 N 020 39 09 E	FL165 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR15					
EPTR15A	49 24 14 N 021 11 56 E 49 34 06 N 021 11 29 E 49 40 22 N 021 11 12 E 49 39 00 N 021 44 10 E 49 31 47 N 022 12 33 E 49 19 33 N 021 58 40 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 24 14 N 021 11 56 E	FL185 FL95	Bezmiechowa RADIO (122.800 MHz) PL KROSNO RADIO 2 (119.555 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Podkarpacki, Aeroklub Podhalański, Akademicki Ośrodek Szybowcowy Politechniki Rzeszowskiej. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Podkarpacie Aero Club, Podhale Aero Club, Academic Gliding Centre of Rzeszów University of Technology.

*W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.*

1	2	3	4	5	6
EPTR20B	54 08 01 N 018 27 54 E 54 09 43 N 018 31 35 E 54 08 42 N 018 34 07 E 54 08 02 N 018 39 56 E 53 59 58 N 018 31 28 E 54 08 01 N 018 27 54 E	5500 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20C	53 59 58 N 018 31 28 E 54 08 02 N 018 39 56 E 54 07 25 N 018 45 24 E 54 08 38 N 018 51 58 E 54 01 59 N 018 43 42 E 53 59 58 N 018 31 28 E	5500 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20D	54 09 10 N 018 54 50 E 54 08 38 N 018 51 58 E 54 01 59 N 018 43 42 E 54 03 20 N 018 51 59 E 54 09 00 N 019 00 00 E 54 09 10 N 018 54 50 E	2000 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL

1	2	3	4	5	6
EPTR21					
EPTR21A	54 20 31 N 016 04 59 E 54 35 43 N 016 26 44 E 54 32 37 N 016 32 43 E 54 30 54 N 016 38 51 E 54 29 26 N 016 40 09 E 54 17 42 N 016 23 01 E 54 17 16 N 016 12 11 E 54 20 31 N 016 04 59 E	<u>FL95</u> 1800 ft	DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	W godzinach pracy służby APP DARŁOWO (patrz: MIL AIP oraz NOTAM) przestrzeń klasy D. W pozostałym czasie - przestrzeń niesklasyfikowana. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL During operational hours DARŁOWO APP (see: AIP MIL and NOTAM) Class D airspace. Other times unclassified airspace. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR21B	54 20 32 N 016 04 59 E 54 28 36 N 015 58 04 E 54 40 45 N 016 16 57 E 54 35 43 N 016 26 44 E 54 20 32 N 016 04 59 E	5500 ft GND	DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN DARŁOWO WIEŻA (129.500 MHz) PL DARŁOWO TOWER (129.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR21C	54 17 42 N 016 23 01 E 54 29 26 N 016 40 09 E 54 27 02 N 016 45 34 E 54 18 27 N 016 38 23 E 54 17 42 N 016 23 01 E	5500 ft GND	DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN DARŁOWO WIEŻA (129.500 MHz) PL DARŁOWO TOWER (129.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL

1	2	3	4	5	6
EPTR22					

*W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.*

1	2	3	4	5	6
EPTR24BZ	51 28 05 N 020 12 56 E 51 27 22 N 020 11 23 E 51 27 09 N 020 09 24 E 51 27 31 N 020 07 30 E 51 35 34 N 019 54 01 E 51 36 32 N 019 53 27 E 51 37 35 N 019 53 28 E 51 38 32 N 019 54 07 E 51 44 32 N 020 04 08 E 51 44 56 N 020 05 37 E 51 44 57 N 020 07 09 E 51 44 38 N 020 08 42 E 51 38 31 N 020 19 10 E 51 37 29 N 020 19 50 E 51 36 20 N 020 19 46 E 51 28 05 N 020 12 56 E	FL155 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR25	52 22 05 N 021 02 54 E 52 24 31 N 021 05 16 E 52 23 26 N 021 08 22 E 52 21 38 N 021 06 30 E 52 22 05 N 021 02 54 E	5000 ft GND	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA./Aeroklub Warszawski. Unclassified airspace. Area in conflict with WARSZAWA TMA./Warsaw Aero Club.

1	2	3	4	5	6
EPTR26					
EPTR26A	50 20 36 N 018 33 00 E 50 20 28 N 018 53 00 E 50 10 00 N 018 51 30 E 50 11 00 N 018 33 00 E 50 20 36 N 018 33 00 E	FL95 3500 ft	GLIWICE RADIO (118.260 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Strefa lotów aeroklubowych z lotnisk EPKM i EPGL. FREQ organizatora lotów./Aeroklub Śląski, Aeroklub Gliwice. Unclassified airspace. Area in conflict with KRAKÓW TMA. Area of Aero Club flights from EPKM and EPGL aerodromes. FREQ of flights organiser./Silesian Aero Club, Gliwice Aero Club.
EPTR26B	50 20 28 N 018 53 00 E 50 17 41 N 019 11 44 E 50 09 00 N 019 10 00 E 50 10 00 N 018 51 30 E 50 20 28 N 018 53 00 E	FL95 3500 ft	KATOWICE RADIO (120.080 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Strefa lotów aeroklubowych z lotnisk EPKM i EPGL. FREQ organizatora lotów./Aeroklub Śląski, Aeroklub Gliwice. Unclassified airspace. Area in conflict with KRAKÓW TMA. Area of Aero Club flights from EPKM and EPGL aerodromes. FREQ of flights organiser./Silesian Aero Club, Gliwice Aero Club.

1	2	3	4	5	6
EPTR27	Okrąg o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of 10.0 km radius centred at: 54 01 30 N 022 50 30 E	FL145 5500 ft	SUWAŁKI RADIO (122.805 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Loty/skoki spadochronowe EPSU./Suwalska Szkoła Lotnicza. Unclassified airspace. Flights/parachute jumping of EPSU./Suwałki Flying School.

1	2	3	4	5	6	7
009C	DAJTKI AREA C (EPOD)	53 40 40 N 020 41 06 E 53 47 10 N 020 58 00 E 53 51 26 N 020 55 17 E 53 50 48 N 020 51 46 E 53 40 40 N 020 41 06 E	FL95 5500 ft AMSL	SR-SS	MAZURY WIEŻA (118.030 MHz) PL MAZURY TOWER (118.030 MHz) EN	Loty szybowcowe. Aeroklub Warmińsko-Mazurski. Wymagana zgoda ATC w TMA OLSZTYN sektor D - od 5500 ft AMSL. Glider flights. Warmińsko-Mazurski Aero Club. ATC permission required above class G airspace: OLSZTYN TMA Sector D - from 5500 ft AMSL.
009D	DAJTKI AREA D (EPOD)	53 51 26 N 020 55 17 E 53 47 10 N 020 58 00 E 53 47 37 N 021 02 27 E 53 46 54 N 021 08 43 E 53 50 44 N 021 12 49 E 53 52 07 N 021 07 54 E 53 52 17 N 021 00 00 E 53 51 26 N 020 55 17 E	FL95 5500 ft AMSL	SR-SS	MAZURY WIEŻA (118.030 MHz) PL MAZURY TOWER (118.030 MHz) EN	Loty szybowcowe. Aeroklub Warmińsko-Mazurski. Wymagana zgoda ATC powyżej przestrzeni klasy G: TMA OLSZTYN sektor D - od 5500 ft AMSL. Glider flights. Warmińsko-Mazurski Aero Club. ATC permission required above class G airspace: OLSZTYN TMA Sector D - from 5500 ft AMSL.
009E	DAJTKI AREA E (EPOD)	53 50 44 N 021 12 49 E 53 46 54 N 021 08 43 E 53 45 16 N 021 15 51 E 53 43 54 N 021 19 14 E 53 46 04 N 021 19 38 E 53 49 32 N 021 17 00 E 53 50 44 N 021 12 49 E	FL95 5500 ft AMSL	SR-SS	MAZURY WIEŻA (118.030 MHz) PL MAZURY TOWER (118.030 MHz) EN	Loty szybowcowe. Aeroklub Warmińsko-Mazurski. Wymagana zgoda ATC powyżej przestrzeni klasy G: TMA OLSZTYN sektor D - od 5500 ft AMSL. Glider flights. Warmińsko-Mazurski Aero Club. ATC permission required above class G airspace: OLSZTYN TMA Sector D - from 5500 ft AMSL.
010	KRĘPA k/Słupska (EPSK)	54 26 15 N 016 57 21 E 54 27 25 N 017 12 37 E 54 22 30 N 017 17 00 E 54 16 30 N 017 06 00 E 54 21 00 N 016 55 00 E 54 26 15 N 016 57 21 E	FL145 GND	SR-SS	KRĘPA RADIO (118.255 MHz) PL	Aeroklub Słupski. Loty/skoki spadochronowe. Wymagana zgoda ATC w UTMA GDAŃSK powyżej FL95. Słupski Aero Club. Flights/parachute jumping. ATC permission required within GDAŃSKA UTMA above FL95.
012A	BABICE AREA A (EPBC)	52 19 19 N 020 54 31 E 52 20 49 N 020 55 34 E 52 15 52 N 021 00 30 E 52 15 43 N 020 56 58 E 52 19 19 N 020 54 31 E	3500 ft AMSL 2000 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Increased glider flights.
012B	BABICE AREA B (EPBC)	52 15 52 N 021 00 30 E 52 20 49 N 020 55 34 E 52 26 20 N 021 09 25 E 52 19 46 N 021 20 04 E 52 17 29 N 021 07 32 E 52 15 52 N 021 00 30 E	5000 ft AMSL 2000 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Increased glider flights.
012C	BABICE AREA C (EPBC)	52 19 46 N 021 20 04 E 52 22 56 N 021 27 48 E 52 23 08 N 021 23 20 E 52 25 15 N 021 20 45 E 52 22 52 N 021 15 03 E 52 19 46 N 021 20 04 E	5000 ft AMSL 3500 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 3500 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 3500 ft AMSL./Increased glider flights.
012D	BABICE AREA D (EPBC)	52 26 11 N 021 19 37 E 52 25 15 N 021 20 45 E 52 23 08 N 021 23 20 E 52 22 56 N 021 27 48 E 52 26 14 N 021 35 52 E 52 26 15 N 021 29 01 E 52 26 11 N 021 19 37 E	6500 ft AMSL 3500 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 3500 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 3500 ft AMSL./Increased glider flights.
012E	BABICE AREA E (EPBC)	52 25 15 N 021 20 45 E 52 26 11 N 021 19 37 E 52 30 13 N 021 17 46 E 52 26 20 N 021 09 25 E 52 22 52 N 021 15 03 E 52 25 15 N 021 20 45 E	5000 ft AMSL 3500 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 3500 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 3500 ft AMSL./Increased glider flights.
012F	BABICE AREA F (EPBC)	52 20 49 N 020 55 34 E 52 27 45 N 021 01 31 E 52 32 38 N 021 11 36 E 52 29 19 N 021 15 49 E 52 26 20 N 021 09 25 E 52 20 49 N 020 55 34 E	5000 ft AMSL 2000 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Increased glider flights.

1	2	3	4	5	6	7
012G	BABICE AREA G (EPBC)	52 27 45 N 021 01 31 E 52 35 49 N 021 07 32 E 52 32 38 N 021 11 36 E 52 27 45 N 021 01 31 E	5000 ft AMSL 2000 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Increased glider flights.
012H	BABICE AREA H (EPBC)	52 37 59 N 021 04 45 E 52 35 49 N 021 07 32 E 52 32 38 N 021 11 36 E 52 29 19 N 021 15 49 E 52 30 13 N 021 17 46 E 52 41 11 N 021 12 44 E 52 41 55 N 020 59 26 E 52 37 59 N 021 04 45 E	FL95 2000 ft AMSL	SR-SS	BABICE RADIO (126.555 MHz) PL	Aeroklub Warszawski./Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Wzmożone loty szybowcowe. Warszawski Aero Club./ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Increased glider flights.
013A	CHRCYNNO AREA A (EPNC)	52 34 53 N 020 49 29 E 52 36 57 N 020 48 22 E 52 38 39 N 020 53 13 E 52 34 48 N 020 59 44 E 52 31 41 N 020 55 05 E 52 34 53 N 020 49 29 E	FL145 GND	SR-SS	Warszawa ZBLIŻANIE (125.055 MHz) PL Warszawa APPROACH (125.055 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (128.805 MHz) PL Warszawa APPROACH (128.805 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (129.380 MHz) PL Warszawa APPROACH (129.380 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (135.930 MHz) PL Warszawa APPROACH (135.930 MHz) EN	Wymagana zgoda ATC powyżej 2000 ft AMSL./Strefa naboru i wykonywania skoków spadochronowych. ATC permission is required above 2000 ft AMSL./Climbing and parachuting area.
013B	CHRCYNNO AREA B (EPNC)	52 41 55 N 020 59 26 E 52 39 39 N 020 51 20 E 52 38 39 N 020 53 13 E 52 34 48 N 020 59 44 E 52 37 59 N 021 04 45 E 52 41 55 N 020 59 26 E	FL145 2000 ft AMSL	SR-SS	Warszawa ZBLIŻANIE (125.055 MHz) PL Warszawa APPROACH (125.055 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (128.805 MHz) PL Warszawa APPROACH (128.805 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (129.380 MHz) PL Warszawa APPROACH (129.380 MHz) EN Warszawa ZBLIŻANIE (135.930 MHz) PL Warszawa APPROACH (135.930 MHz) EN	Wymagana zgoda ATC./Strefa naboru ACFT wywożącego skoczków spadochronowych. ATC permission is required./Zone for the ascent of ACFT carrying parachutists.

**ENR 6. MAPY TRASOWE
EN-ROUTE CHARTS**

WYKAZ MAP		LIST OF CHARTS	
Nazwa mapy:	Strona:	Name of chart:	Page:
1. MAPA TRAS LOTNICZYCH - ICAO DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ	ENR 6.1-1	ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES	ENR 6.1-1
2. ZNACZĄCE PUNKTY NAWIGACYJNE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA	ENR 6.1-2	BALTIC FRA SIGNIFICANT POINTS WITHIN WARSZAWA FIR	ENR 6.1-2
3. GRANICE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA	ENR 6.1-3	BALTIC FRA BOUNDARY WITHIN WARSZAWA FIR	ENR 6.1-3
4. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL95 - FL115	ENR 6.1-3-1	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL95 - FL115	ENR 6.1-3-1
5. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL115 - FL135	ENR 6.1-3-2	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL115 - FL135	ENR 6.1-3-2
6. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL135 - FL145	ENR 6.1-3-3	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL135 - FL145	ENR 6.1-3-3
7. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL145 - FL195	ENR 6.1-3-4	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL145 - FL195	ENR 6.1-3-4
8. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL195 - FL245	ENR 6.1-3-5	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL195 - FL245	ENR 6.1-3-5
9. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL245 - FL285	ENR 6.1-3-6	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL245 - FL285	ENR 6.1-3-6
10. BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL285 - FL660	ENR 6.1-3-7	BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR FL285 - FL660	ENR 6.1-3-7
11. SEKTORY ACC - DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ	ENR 6.2-1	ACC SECTORS - RNAV ROUTES	ENR 6.2-1
12. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-2	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-2
13. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA GDAŃSK	ENR 6.2-3	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA GDAŃSK	ENR 6.2-3
14. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA KRAKÓW	ENR 6.2-4	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA KRAKÓW	ENR 6.2-4
15. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA LUBLIN	ENR 6.2-5	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA LUBLIN	ENR 6.2-5
16. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA POZNAŃ	ENR 6.2-6	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA POZNAŃ	ENR 6.2-6
17. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA RADOM	ENR 6.2-7	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA RADOM	ENR 6.2-7
18. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA RZESZÓW	ENR 6.2-8	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA RZESZÓW	ENR 6.2-8
19. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA SZCZECIN	ENR 6.2-9	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA SZCZECIN	ENR 6.2-9
20. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA OLSZTYN	ENR 6.2-10	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA OLSZTYN	ENR 6.2-10
21. MAPA OBSZARU KONTROLOWANEGO LOTNISKA - ICAO (DROGI TRANZYTOWE) / TMA WARSZAWA	ENR 6.2-11	AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA WARSZAWA	ENR 6.2-11
22. STREFY ZAKAZANE	ENR 6.3-1	PROHIBITED AREAS	ENR 6.3-1
23. STREFY OGRANICZONE	ENR 6.3-2	RESTRICTED AREAS	ENR 6.3-2
24. STREFY NIEBEZPIECZNE	ENR 6.3-3	DANGER AREAS	ENR 6.3-3
25. STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA)/STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA)	ENR 6.4-1	TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)/TEMPORARY RESERVED AREAS (TRA)	ENR 6.4-1
26. TRASY LOTNICTWA WOJSKOWEGO (MRT)	ENR 6.4-2	MILITARY ROUTES (MRT)	ENR 6.4-2
27. LEKKIE SONDY BALONOWE IMGW	ENR 6.5-1	IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS	ENR 6.5-1
28. LEKKIE SONDY BALONOWE WOJSKOWE	ENR 6.5-2	MILITARY LIGHT RADIOSONDE BALLOONS	ENR 6.5-2
29. STREFY ZRZUTU PALIWA	ENR 6.5-3	FUEL DROPPING AREAS	ENR 6.5-3
30. REJONY DZIAŁALNOŚCI LOTNICZEJ - LOTY SAMOLOTOWE, SZYBOWCOWE, BALONOWE, SKOKI SPADOCHRONOWE	ENR 6.6-1	AREAS OF AERIAL ACTIVITIES - AEROPLANE, GLIDER, BALLOON FLIGHTS, PARACHUTE JUMPING	ENR 6.6-1
31. REJONY DZIAŁALNOŚCI LOTNICZEJ - LOTY PARALOTNIOWE LUB PARALOTNIOWE Z NAPEDEM	ENR 6.6-2	AREAS OF AERIAL ACTIVITIES - PARAGLIDER OR POWERED PARAGLIDING FLIGHTS	ENR 6.6-2
32. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / TMA GDAŃSK	ENR 6.7.1-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO TMA GDAŃSK	ENR 6.7.1-0
33. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / TMA KRAKÓW	ENR 6.7.2-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO TMA KRAKÓW	ENR 6.7.2-0
34. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / TMA POZNAŃ	ENR 6.7.3-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO TMA POZNAŃ	ENR 6.7.3-0
35. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / TMA WARSZAWA	ENR 6.7.4-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO TMA WARSZAWA	ENR 6.7.4-0
36. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / MTMA RADOM	ENR 6.7.5-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO MTMA RADOM	ENR 6.7.5-0
37. MINIMALNE WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNE DOZOROWANIA ATC - ICAO / TMA RZESZÓW	ENR 6.7.6-0	ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE - ICAO TMA RZESZÓW	ENR 6.7.6-0

1 : 1 000 000

23 JAN 2025
AIRAC AMDT 01/25

Correction: PRUSZCZ ATIS FREQ add.

Consult AP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal control area boundary (TMA)
- Military terminal control area boundary (MTMA)
- Control zone boundary (CTR)
- Military control zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility BTN EAST & WEST in Kraków LTMA
- Isogonic line
- Airway
- permanent
- conditional
- Route designator
- Distance in nautical miles between reporting points
- Magnetic track
- Upper route limit
- Lower route limit

Caution: All airways within EPWW FIR between FL55 and FL600 are class C airspace.

Holding 1.5 min:
between FL150 and FL400 MAX. 500 ft
between FL300 and FL400 MAX. 100 ft

Area: R - restricted, D - danger, P - prohibited

Area descriptor
Upper limit
Lower limit

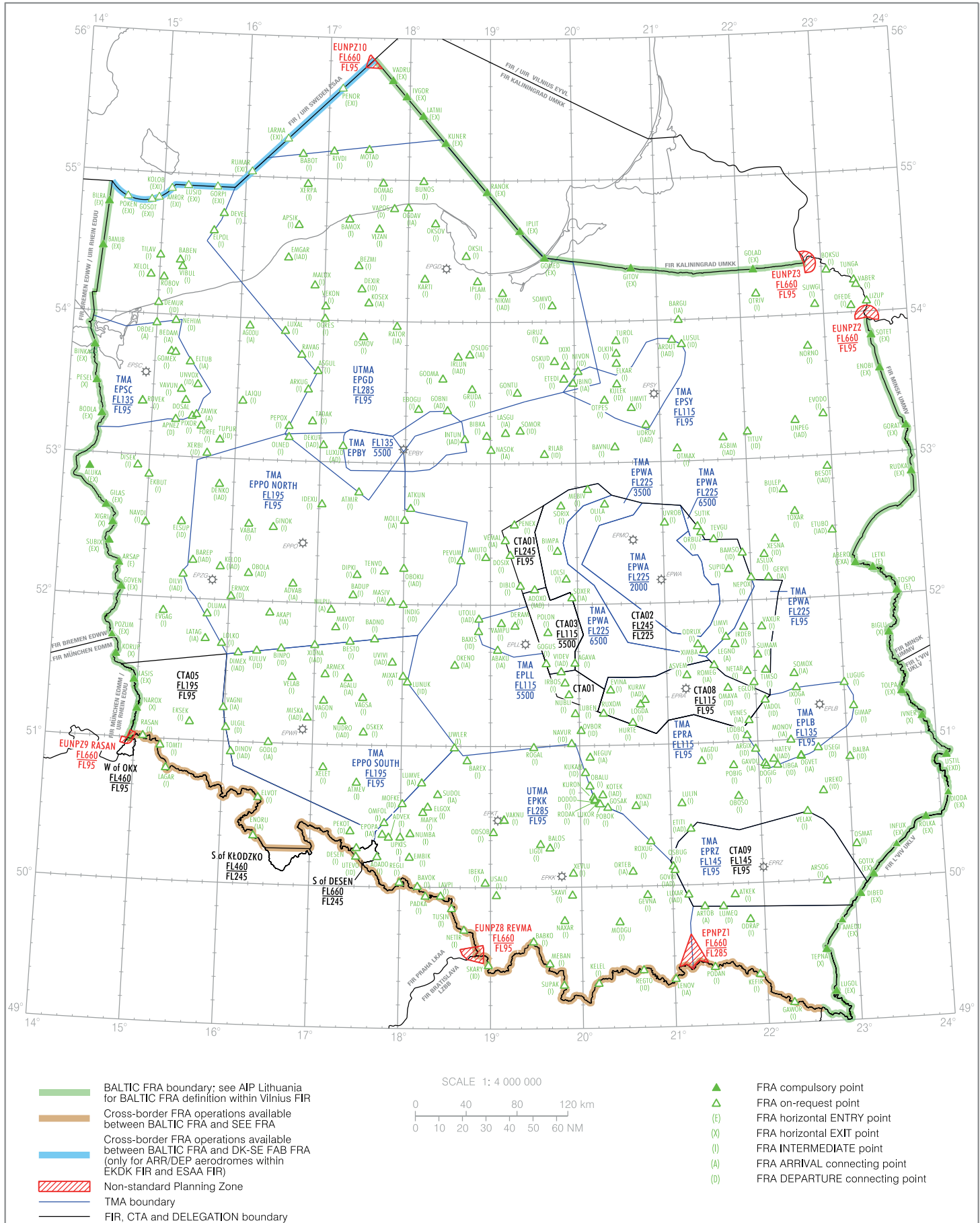
Air defence identification zone (ADIZ)

Astrome
Reporting point - compulsory
Reporting point - on request
Distance measuring equipment (DME)
Collocated VOR (or DVOR) and DME radio navigation aids
Area Minimum Altitude (AMA)
Example: 2 700 feet - **27**

* See APP POLAND, ENR 3
excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Olsztyn TMA
excluding POZNAŃ Ławica CTR, POZNAŃ Kępczyński MCTR
excluding Białystok TMA
excluding Wrocław CTR
excluding active Łódź TMA
excluding active Dąbki MCTR
excluding Białowieża town

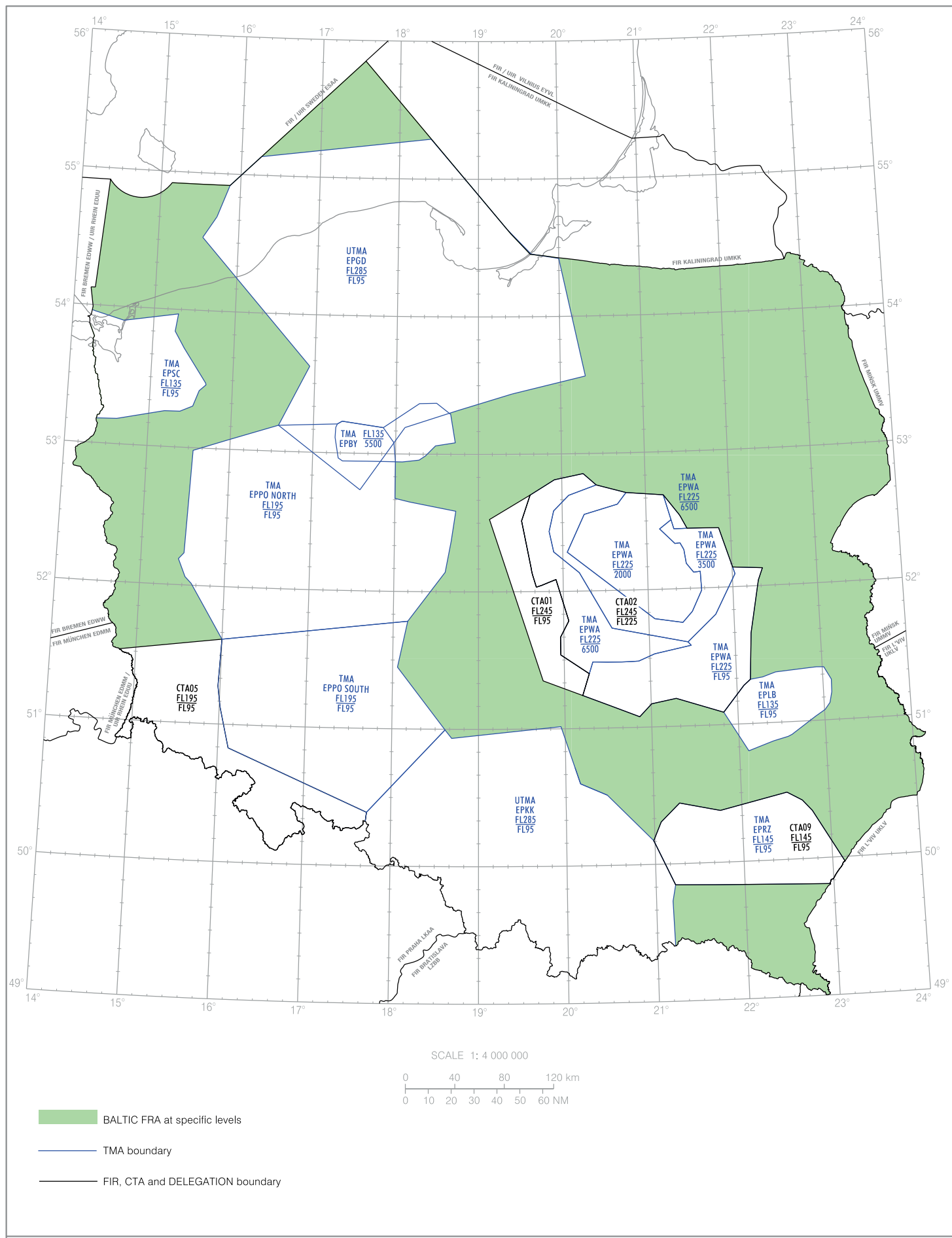
ATIS SERVICE	FREQUENCY MHz	ATIS SERVICE	FREQUENCY MHz
WARSAWA ACC Warsawa Control 1	121.95 121.95 121.95 121.95 121.95 121.95 121.95	CEKALC PAR Cielmierz Tower	121.175
Sector A	121.95	CEKALC APP	121.425
Sector B	121.95	CEKALC Approach	121.425
Sector C	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector D	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector E	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector F	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector G	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector H	121.95	CEKALC Tower	121.425
Sector I	121.95	CEKALC Tower	121.425
Emergency FREQ	243.000	DEB-LN APP Deblin Approach	128.250
WARSAWA VOR Warsawa Tower	120.200 120.200 120.200 120.200	DEB-LN TWR Deblin Tower	121.750
CHOCIEŻ TWR Chocież Tower	121.625	DEB-LN Tower	140.300
CHOCIEŻ APP Chocież Approach	121.500	BYDGOSZCZ APP Bydgoszcz Approach	133.000
WARSAWA ATIS APP Warsawa ATIS Approach	120.450	BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower	119.250
WARSAWA ATIS DEP Warsawa ATIS Departure	120.450	BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower	134.600
MODRY TWR Modry Tower	119.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MODRY APP Modry Approach	119.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MODRY ATIS Modry ATIS	136.550	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower	131.000	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
BYDGOSZCZ APP Bydgoszcz Approach	133.000	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
GDAŃSK TWR Gdańsk Tower	127.280 133.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
GDAŃSK APP Gdańsk Approach	131.500 133.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
GDAŃSK ATIS Gdańsk ATIS	133.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KATOWICE TWR Katowice Tower	127.825 129.250	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KATOWICE APP Katowice Approach	129.250 130.450	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KATOWICE ATIS Katowice ATIS	130.450	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW TWR Kraków Tower	121.075 120.300 130.400	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW APP Kraków Approach	120.300 120.300 130.400	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW ATIS Kraków ATIS	130.400	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW TWR Kraków Tower	121.900 118.100 130.500	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW APP Kraków Approach	118.100 130.500	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
KRAKÓW ATIS Kraków ATIS	130.500	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
LUBLIN TWR Lublin Tower	136.430	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
LUBLIN APP Lublin Approach	124.250	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
LUBLIN ATIS Lublin ATIS	135.600	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MAŁY TWR Mały Tower	118.000	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MAŁY APP Mały Approach	120.200 120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MAŁY ATIS Mały ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
POZNAŃ TWR Poznań Tower	121.825 124.140 118.900	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
POZNAŃ APP Poznań Approach	124.140 124.140	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
POZNAŃ ATIS Poznań ATIS	124.140	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN APP Miłoscin Approach	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN ATIS Miłoscin ATIS	120.200	BYDGOSZCZ ATIS Bydgoszcz ATIS	133.000
MIŁOŚCIN TWR Miłoscin Tower	120.200</		

GRANICE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA BOUNDARY WITHIN WARSZAWA FIR



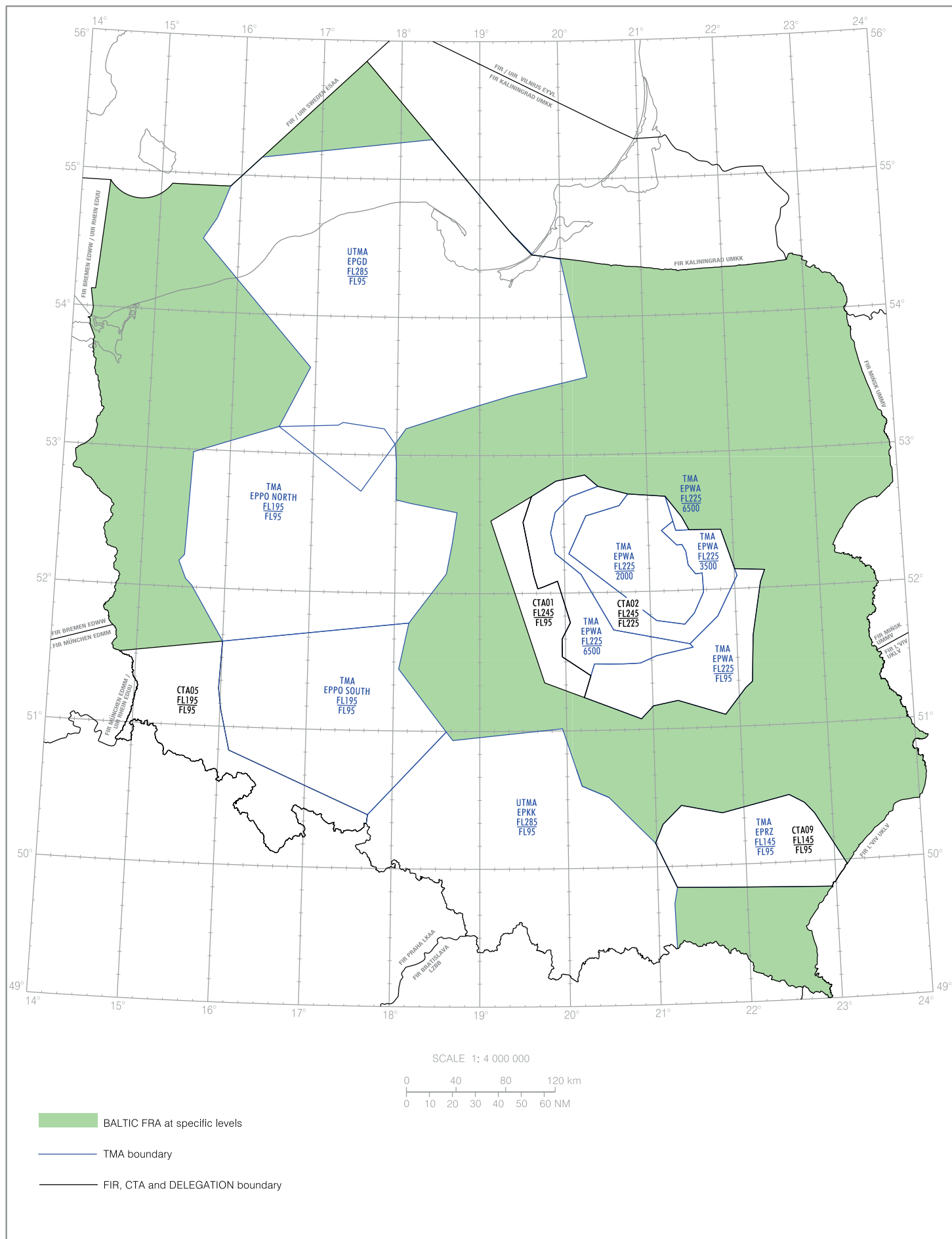
Correction: CTA09 added.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL115 - FL135 BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL115 - FL135



Correction: CTA09 added.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL135 - FL145
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL135 - FL145



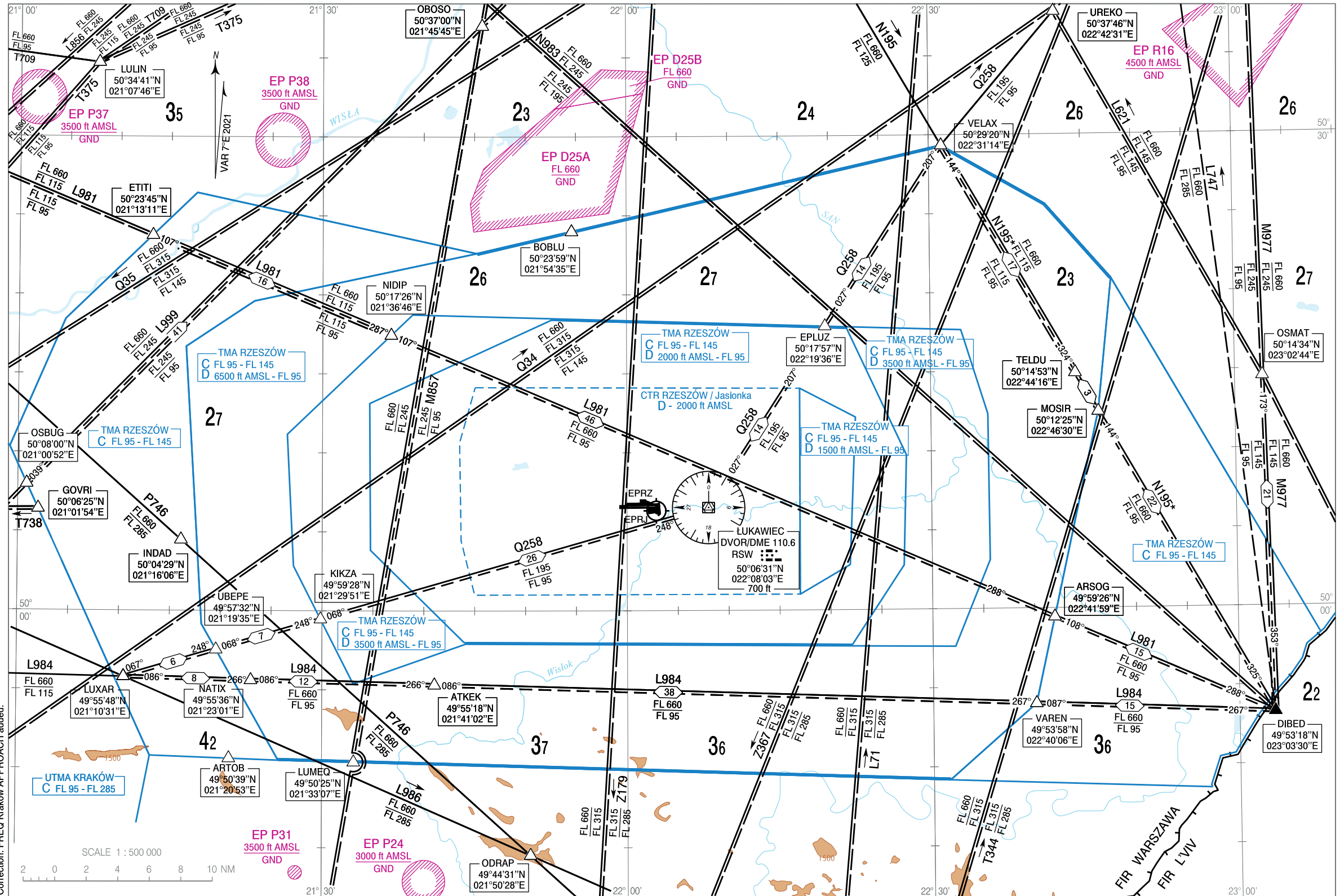
Correction: CTA09 added.

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA RZESZÓW



LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ROUTE	
TRANSIT ROUTING	

* See AIP Poland Chapter ENR 3

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

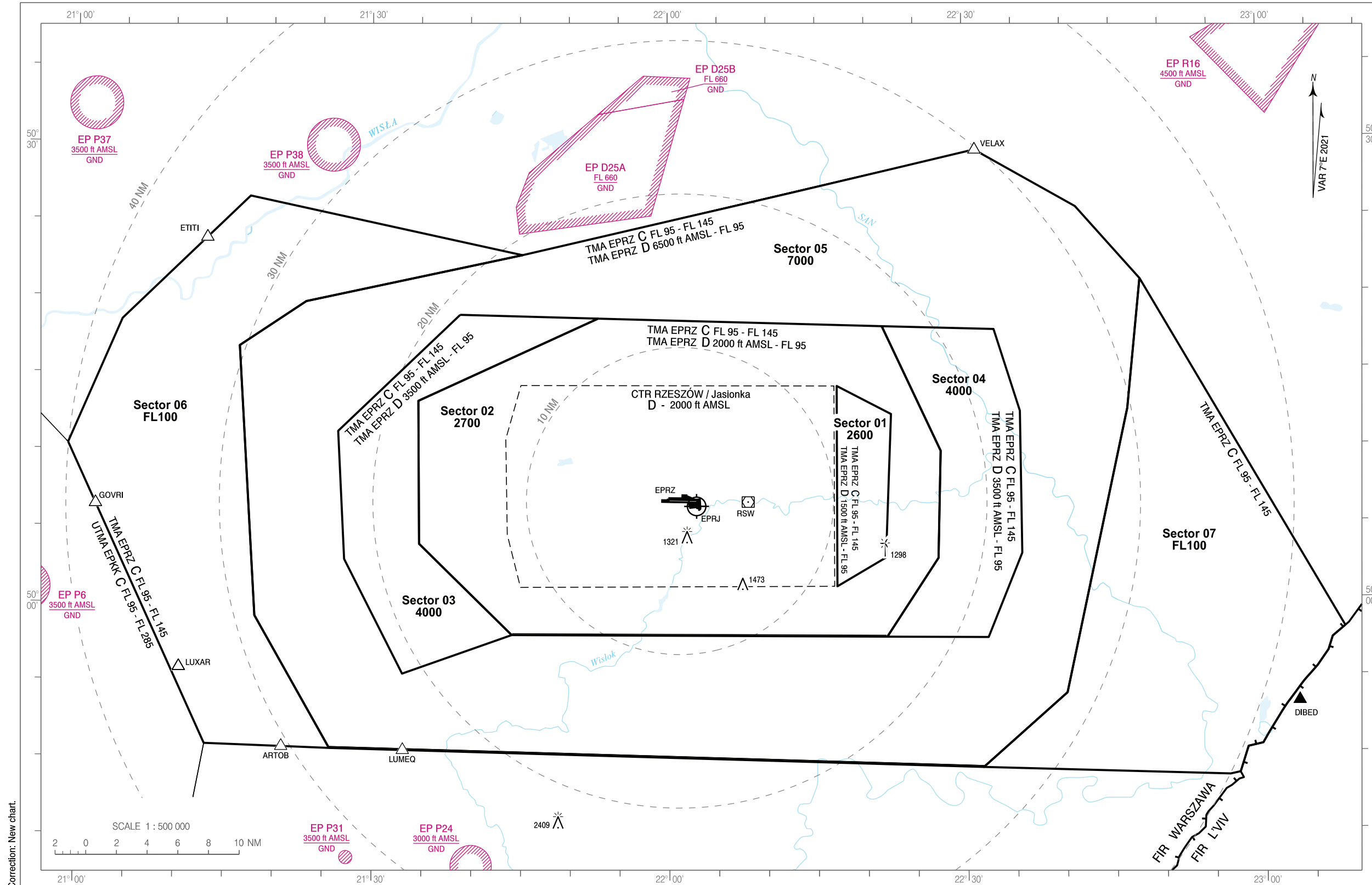
**ATC SURVEILLANCE
MINIMUM ALTITUDE
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV EPRZ 693 ft

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów TOWER 126.805

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft

TMA RZESZÓW



GENERAL INFORMATION:

1. Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
2. Minimum Vectoring Altitudes ensure obstacle clearance within the area concerned plus a 3.0 NM buffer area up to 20NM from ARP or 5.0 NM for distances greater than 20 NM.
Minimum Vectoring Altitude is determined by the highest obstacle elevation or the highest terrain elevation +328 FT whichever is higher, plus safety margin of 984 FT in non-mountainous areas or 1969 FT in designated mountainous areas rounded up to the next hundred feet.
3. Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
4. Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
5. TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
6. Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.
7. This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.

COM FAILURE:

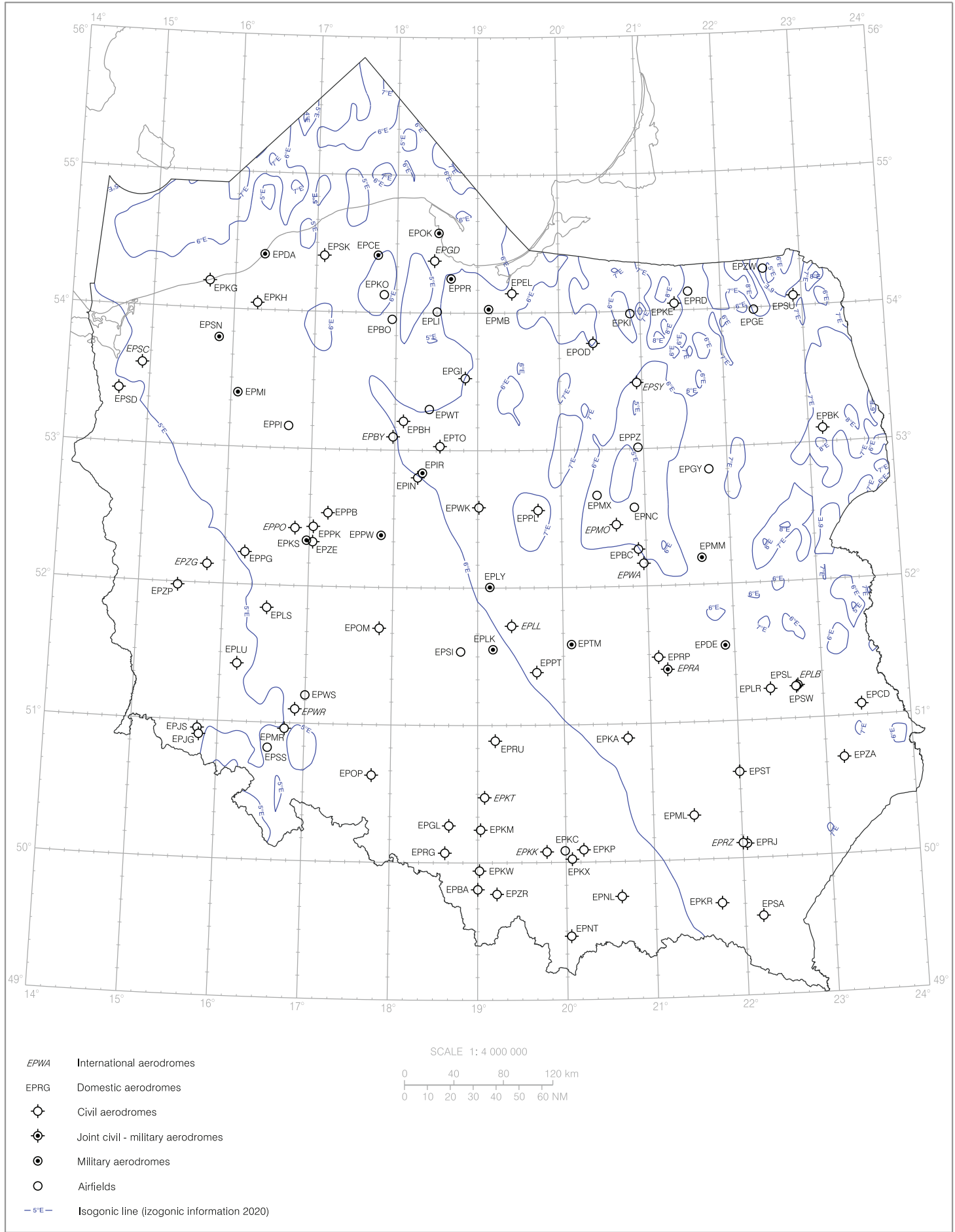
1. Set transponder code to 7600.
2. For IFR departures, continue the SID to the last assigned and acknowledged flight level (if no SID was assigned, continue according to the last ATC clearance). After passing the last SID point (or RZESZÓW TMA boundary, if no SID assigned), apply general COM failure procedures.
3. For IFR arrivals, maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF. If able to execute the approach from the last cleared altitude, after passing the IAF, commence a suitable published approach. Otherwise, after passing the IAF proceed to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned level. Within 3 minutes descend over DVOR/DME RSW to 5000 ft AMSL, then proceed to a suitable IAF to commence a published approach.

TMA RZESZÓW ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS

	MIN ALT	AREA DEFINITION
SECTOR 01	2600 ft	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 02 N 022 17 04 E 50 12 11 N 022 22 33 E 50 02 51 N 022 21 56 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 14 02 N 022 17 04 E
SECTOR 02	2700 ft	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 57 54 N 021 44 07 E 50 03 50 N 021 34 45 E 50 13 08 N 021 34 39 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 09 46 N 022 27 33 E 50 02 48 N 022 27 14 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E
SECTOR 03	4000 ft	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 55 23 N 021 33 04 E 50 02 50 N 021 27 11 E 50 11 10 N 021 26 32 E 50 18 44 N 021 38 53 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 13 08 N 021 34 39 E 50 03 50 N 021 34 45 E 49 57 54 N 021 44 07 E 49 55 23 N 021 33 04 E
SECTOR 04	4000 ft	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 17 39 N 022 33 02 E 50 12 19 N 022 35 37 E 50 03 05 N 022 35 42 E 49 57 37 N 022 32 13 E 49 57 42 N 022 22 00 E 50 02 48 N 022 27 14 E 50 09 46 N 022 27 33 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 17 39 N 022 33 02 E
SECTOR 05	7000 ft	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 50 32 N 021 25 44 E 49 59 09 N 021 18 09 E 50 16 43 N 021 16 31 E 50 19 36 N 021 23 15 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 53 N 022 14 25 E 50 29 19 N 022 31 04 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 50 12 25 N 022 46 30 E 50 11 52 N 022 46 18 E 49 53 58 N 022 40 06 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E

SECTOR 06	FL 100	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 50 32 N 021 25 44 E 49 50 49 N 021 13 08 E 50 10 21 N 020 59 11 E 50 18 26 N 021 04 36 E 50 26 27 N 021 17 33 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 19 36 N 021 23 15 E 50 16 43 N 021 16 31 E 49 59 09 N 021 18 09 E 49 50 32 N 021 25 44 E
SECTOR 07	FL 100	Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 20 51 N 022 47 55 E 49 57 57 N 023 08 18 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 48 32 N 022 56 24 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 53 58 N 022 40 06 E 50 11 52 N 022 46 18 E 50 12 25 N 022 46 30 E 50 20 51 N 022 47 55 E

LOTNISKA / LĄDOWISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW
AERODROMES / AIRFIELDS / HELIPORTS



Correction: Editorial changes.

**AD 1.3 WYKAZ LOTNISK/LĄDOWISK ORAZ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW
INDEX TO AERODROMES/AIRFIELDS AND HELIPORTS**

LOTNISKO/LĄDOWISKO/LOTNISKO DLA ŚMIGŁOWCÓW AERODROME/AIRFIELD/HELIPORT	DOPUSZCZONY RUCH LOTNICZY AIR TRAFFIC ALLOWED			SEKCJA AIP/AIP VFR/MIL AIP AIP/AIP VFR/MIL AIP SECTION
	MIEDZYNARODOWY - INTERNATIONAL (INTL) KRAJOWY - NATIONAL (NTL) WOJSKOWY - MILITARY (MIL)	IFR/VFR	ROZKŁADOWY - SCHEDULED (S) NIEROKŁADOWY - NON-SCHEDULED (N) PRYWATNY - PRIVATE (P)	
1	2	3	4	5
ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej (EPBA)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPBA
BAGICZ k/Koło Brzegu (EPKG)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKG
BIAŁYSTOK KRYWLANY (EPBK)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPBK
BORSK (EPBO)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPBO
Bydgoszcz (EPBY)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPBY
CEWICE (EPCE)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPCE
CHRCYNNO (EPNC)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPNC
Dajtki k/Olsztyna (EPOD)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPOD
DARŁOWO (EPDA)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPDA
Deputyce Królewskie (EPCD)	NTL	VFR	N	VFR AD 4 EPCD
DĘBLIN (EPDE)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPDE
ELBLĄG (EPEL)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPEL
GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPGD
GIŻE (EPGE)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPGE
GLIWICE (EPGL)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPGL
GOTARTOWICE k/Rybnika (EPRG)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPRG
GRĄDY (EPGY)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPGY
INOWROCŁAW (EPIN)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPIN
INOWROCŁAW (EPIR)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPIR
JELENIA GÓRA (EPJG)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPJG
JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry (EPJS)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPJS
KANIÓW (EPKW)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKW
Katowice - Pyrzowice (EPKT)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPKT
KATOWICE MUCHOWIEC (EPKM)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKM
KĄKOLEWO (EPPG)	NTL	VFR	N	VFR AD 4 EPPG
KĘTRZYN (EPKE)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKE
KIKITY (EPKI)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKI
KORNE (EPKO)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKO
KOSZALIN BAZA LPR (EPKH)	NTL	VFR	N	VFR AD 4 EPKH
KRAKÓW - CZYŻYNY (EPKC)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKC
KRAKÓW BAZA LPR (EPKX)	NTL	VFR	N	VFR AD 4 EPKX
KRAKÓW/Balice (EPKK)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPKK
KRĘPA k/Słupska (EPSK)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSK
KROSNO (EPKR)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKR
KRUSZYN k/Włocławka (EPWK)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPWK
LESZNO (EPLS)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPLS
LINOWIEC (EPLI)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPLI
LISIE KĄTY k/Grudziądz (EPGI)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPGI
LUBIN (EPLU)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPLU
Lublin (EPLB)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPLB
ŁASK (EPLK)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPLK
ŁĘCZYCA (EPLY)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPLY
ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza (EPNL)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPNL
ŁÓDŹ (EPLL)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPLL
MALBORK (EPMB)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPMB
MASŁÓW k/Kielc (EPKA)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPKA
MAZURY AIR CAMP (EPRD)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPRD
Michałków k/Ostrowa Wilk. (EPOM)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPOM
MIELEC (EPML)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPML

LOTNISKO/LĄDOWISKO/LOTNISKO DLA ŚMIGŁOWCÓW AERODROME/AIRFIELD/HELIPORT	DOPUSZCZONY RUCH LOTNICZY AIR TRAFFIC ALLOWED			SEKCJA AIP/AIP VFR/MIL AIP AIP/AIP VFR/MIL AIP SECTION
	MIEDZYNARODOWY - INTERNATIONAL (INTL) KRAJOWY - NATIONAL (NTL) WOJSKOWY - MILITARY (MIL)	IFR/VFR	ROZKŁADOWY - SCHEDULED (S) NIEROZKŁADOWY - NON- SCHEDULED (N) PRYWATNY - PRIVATE (P)	
1	2	3	4	5
MILEWO (EPMX)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPMX
MIŃSK MAZOWIECKI (EPMX)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPMX
MIROŚLAWICE (EPMR)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPMR
MIROŚLAWIEC (EPMI)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPMI
NOWY TARG (EPNT)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPNT
OKSYWIE (EPOK)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPOK
Olsztyn - Mazury (EPSY)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPSY
PIASTÓW k/Radomia (EPRP)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPRP
PIŁA (EPPI)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPI
PIOTRKÓW TRYBUNALSKI (EPPT)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPT
PŁOCK (EPPL)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPL
POBIEDNIK k/Krakowa (EPPK)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPK
POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola (EPOP)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPOP
POWIDZ (EPPW)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPPW
POZNAŃ-BEDNARY (EPPB)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPB
POZNAŃ/Kobylnica (EPPK)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPK
POZNAŃ/Krzesiny (EPKS)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPKS
POZNAŃ/Lawica (EPPA)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPPA
PRUSZCZ GDAŃSKI (EPPR)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPPR
PRZASNYSZ (EPPZ)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPPZ
PRZYLEP k/Zielonej Góry (EPZP)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPZP
Radawiec k/Lublinka (EPLR)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPLR
Rudniki k/Częstochowy (EPRU)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPRU
RZESZÓW (EPRJ)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPRJ
Rzeszów - Jasionka (EPRZ)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPRZ
Sanok-Baza (EPSA)	NTL	VFR	N	VFR AD 4 EPSA
SIERADZ (EPSI)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSI
SUWAŁKI (EPSU)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSU
SZCZECIN DĄBIE (EPSD)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSD
SZCZECIN/Goleniów (EPSC)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPSC
SZYMANÓW (EPWS)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPWS
ŚWIDNICA-KRZCZONÓW (EPSS)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSS
Świdnik (EPSW)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSW
ŚWIDNIK k/LUBLINA (EPSL)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPSL
ŚWIDWIN (EPSN)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPSN
TOMASZÓW MAZOWIECKI (EPTM)	MIL	IFR/VFR		MIL AD 4 EPTM
TORUŃ (EPTO)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPTO
TURBIA k/Stalowej Woli (EPST)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPST
Chopina w Warszawie (EPWA)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPWA
WARSZAWA - BABICE (EPBC)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPBC
Warszawa/Modlin (EPMO)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPMO
Warszawa-Radom (EPRA)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPRA
WATOROWO (EPWT)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPWT
WROCLAW/Strachowice (EPWR)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPWR
Zamość (EPZA)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPZA
ZAWISZYN (EPZW)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPZW
ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG)	INTL- NTL - MIL	IFR/VFR	S, N ,P	AD 2 EPZG
ŻAR k/Żywca (EPZR)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPZR
ŻERNIKI (EPZE)	NTL	VFR	N ,P	VFR AD 4 EPZE
Uwagi	Remarks			
NIL	NIL			

EPMO – LOTNISKO WARSZAWA/Modlin

EPMO – WARSZAWA/Modlin AERODROME

RÓŻNICE:

DIFFERENCES:

	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS
CS ADR-DSN-T.915 (g)	Lotnisko WARSZAWA/Modlin posiada usytuowany w pasie drogi startowej kontener ILS GP na konstrukcji nielamiwej, usytuowany tak nisko jak to jest możliwe.	WARSZAWA/Modlin aerodrome has an ILS transmitter housing situated within the runway strip on construction which is not frangible and it is situated as low as possible.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS
CS ADR-DSN.B.165 (c)	W wyrównanej części pasa drogi startowej znajdują się ukryte powierzchnie pionowe bez wykonanych nachyleń. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	Within graded RWY portion, buried vertical surfaces without slopes have been situated. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.B.190 (a)	Stwierdzono brak spełnienia wymagań dotyczących nośności. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	Lack of fulfilling bearing strength requirements has been identified. DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.C.235	Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań w zakresie nośności stref bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA). Termin wygaśnięcia DAAD: 29.10.2027	Lack of documentation confirming meeting the requirements in respect of bearing strength of RWY end safety areas (RESA). DAAD expiry date: 29.10.2027
CS ADR-DSN.D.290 (a)	Na TWY A2, A3, E, S występują lokalne nierówności nawierzchni. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2029	There are local surface irregularities on TWYs A2, A3, E, S. DAAD expiry date: 31.10.2029
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Stanowiska nr 4, 5, 7, 11, 13 znajdujące się na APN 1 nie spełniają wymagania odnośnie nachylenia. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026	Stands No 4, 5, 7, 11, 13 on APN 1 do not meet the requirement in respect of slopes. DAAD expiry date: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.730 (a) ADR-DSN.M.745 (a)(b)(c)(d)	Na TWY D i TWY E brak poprzeczek zatrzymania przed RWY oraz świateł ochronnych, oznakowanie poziome miejsca oczekiwania przed RWY zostało wykonane zgodnie z wymaganiami. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	Lack of RWY stop bars and RWY guard lights on TWY D and TWY E, markings of RWY holding position have been made in accordance with the requirements. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.750 (a)(b)	Na APN SW (odizolowanym stanowisku postoju statku powietrznego) brak oświetlenia stacjonarnego. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	On APN SW (isolated aircraft parking position) there is no stationary lighting. DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.M.770 (a)(b)(c)	Brak świateł miejsca oczekiwania na drodze ruchu kołowego przed progiem 08 i 26. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	No road-holding position lights before THR 08 and THR 26. DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.M.775 (c)(1)	Na terenie lotniska są zlokalizowane znaki pionowe niespełniające przepisów dotyczących łamliwości w obrębie: RWY – 4 szt., TWY A1 – 2 szt., TWY B – 1 szt., TWY S – 2 szt., TWY D – 5 szt. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	There are signs located within the aerodrome area not conforming to the regulations concerning frangibility in the vicinity of: RWY – 4, TWY A1 – 2, TWY B – 1, TWY S – 2, TWY D – 5. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.775 (c)(5)	Na terenie lotniska są zlokalizowane znaki pionowe niepodświetlane: w obrębie pasów: RWY – 4 szt., TWY A1 – 2 szt., TWY B – 1 szt., TWY S – 2 szt., TWY D – 5 szt., w obrębie APN 1 – 13 szt. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	There are signs located within the aerodrome area which are not illuminated: within the strips of: RWY – 4, TWY A1 – 2, TWY B – 1, TWY S – 2, TWY D – 5, within APN 1 – 13. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.780 (b)(1)	Pionowy znak identyfikacji drogi startowej po lewej stronie miejsca oczekiwania przed drogą startową zainstalowany jest w odległości przekraczającej dopuszczalną. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	RWY identification sign left of RWY holding position is installed within a distance which exceeds the permissible limit. DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.T.905 (b)	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026	No direct access to RWY is provided for fire fighting vehicles. DAAD expiry date: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.720 (a)(1) (b)(2)	Brak rozmieszczonych w równych odstępach podłużnych nie większych niż 60 m świateł krawędziowych na zachodnim odcinku TWY E od SW (brak dwóch szt. lamp krawędziowych). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	No edge lights in the western portion of TWY E from SW (lack of two edge lamps) spaced at longitudinal intervals not greater than 60 m. DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.M.710 (b)(1) (c)(2) (c)(3)	Na TWY A1, A2, A3, B, C, E, APN 1 brak świateł linii środkowej drogi kołowania. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2030	No TWY centre line lights provided on TWYs A1, A2, A3, B, C, E and APN 1. DAAD expiry date: 31.10.2030
CS ADR-DSN.M.735 (a)(b)(c)	Brak świateł pośredniego miejsca oczekiwania na drogach kołowania wykorzystywanych w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej RVR poniżej 350 m, tj. na TWY A1, TWY A2 i TWY C. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2030	No TWY intermediate holding position lights used in conditions RVR below 350 m, i.e. on TWY A1, TWY A2 and TWY C. DAAD expiry date: 31.10.2030

EPPO – LOTNISKO POZNAŃ - ŁAWICA

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- CS ADR-DSN.T.915 (g)** Nowy kontener ILS GP, usytuowany w pasie drogi startowej, w odległości 140,6 m od osi, ma konstrukcję nielamelową.
- CS HPT-DSN.B.120 (b)(4)**
CS HPT-DSN.D.300 (a)(3) Na płycie postojowej na terenie Bazy HEMS, zlokalizowana jest jako stanowisko postojowe z TLOF (TLOF1) przesuwająca (platforma) samojedźna przeznaczona do transportu śmigłowca pomiędzy hangarem, a miejscem postojowym śmigłowca. Platforma i betonowa rampa tworzą miejsce postojowe, z którego śmigłowiec rozpoczyna i na którym kończy operacje lotnicze. Zastosowane rozwiązanie nie posiada odpowiednich spadków wymaganych dla TLOF i stanowiska postojowego śmigłowca, zapewnia 3 – minutową gotowość do startu dla lotu ratowniczego.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

- ADR-DSN.B.090 (c)** Tekstura powierzchni RWY jest mniejsza niż 1 mm.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- ADR-DSN.M.715 (d)** Światła osi TWY D2 na zjeździe z drogi startowej są rozmieszczone w odstępach co 30 m.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027
- CS ADR-DSN.M.771 (a)** Brak poprzeczki zakazu wjazdu na TWY R.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- ADR-DSN.E.360 (b)** Stanowiska postojowe APN 3 mają maksymalne nachylenia do 2,31%.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.330 (b)** W pasie TWY R nachylenia poprzeczne są większe niż wymagane przepisami, do 6,51%.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.270 (b)(2)** Zmiany nachyleń podłużnych TWY Y na APN 3 są niewłaściwe – promień krzywizny wynosi 1071 m.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.280 (b)(2)** Nachylenia poprzeczne TWY T na APN 2 są większe niż wymagane, maksymalnie do 3,07%.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.E.360 (b)** Nachylenia na stanowiskach postojowych APN 2 wynoszą maksymalnie 3,05%.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.L.597 (c)(3)** Oznakowanie krawędzi drogi serwisowej na APN 1 i APN 3 wykonane jest częściowo w postaci podwójnej przerywanej linii.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023
- ADR-DSN.N.795 (a)** Na APN 3 brak jest znaków pionowych stanowisk postojowych.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.S.890 (d)(e)**
CS ADR-DSN.S.895 (g) Brak autonomicznego monitoringu świateł końca drogi startowej RWY 10 i RWY 28. Lampy krawędziowe RWY i końca RWY stanowią jeden obwód zasilania i monitoringu - brak informacji o ilości niesprawnych lamp dla danej grupy.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025
- CS ADR-DSN.M.715 B1ii** Na drogach kołowania TWY D1 i D2 odstęp podłużny pomiędzy światłami linii środkowej na prostych odcinkach wynosi 30 m; w warunkach RVR poniżej wartości 350 m nie powinien przekraczać 15 m.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.M.710 (b)** Na drogach kołowania TWY A, B, G, N, T, W, Y brak świateł linii środkowej, wymaganych do prowadzenia operacji dla RVR < 550 m.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

EPPO – POZNAŃ - ŁAWICA AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- A new ILS transmitter housing situated within the runway strip, within a distance of 140.6 m from the centre line, is not frangible.
- A parking stand with TLOF (TLOF1) is located on premises of the HEMS Base apron on a mobile platform intended for helicopter transport between the hangar and the parking stand.
- The platform and the concrete ramp are a parking stand for commencement and completion of flight operations.
The applied solution which does not ensure an appropriate slope of TLOF and of the parking stand, provides a 3 minute aircraft ready status for a rescue flight.

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

- The texture of RWY surface is less than 1 mm.
DAAD expiry date: 31.12.2022
- TWY D2 centre line lights on exit taxiway are spaced at 30 m intervals.
DAAD expiry date: 31.12.2027
- Lack of no-entry bar to TWY R.
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Aircraft stands on APN 3 have maximum slopes of 2.31%.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Transverse slopes within TWY R strip are greater than it is required by the regulations, up to 6.51%.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Changes in TWY Y longitudinal slopes on APN 3 are inadequate – radius of curvature is 1071 m.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- TWY T transverse slopes on APN 2 are greater than required, maximum up to 3.07%.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Aircraft stands slopes on APN 2 are maximum 3.05%.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Service road edge markings on APN 1 and APN 3 are partially made in the form of double dotted line.
DAAD expiry date: 31.12.2023
- There are no aircraft stand signs on APN 3.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- No autonomous system for monitoring the RWY end lights available on RWY 10 and RWY 28. The RWY edge lights and RWY end lights are on the same feed and monitoring circuit - no information on the number of unserviceable lights in each of the groups available.
DAAD expiry date: 31.12.2025
- On TWR D1 and D2 the longitudinal interval between centre line lights on straight sections is 30 m; in RVR conditions of less than 350 m it should not exceed 15 m.
DAAD expiry date: 31.12.2030
- No centre line lights on TWY A, B, G, N, T, W, Y required in RVR conditions of less than 550 m.
DAAD expiry date: 31.12.2030

EPRZ – LOTNISKO RZESZÓW - JASIONKA		EPRZ – RZESZÓW - JASIONKA AERODROME	
RÓŻNICE:		DIFFERENCES:	
ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)		SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS	
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej przez PAŻP. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe i czerwone) i świetlne. Informacja dotycząca lokalizacji kontenera jest opublikowana w AIP.	An ILS-GP transmitter housing has been located by PANSAs within the RWY strip. The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting. Information on the location of the transmitter is published in AIP.	
AMC1 ADR.OPS.B.080(a)(c)	Większość świateł przeszkodowych zamontowanych na pojazdach nie posiada udokumentowanego potwierdzenia odpowiednich parametrów. W związku z czym Zarządzający wprowadził obowiązek stałej kontroli świateł przeszkodowych przez służby operacyjne oraz bieżącą wymianę na nowe, spełniające odpowiednie wymogi. Termin dostosowania: 31.12.2026	Most obstacle lights displayed on vehicles do not conform to the certification specification. Therefore, the Administrator introduced the obligation of constant inspection of obstacle lights by the operational services and the current replacement with new ones that meet the relevant requirements.	
CS ADR-DSN.B.095 (b)	Na końcu RWY 09 brak płaszczyzny do zawracania. Wniosek nr 1.1 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	No RWY turn pad at the end of RWY 09 available. Application No 1.1 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.B.165 (c)	Obiekty zagłębione w pasie RWY w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową. Wniosek nr 2 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2036	Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces. Application No 2 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2036	
CS ADR-DSN.B.180 CS ADR-DSN.B.185	Nieprawidłowe nachylenie podłużne oraz poprzeczne pasa RWY. Wniosek nr 3 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	Inadequate longitudinal and transverse runway strip slopes. Application No 3 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.S.890	Monitoring systemów świetlnych RWY nie zapewnia automatycznego wskazania wszelkich możliwych do wystąpienia awarii. Wniosek nr 8 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	The monitoring of the RWY lighting systems does not provide indication of all possible faults that may occur. Application No 8 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.T.905(b)	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych. Wniosek nr 9 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	No direct access to the runway by firefighting vehicles. Application No 9 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.M.715(b)(3) CS ADR-DSN.M.715(d)(2)	Światła linii środkowej TWY na prostoliniowych odcinkach o długości 60 m przed i za łukiem rozmieszczone są w odstępach co 15 m. Wniosek nr 11 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2036	TWY centre line lights on straight sections with a length of 60 m before and after the curve are spaced at intervals of 15 m. Application No 11 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2036	
CS ADR-DSN.N.780	Brak uzupełnienia znakiem pionowym miejsca oczekiwania przed RWY, na jednokierunkowej TWY B. Wniosek nr 12 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	No sign provided to supplement the RWY holding-position marking on one-direction TWY B. Application No 12 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.P.825 (a) CS ADR-DSN.P.830 (a)	Brak oznaczników linii krawędzi oraz linii środkowej drogi kołowania na TWY G oraz TWY Z. Wniosek nr 13.1 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026	No taxiway edge line and centre line markers on TWY G and TWY Z. Application No 13.1 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation: 31.12.2026	
CS ADR-DSN.M.771 (ZZ2)	Zmiana przepisów spowodowała konieczność instalacji poprzeczki zakazu wjazdu w poprzek TWY, która przeznaczona jest tylko do zjazdu, w celu zapobiegania przed nieumyślnym wjazdem statku powietrznego na tę TWY. Na jednokierunkowej RET B brak takiej poprzeczki. Dostosowanie do obowiązującego przepisu będzie polegało na udostępnieniu RET B do ruchu dwukierunkowego oraz instalacji poprzeczki oczekiwania przed RWY. Termin dostosowania: 31.12.2026	Due to the change of regulations a no-entry bar across a TWY, which is only intended for an exit, was installed to prevent aircraft from accidentally entering the TWY. No such crossbar on the one-way RET B. Adaptation to the current regulation will consist in making the RET B available for two-way traffic and the installation of a clearance bar in front of the RWY. Date of adaptation: 31.12.2026	

EPSC – LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

CS ADR-DSN.T.915 (g) Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe - czerwone) i świetlne.

CS ADR-DSN.Q.850 (d)(3) Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, art. 66 ust. 4 pkt 3. – *zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł [...].*

Zgodnie z art. 53 ww. ustawy, pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym wyposażone są w światła ostrzegawcze koloru żółtego.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

CS ADR-DSN.B.080 Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne drogi startowej. Nachylenie po obu stronach jest niesymetryczne.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

CS ADR-DSN.B.165 (a)(c) Obiekty zagłębione w pasie drogi startowej w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.B.191 Niewłaściwa charakterystyka systemu odprowadzania wód opadowych.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.C.220 Brak dokumentacji dla skrzynek elektrycznych lamp rozładowania kondensatorów potwierdzających ich lamliwość.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.D.290 Niewłaściwy stan nawierzchni asfaltowej dla TWY A.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

CS ADR-DSN.M.645 (b)(1) Wskaźnik ścieżki podejścia PAPI RWY 31 umiejscowiony jest po prawej stronie drogi startowej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.M.710 (b)(2)
CS ADR-DSN.M.720 (a)(1) Brak oświetlenia krawędziowego dla TWY D.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.M.715 (b)(d)(1)(2) Nieprawidłowe oznakowanie świetlne linii zejścia z drogi startowej na drogi kołowania.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.N.775 (c)(8) Wymiary napisu (litery, cyfry i znaki) znaków nakazu "NO ENTRY" niezgodne z wymaganiami certyfikacyjnymi.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.N.785 (b)(1)(2)(9) Nieprawidłowe oznakowanie pionowe, gdzie znaki wskazania miejsca przeznaczenia połączone są ze znakiem umiejscowienia, a jeden ze znaków umiejscowiony jest po prawej stronie TWY.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.N.795 Brak oznakowań identyfikacji stanowiska postojowego statku powietrznego.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.Q.847 (a) Brak oświetlenia dla skrzynek elektrycznych w pasie RWY.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

CS ADR-DSN.Q.850 (a)(c) Brak dokumentacji dla świateł przeszkodowych stosowanych na pojazdach, potwierdzającej częstotliwość błysków, intensywność oraz rozproszenie wiązki światła.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2020

CS ADR-DSN.P.830 Brak oznaczników linii środkowej drogi kołowania.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

EPSC – SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

The ILS-GP transmitter housing is located within the RWY strip. The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting.

In accordance with the Polish Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3 – *It is forbidden to display, in and on a vehicle, devices emitting blue or red light that are obligatory equipment of an emergency vehicle [...].*

In accordance with article 53 of the above mentioned Law, Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights.

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

Inadequate transverse slopes of RWY.

Slopes on both sides are asymmetrical.

DAAD expiry date: 31.12.2030

Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces.

DAAD expiry date: 31.12.2022

Inadequate characteristics of rainwater drainage system.

DAAD expiry date: 31.12.2022

No documentation available for electrical boxes of capacitor discharge lamps confirming their frangibility.

DAAD expiry date: 31.12.2022

Inadequate condition of asphalt surface for TWY A.

DAAD expiry date: 31.12.2030

RWY 31 approach path indicator (PAPI) is located to the right of RWY.

DAAD expiry date: 31.12.2022

No edge lights for TWY D.

DAAD expiry date: 31.12.2022

Inadequate exit taxiway centre line lights.

DAAD expiry date: 31.12.2022

"NO ENTRY" sign dimensions (letters, numerals and symbols) not compliant with specification requirements.

DAAD expiry date: 31.12.2022

Inadequate signs where the destination signs are combined with location signs and one of the signs is located right of TWY.

DAAD expiry date: 31.12.2022

No aircraft stand identification signs.

DAAD expiry date: 31.12.2022

No lighting for electrical boxes along the RWY strip.

DAAD expiry date: 31.12.2022

No documentation available for obstacle lights displayed on vehicles confirming the flash rate, intensity and beam spread.

DAAD expiry date: 31.12.2020

No taxiway centre line markers.

DAAD expiry date: 31.12.2022

EPSY – LOTNISKO OLSZTYN - MAZURY

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

CS ADR-DSN.T.915 (g) W niewyrównanej części pasa drogi startowej znajduje się zespół anten ILS GP wraz z kontenerem zawierającym urządzenia niezbędne do działania systemu. Zarówno zespół anten jak i kontener oraz jego zawartość nie są obiektami łamliwymi.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

CS ADR-DSN.M.750 (b) APN 4, stanowiąca odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego, przeznaczone do użytku w nocy nie jest oświetlona. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037

CS ADR-DSN.D.290 (a) Na drogach kołowania P, R, T1 i T2 występują pojedyncze nierówności nawierzchni.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027

ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA)

CS ADR-DSN.M.695 (b) (1) (2) Światła strefy przyziemienia. W związku z koniecznością uwzględnienia istniejącej infrastruktury na drodze startowej konieczne było przesunięcie linii baretek o min. 0,6 m a tym samym, nie została zachowana zalecana przepisami ICAO i EASA, odległość między baretkami zgodnie z wymaganiem CS ADR-DSN.M.695 lit. b pkt 2. W wyniku tego całkowita długość światel strefy przyziemienia rozciąga się na długości 903,5 m, t.j. na długość większą o 0,39 % od zalecanej przepisami. Zgodnie z przeprowadzoną szczegółową i dokładną analizą ryzyka (dołączoną do składanego wniosku) zachowany zostanie równoważny poziom bezpieczeństwa.

EPSY – OLSZTYN - MAZURY AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

A group of ILS GP antennas, ILS transmitter housing and a box containing cable connectors supplying electricity to the installation are located on non-graded portion of the RWY strip. Both the group of antennas and the housing with its content are not frangible.

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

APN 4 comprising an isolated aircraft parking position intended to be used at night is not illuminated.

DAAD expiry date: 31.12.2037

There are single irregularities on TWYs P, R, T1 and T2 surfaces.

DAAD expiry date: 31.12.2027

ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS

Runway touchdown zone lights. Due to runway infrastructure it was necessary to move barrette line of minimum 0.6 m. Because of that the distance between barrette did not comply with ICAO and EASA regulations in accordance with CS ADR-DSN.M.695 letter b point 2 requirement. The total length of runway touchdown zone lights extends over the length of 903.5 m i.e the length greater by 0.39 % from the length recommended by the regulations. In accordance with detailed and precised risk analysis (attached in submitted application) equivalent level of safety is to be maintained.

EPWA – LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- ADR-DSN.D.335 (b)(1)** Statki powietrzne oczekujące na miejscach oczekiwania przed RWY 11/29: TWY E3, E4, L mogą naruszać powierzchnie podejścia, wznoszenia, zabezpieczenia przeszkodowego PAPI, powierzchnię o nachyleniu 1,2% (wyznaczoną zgodnie z Załącznikiem 4 ICAO) oraz powierzchnię segmentu z widocznością (VSS).
- ADR-DSN.J.470 (d)**
ADR-DSN.J.475 (e)
ADR-DSN.J.480 (g) W rejonie oddziaływania powierzchni ograniczających przeszkody (OLS) ustanowione zostały obszary, na których potencjalnie zezwala się na przebiecie istniejących powierzchni przez obiekty budowlane.
- ADR-DSN.J.475 (d)**
ADR-DSN.J.480 (f) W powierzchni podejścia RWY 15 podwyższono przeszkodę lotniczą WA041-2015-41 (kontener ILS i antena). Budowa nowej konstrukcji DVOR/DME OKC w granicach bocznych powierzchni przejściowych RWY 11/29 oraz RWY 15/33.
- ADR-DSN.L.520 (b)** Na TWY Z orange oraz TWY Z blue osie linii nie są w kolorze żółtym.
- ADR-DSN.L.595 (c) (1)(3)** Linie bezpieczeństwa stanowisk postojowych samolotów niższego kodu, nakładające się ze stanowiskami postojowymi samolotów wyższego kodu, są liniami przerywanymi.
- ADR-DSN.M.635 (b)(5)** RWY 11 wyposażona jest w światła podejścia precyzyjnego Kat. II wysokiej intensywności w układzie geometrycznym typu CALVERT na odcinku 960 m od progu, które są uzupełnione o światła błyskowe od początku światła podejścia do odległości 330 m przed progiem 11.
- ADR-DSN.M.705 (a)** Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania światła SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.
- ADR-DSN.M.705 (b)(1)(2)** Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania światła SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.
- ADR-DSN.M.710 (c)(1)** Oprawy osiowe na drogach kołowania TWY-Z Blue i TWY-Z Orange rozmieszczone są w odstępach, co 30m. Pomędzy opravami w celu poprawy bezpieczeństwa zainstalowano oprawy koloru niebieskiego na TWY-Z Blue oraz pomarańczowe na TWY-Z Orange ułatwiające identyfikację TWY.
- ADR-DSN.N.780(b)(1)(2)(4)** Znak nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed drogą startową na skrzyżowaniach TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (znak nakazu poprzeczki zatrzymania w układzie B) został zlokalizowany wyłącznie po jednej stronie.
- ADR-DSN.N.785(b)(1)(4)(7)** Znaki informacyjne na TWY-A6 przed TWY-H2, TWY-E2 przed TWY-E3 i E4, TWY-A1 przed TWY-D2, TWY-A4 przed TWY-J, TWY-S3 przed TWY-A3, TWY-A3 przed TWY-S3, TWY-E3 przed TWY-E2, TWY-R przed TWY-E2, TWY-U1 przed TWY-A1 znajdują się po prawej stronie zamiast po lewej.
Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami.
Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.
- ADR-DSN.N.785 (c)(12)(i)** W nazwach TWY Z Orange stosuje się literę O.
- ADR-DSN.T.915 (g)** Kontenery ILS znajdujące się w pasach dróg startowych RWY 33 (THR 33) i RWY 11 (THR 11) nie mają konstrukcji łamiwej. Ogródzenie lotniska przy THR 15 nie posiada konstrukcji łamiwej.
- CS ADR-DSN.B.155 (a)(1)** Nie wyznaczono 60 m pasa drogi startowej przed początkiem RWY 29.
Termin wygaśnięcia: 31.12.2027
- CS ADR-DSN.B.160 (a)(1), (b)(1)** Na odcinku 180 m od początku RWY 29 szerokość pasa drogi startowej wynosi 200 m zamiast wymaganych 280 m (140 m po obydwu stronach osi RWY).

EPWA – WARSAW CHOPIN AIRPORT

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- Aircraft holding at RWY 11/29 holding positions for TWYs E3, E4, L can infringe the approach surface, take-off climb surface, obstacle clearance surface of PAPI, surface having a 1.2 per cent slope (established as detailed in ICAO Annex 4) and visual segment surface (VSS).
- Within the region affected by the obstacle limitation surfaces, areas have been established within which existing surfaces may be penetrated by possible structures.
- In the RWY 15 approach surface, the obstacle WA041-2015-41 (ILS container and antenna) was raised.
A new OKC DVR/DME is under construction within the lateral limits of RWY 11/29 and RWY 15/33 transitional surfaces.
The centre lines of TWY Z orange and TWY Z blue are not yellow.
- Apron safety lines for lower code aircraft superimposed on aprons for higher code aircraft are in the form of dotted lines.
- RWY 11 is equipped with precision approach category II lighting system of high intensity in CALVERT geometrical configuration along the section of 960 m from the threshold which are supplemented with flashing lights from the beginning of approach lights to the distance of 330 m before threshold 11.
- Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
- Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
- The centre line light fittings on TWY-Z Blue and TWY-Z Orange are spaced at 30 m intervals. To improve safety, blue fittings have been provided on TWY-Z Blue and orange ones on TWY-Z Orange for a better identification of the TWYs.
- Mandatory instruction sign in line with the RWY holding position stop bar prior to RWY intersections TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (mandatory instruction stop bar in B configuration) is situated only on one side.
- The information signs on TWY-A6 prior to TWY-H2, TWY-E2 prior to TWY-E3 and E4, TWY-A1 prior to TWY-D2, TWY-A4 prior to TWY-J, TWY-S3 prior to TWY-A3, TWY-A3 prior to TWY-S3, TWY-E3 prior to TWY-E2, TWY-R prior to TWY-E2, TWY-U1 prior to TWY-A1 are located on the right-hand side instead of the left.
Location of the exit information signs from RWY to TWY-D2 on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs.
Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.
- The letter O is applied for TWY Z Orange.
- The ILS transmitter housings located within the RWY 33 (THR 33) and RWY 11 (THR 11) strips are not frangible.
The aerodrome fence next to THR 15 is not frangible.
- DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
- No designated 60 m of the RWY strip prior to the beginning of RWY 29.
DAAD expiry date: 31.12.2027
- Along the section of 180 m from the beginning of RWY 29 the RWY width is 200 m instead of the required 280 m (140 m on both sides of the RWY centre line).

ADR-DSN.B.165 (c)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027 W części utwardzonej pasa RWY (75 m od osi RWY) zinventaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji, tj. posiadające pod nawierzchnią trawiastą płaszczyzny pionowe.	DAAD expiry date: 31.12.2027 Within the paved RWY section (75 m from the RWY) objects not conforming to the requirements of this specification (having vertical surfaces buried under the grass surface) have been identified.
ADR-DSN.B.190 (a)(1)(b)(1)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036 Brak kompleksowych badań stwierdzających nośności pasa dróg startowych lotniska Chopina w Warszawie.	DAAD expiry date: 31.12.2036 No complex assessments of the RWY strip bearing strengths at Warsaw Chopin Airport have been carried out.
ADR-DSN.D.240 (a) ADR-DSN.D.250 (b) ADR-DSN.D.255 (b)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036 Na lotnisku Chopina w Warszawie geometria niektórych skrzyżowań dróg kołowania nie zapewnia spełnienia wymagań dla krytycznego statku powietrznego regularnie operującego z lotniska – tj. samolotu typu Boeing 777-300 ER.	DAAD expiry date: 31.12.2036 The geometry of some TWY intersections at Warsaw Chopin Airport does not allow for meeting the requirements for the aircraft regularly operating at the aerodrome, i.e. Boeing 777-300 ER.
ADR-DSN.D.270 (b)(1)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036 Brak pomiarów geodezyjnych potwierdzających procentowy stopień zmiany spadku podłużnego na drogach kołowania.	DAAD expiry date: 31.12.2036 No survey has been carried out to confirm the longitudinal slopes of the TWYs.
ADR-DSN.D.305 (a)(2)(b)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2033 Szerokość poboczy dla niektórych dróg kołowania jest mniejsza niż określona w wymaganiu.	DAAD expiry date: 31.12.2033 The shoulder widths of some TWYs are less than specified in the requirement.
ADR-DSN.L.590 (c)(2)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036 Znaki identyfikacyjne stanowisk postojowych samolotów 37/37R od strony TWY M nie są uzupełnione o znak identyfikacyjny typu statku powietrznego.	DAAD expiry date: 31.12.2036 Identification signs of aircraft stands 37/37R from the side of TWY M are not supplemented by identification sign of aircraft type.
ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)	Termin wygaśnięcia: I kwartał 2028 Brak bocznych linii bezpieczeństwa pomiędzy stanowiskami postojowymi samolotów na APN 7A, APN 7B oraz APN 12.	DAAD expiry date: 1st quarter of 2028 No side safety lines between aircraft stands on APN 7A, APN 7B and APN 12.
ADR-DSN.M.710 (b)(1)(2) ADR-DSN.M.720 (a)(1)	Termin wygaśnięcia: 31.01.2024 Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędzi TWY, V oraz U2 (w obszarze APN 9).	DAAD expiry date: 31.01.2024 No centre line lights and TWYs, V and U2 edge lights (within the area of APN 9).
ADR-DSN.M.715 (b)(3)(d)(2)	Termin wygaśnięcia: I kwartał 2030 Na części dróg kołowania światła linii środkowej TWY w odstępach 60 m przed i za łukiem o promieniu mniejszym niż 400 m nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m. Na części dróg kołowania do zjazdu innych niż drogi kołowania szybkiego zjazdu światła linii środkowej drogi kołowania nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m.	DAAD expiry date: 1st quarter of 2030 On some TWYs, TWY centre line lights located 60 m before and after a curve of radius of less than 400 m are not spaced at intervals of 7.5 m. On some exit TWYs other than rapid exit TWYs, the centre line lights are not spaced at intervals of 7.5 m.
ADR-DSN.M.735 (a)(1)(2)(b)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036 Na TWY Z3, Z4, Z5 wyznaczono oznakowanie poziome poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, które nie jest uzupełnione światłami poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania.	DAAD expiry date: 31.12.2036 On TWYs Z3, Z4 and Z5, the intermediate holding position marking is not supplemented with intermediate holding position lights.
ADR-DSN.M.750 (d)(2)(i)(A)(B)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2026 Dla APN 1; 3; 5 A, B, C; 9; APN 11; śmigłowcowej APN 8 brak protokołów pomiarów fotometrycznych.	DAAD expiry date: 31.12.2026 No photometric measurement protocols are available for APNs 1; 3; 5 A, B, C; 9; 11 and helicopter APN 8.
ADR-DSN.N.780 (a)(1)(8), (b)(3)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2023 Znak nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed drogą startową na skrzyżowaniach TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (znak nakazu poprzeczki zatrzymania w układzie B) został zlokalizowany wyłącznie po jednej stronie.	DAAD expiry date: 31.12.2023 Mandatory instruction sign in line with the RWY holding position stop bar prior to the RWY intersections TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (mandatory instruction stop bar in B configuration) is situated only on one side.
ADR-DSN.N.785 (a)(4)(5)(9),(b)(1)(2)(4)(5)(7),(c)(10)(i)(11)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027 Znaki informacyjne na TWY-A6 przed TWY-H2, TWY-E2 przed TWY-E3 i E4, TWY-A1 przed TWY-D2, TWY-A4 przed TWY-J, TWY-S3 przed TWY-A3, TWY-A3 przed TWY-S3, TWY-E3 przed TWY-E2, TWY-R przed TWY-E2, TWY-U1 przed TWY-A1 znajdują się po prawej stronie zamiast po lewej. Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami. Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.	DAAD expiry date: 31.12.2027 The information signs on TWY-A6 prior to TWY-H2, TWY-E2 prior to TWY-E3 and E4, TWY-A1 prior to TWY-D2, TWY-A4 prior to TWY-J, TWY-S3 prior to TWY-A3, TWY-A3 prior to TWY-S3, TWY-E3 prior to TWY-E2, TWY-R prior to TWY-E2, TWY-U1 prior to TWY-A1 are located on the right-hand side instead of the left. Location of the exit taxiway information signs on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs. Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.
ADR-DSN.Q.840 (d)(1)(2)(3), (e)(1)(2)	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027 Przeszkody znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego i/lub nocnego lub oznakowanie/ oświetlenie nie spełnia wymagań.	DAAD expiry date: 31.12.2027 Obstacles located within the aerodrome area are not provided with day and/or night markings or markings/lights are not compliant with the requirements.

ADR-DSN.Q.845 (a), (b)(2)(ii)(3)	Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego lub oznakowanie nie spełnia wymagań. Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with day markings or markings are not compliant with the requirements. DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.Q.846 (a), (c), (d)	Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oświetlenia nocnego lub oświetlenie nocne nie spełnia wymagań. Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with night obstacle lighting or night obstacle lighting is not compliant with the requirements. DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.T.910	Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań lamliwości przeszkód znajdujących się w pasach dróg startowych. Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	Lack of documentation confirming meeting the requirements of obstacle fragility located within the RWY strips. DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.C.235	ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW) Strefy bezpieczeństwa końca dróg startowych (RESA) na progach 11, 29, 15, 33 nie mają odpowiedniej nośności. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	EXEMPTIONS FROM CHANGE MANAGEMENT (ZZ) IN ORDER TO COMPLY WITH THE REGULATIONS The runway end safety areas (RESAs) at thresholds 11, 29, 15, 33 are not of adequate bearing strength. DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.L.605 (c)(6)	Odstępy pomiędzy znakami (litera i/lub cyfra) oznakowania poziomego nakazu nie spełniają zapisów nowowprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter and/or digit) of mandatory instruction marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028
ADR-DSN.L.610 (b)(3)	Odstępy między znakami (litera lub cyfra) dla oznakowania poziomego informacyjnego nie spełniają zapisów nowo wprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter or digit) for information marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028
ADR-DSN.M.745(b)(4)	Dostosowanie do wymagań opraw WIG-WAG na poprzeczce w układzie A i B na TWY A4 oraz TWY D4/TWY C1. Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	Adaptation to the WIG-WAG lights requirements on a cross bar in A and B configuration on TWY-A4 and TWY D4/TWY-C1. DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.N.785(c)(12)(i)	Wylimitowanie liter O (Oscar) z nazewnictwa TWY O1/O2. Termin wygaśnięcia: 31.12.2030	Elimination of the letters O (Oscar) in TWY-O1/O2 nomenclature. DAAD expiry date: 31.12.2030
AMC1 ADR.OPS.B.080(a) punkt (a)(1)	ALTMOC (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ALTERNATYWNY SPOŚÓB SPEŁNIENIA WYMOGÓW) Karetki Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego są oznakowywane zgodnie z wymaganiami prawa krajowego właściwymi dla tych pojazdów. Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	ALTMOC (ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE) Airport Medical Rescue Ambulances and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have identification in accordance with the State Law regulations appropriate for these vehicles AltMoC expiry date: for an indefinite period
AMC1 ADR.OPS.B.080(a) punkt (c)	Pojazdy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego mają zamontowane światła ostrzegawcze zgodne z normą ECE R-65 i R-10. Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	Airport Rescue and Fire Fighting Service vehicles, Airport Medical Rescue vehicles and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have warning lights installed in accordance with ECE R-65 and R-10 norm. AltMoC expiry date: for an indefinite period

EPWR – LOTNISKO WROCŁAW - STRACHOWICE

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

CS ADR-DSN.T.915 (g) Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej. Kontener nie posiada konstrukcji łamiwej. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urzędzenia niezbędnymi dla działania systemu ILS CAT II na lotnisku.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

CS ADR-DSN.B.065 (c)(1) Droga startowa w pięciu miejscach odcinków trzydziestometrowych nie spełnia wymagań przejścia z jednego nachylenia do drugiego płaszczyzną zakrzywioną, której stopień zmiany nachylenia przekracza 0,1% oraz promień krzywizny jest mniejszy od 30 000 m.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037

CS ADR-DSN.B.080 (a), (b)(1) Droga startowa w pojedynczych miejscach nie spełnia wymagań certyfikacyjnych w zakresie nachyleń poprzecznych (nachylenia nie mieszczą się w przedziale 1% - 1,5%).

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037

CS ADR-DSN.B.165 (c) Obiekty usytuowane na wyrównanej części pasa drogi startowej nie posiadają właściwych nachyleń, eliminujących ukryte powierzchnie pionowe, minimalizujących zagrożenia dla samolotów, które zjadą z tej drogi startowej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2024

CS ADR-DSN.B.180 (b)(1)
CS ADR-DSN.B.185 (a)(1) Nieprawidłowe nachylenia podłużne trawiastej wyrównanej części pasa drogi startowej.

Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne trawiastej wyrównanej części pasa drogi startowej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028

CS ADR-DSN.B.190 (a)(1), (b)(1) Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie nośności pasa drogi startowej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028

CS ADR-DSN.D.245 (a) TWY E1, TWY E2 o szerokości 14 m nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych szerokości dla statków powietrznych o kodzie C, dla których minimalna szerokość wynosi 15 m lub 18 m.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032

CS ADR-DSN.D.270 (b)(1) Zmiany nachyleń podłużnych TWY E1 przed skrzyżowaniem z TWY D1 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032

CS ADR-DSN.D.280 (b)(1) Nachylenia poprzeczne TWY E1 w trzech miejscach nie spełniają warunków dotyczących nachyleń poprzecznych drogi kołowania (nachylenia przekraczają 1,5%).

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032

CS ADR-DSN.D.330 Nachylenia poprzeczne pasów TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032

CS ADR-DSN.E.360 (b) Nachylenia na płycie postojowej APN 1 oraz APN 4 nie spełniają warunków dotyczących nachyleń na stanowiskach postojowych (nachylenia przekraczają 1%).

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

CS ADR-DSN.M.710 (c)(3)(i) Światła linii środkowej TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4, będące światłami wjazdu na drogę startową, posiadają nieodpowiednio zastosowane światła stałe świecące w kolorze zielonym.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025

CS ADR-DSN.M.735 (b) Na TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 wykorzystywanych również w warunkach ograniczonej widzialności (RVR równy lub większy niż 75 m), brak jest światła pośredniego miejsca oczekiwania.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029

EPWR – WROCŁAW - STRACHOWICE AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

The ILS transmitter housing was situated within the runway strip. It is not frangible. The siting is subject to technical requirements of the facility which are necessary for proper functioning of ILS CAT II system installed at the aerodrome.

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

The RWY in five sites along thirty metre segments does not meet the requirements for changing from one slope to another with curved surface for which the rate of change exceeds 0.1% and the radius of curvature is less than 30 000 m.

DAAD expiry date: 31.12.2037

The RWY in some places does not meet the requirements of the certification specifications with regard to transverse slopes (they are not between 1% - 1.5%).

DAAD expiry date: 31.12.2037

Objects situated on the graded runway strip portion are not provided with adequate slopes eliminating buried vertical surfaces minimizing dangers to aircraft which will vacate the runway.

DAAD expiry date: 31.12.2024

Inadequate longitudinal slopes of the graded grass runway strip portion.

Inadequate transverse slopes of the graded grass runway strip portion.

DAAD expiry date: 31.12.2028

No assessments confirming that the certification specification requirements in regard to runway bearing strength have been carried out.

DAAD expiry date: 31.12.2028

TWY E1 and TWY E2 with a width of 14 m do not meet the certification specification requirements in regard to the width for code C aircraft for which the minimum width shall be 15 m or 18 m.

DAAD expiry date: 31.12.2032

Changes in TWY E1 longitudinal slopes before the intersection with TWY D1 do not meet the certification specification requirements.

DAAD expiry date: 31.12.2032

Transverse slopes on three places of TWY E1 do not conform to the conditions related to taxiway transverse slopes (slopes exceed 1.5%).

DAAD expiry date: 31.12.2032

Transverse slopes within TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 strips do not conform to the certification specification requirements.

DAAD expiry date: 31.12.2032

Slopes within APN 1 and APN 4 do not meet the conditions in regard to slopes within aircraft stands (slopes exceed 1%).

DAAD expiry date: 31.12.2030

TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4 centre line lights which are RWY entry lights are provided with inadequately used lights emitting green light.

DAAD expiry date: 31.12.2025

On TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 also used in reduced visibility conditions (RVR of 75 m or more), intermediate holding position lights are not provided.

DAAD expiry date: 31.12.2029

CS ADR-DSN.N.775 (c)(1)	<p>Następujące oznakowanie pionowe nie spełnia wymogu lamliwości:</p> <ul style="list-style-type: none"> - znaki identyfikacji stanowisk postojowych na płycie postojowej samolotów APN 1 oraz APN 4, - znaki informacyjne na TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 oraz TWY D4, - znaki nakazu NO ENTRY na południowych wjazdach na drogach technicznych D2, D3 oraz E5. <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029</p>	<p>The following signs do not meet the frangibility criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand identification signs on APN 1 and APN 4, - information signs on TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 and TWY D4, - NO ENTRY instruction signs on southern lead-ins of technical roads D2, D3 and E5. <p>DAAD expiry date: 31.12.2029</p>	
CS ADR-DSN.N.775 (c)(5)	<p>Brak podświetlanych znaków pionowych w następujących miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D, - stanowiska postojowe od 21 do 26 na płycie postojowej APN 1 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk, - stanowiska postojowe od 43 do 47 na płycie postojowej APN 4 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk. <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029</p>	<p>No illuminated signs available in the following places:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D, - aircraft stands from 21 to 26 on APN 1 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs, - aircraft stands from 43 to 47 on APN 4 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs, <p>DAAD expiry date: 31.12.2029</p>	
CS HPT-DSN.C.210 (b) (2-5), CS HPT-DSN.F.600 (a)(2),(b)(1),(c)(3)	<p>Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie zdolności do przenoszenia obciążeń statycznych oraz nachyleń poprzecznych i podłużnych powierzchni drogi kołowania śmigłowców w powietrzu. Brak naziemnych oznaczników linii środkowej drogi kołowania śmigłowców w powietrzu AIR TWY F.</p> <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023</p>	<p>No tests confirming compliance with the requirements of certification specifications in the scope of load-bearing capacity as well as transverse and longitudinal slopes of a helicopter air taxiway.</p> <p>No markers for the centre line of helicopter AIR TWY F.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2023</p>	

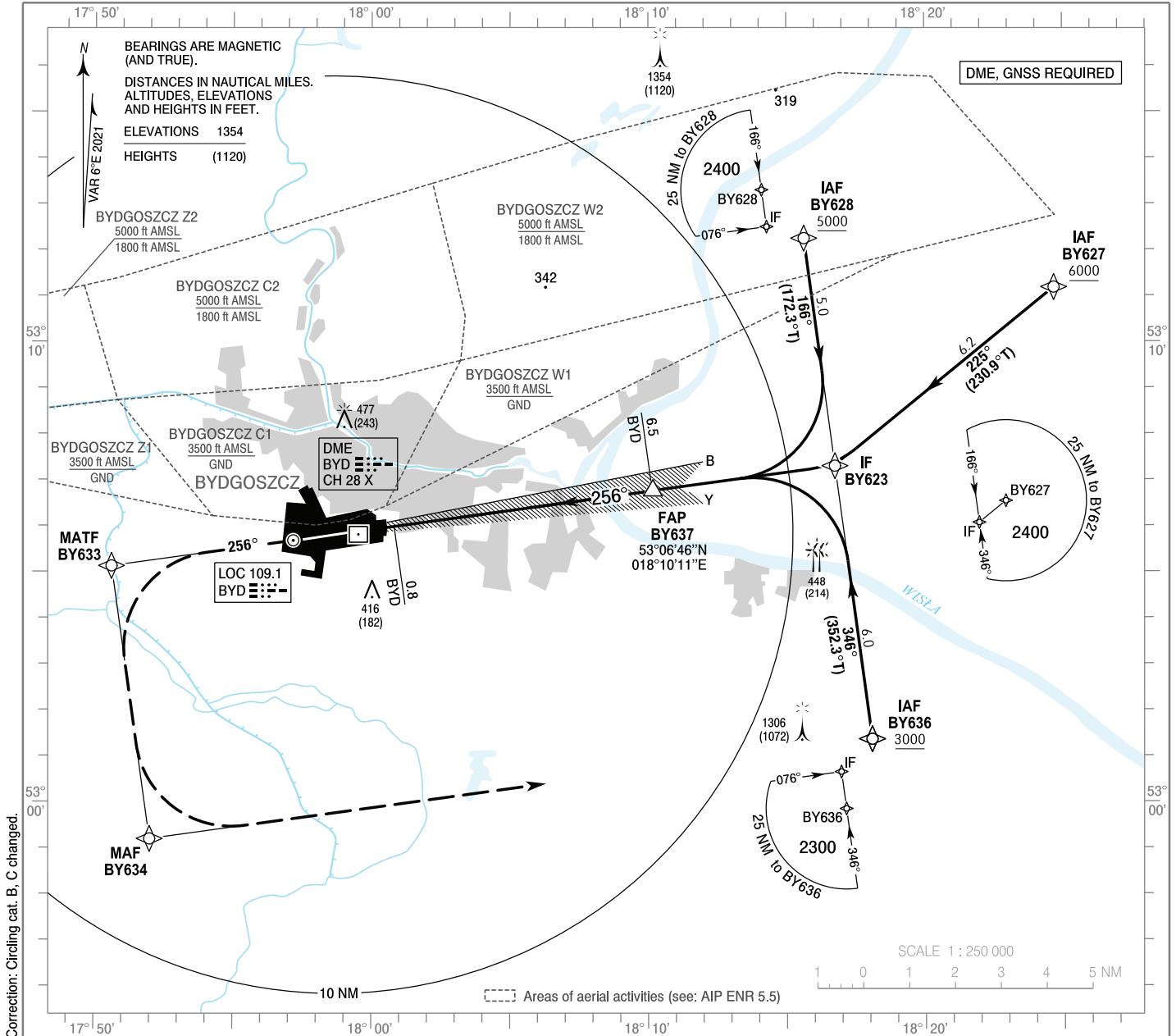
EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST		EPZG – ZIELONA GÓRA - BABIMOST AERODROME	
RÓŻNICE:		DIFFERENCES:	
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS	
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS o konstrukcji nielamiwej znajduje się w pasie drogi startowej.	ILS transmitter housing with not frangible construction is situated within the runway strip.	
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS	
CS ADR-DSN.B.165 (b)(c)	W części wyrównanej pasa drogi startowej (60 m od osi RWY) zinventaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	Within the graded portion of the runway strip (60 m from the RWY centre line) objects not conforming to the requirements of this specifications have been identified. DAAD expiry date: 31.12.2030	
CS ADR-DSN.M.720 (a)(b)	Na drogach kołowania TWY E i TWY K eksploatowanych w porze nocnej (od zmierzchu do świtu) nie zainstalowano opraw krawędziowych. Zarządzający lotniskiem nie zidentyfikował innych środków umożliwiających bezpieczne kołowanie na TWY E. Oświetlenie projektorowe APN 1 biegnącej wzdłuż TWY K ze względu na brak protokołu pomiarów fotometrycznych obejmujących TWY K również nie zostało przez Zarządzającego zakwalifikowane jako wystarczające do bezpiecznego wykonywania operacji na TWY K w porze nocnej. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.	No edge light fittings have been installed on TWY E and TWY K used at night (from dusk to dawn). No other means which enable safe taxiing on TWY E have been identified by the aerodrome administrator. Floodlighting of APN 1 which passes along TWY K also has not been categorized by the administrator as sufficient for performing safe operations on TWY K at night due to lack of photometric measurements protocol including TWY K. DAAD expiry date: 31.12.2025	
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Istniejące nachylenia poprzeczne płyty postojowej APN 1 są większe niż 1%. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	The existing transverse slopes on APN 1 are greater than 1%. DAAD expiry date: 31.12.2030	
CS ADR-DSN.B.080 (a)(b); CS ADR-DSN.B.090 (a)	Nie można jednoznacznie stwierdzić, że nachylenie nawierzchni w miejscu występowania ścieku są zgodne z punktem ADR-DSN.B.080(b)(1) i wynoszą od 1% do 1,50%, a co za tym idzie czy zapewnione jest jak najszybsze odprowadzenie wody z drogi startowej zgodnie z ADR-DSN.B.080(a). Na przeważającej części powierzchni ścieku liniowego asfaltowa nawierzchnia uległa znacznej deformacji oraz degradacji, co negatywnie wpływa na charakterystyki tarcia oraz równość drogi startowej w tym miejscu – zgodnie z punktem ADR-DSN.B.090(a). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	It is not possible to unambiguously state that the surface slope where sewage is generated is in accordance with ADR-DSN.B.080(b)(1) and are from 1% to 1.50% and consequently, if the most rapid drainage of water from the runway is provided according to ADR-DSN.B.080(a). On a major part of the linear sewer the asphalt surface has been deformed and degraded which has a negative impact on friction characteristics and runway evenness in this place – in accordance with ADR-DSN.B.090(a). DAAD expiry date: 31.12.2030	
ADR.DSN.P.830(a)	Drogi kołowania E i K nie posiadają zainstalowanych świateł linii środkowej, świateł krawędzi drogi kołowania ani oznaczników zgodnie z ADR.DSN.P.830(a). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	TWYs E and K are not provided with centre line lights, TWY edge lights and markers in accordance with ADR.DSN.P.830(a). DAAD expiry date: 31.12.2030	
ADR.DSN.N.775(c)(4)	Wymiana oznakowania pionowego (znaki NO ENTRY) uwzględniająca wydanie czwarte „Specyfikacji certyfikacyjnych (CS) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do projektowania lotnisk” Rozporządzenia (UE) 139/2014. Termin wygaśnięcia DAAD: 2038	Exchange of signs (NO ENTRY signs) taking into account 4th edition of “Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design” of EU Regulation 139/2014. DAAD expiry date: 2038	
	ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZENSTWA)	ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS	
ADR-DSN.B.080(b)(1)	RWY na odcinku od 420 m do 2501 m mierząc od THR 06 w kierunku THR 24 posiada jednostronny poprzeczny spadek nawierzchni. RWY na całej długości nie spełnia wymagań w zakresie wartości spadków poprzecznych.	RWY along the section from 420 m to 2501 m measuring from THR 06 in direction of THR 24 has a surface transverse slope on one side. RWY along the full length does not meet the requirements with regard to transverse slope values.	

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 26 ELEV 234 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
ILS z
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

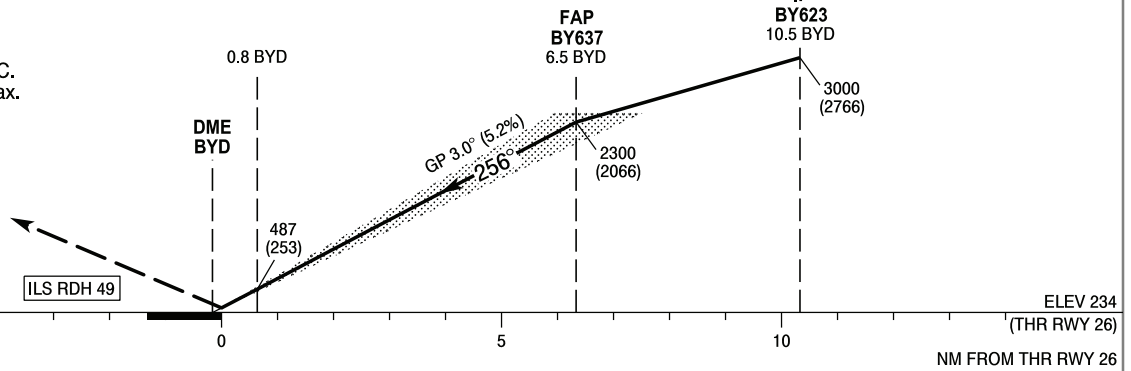


Correction: Circling cat. B, C changed.

MISSED APPROACH

Climb on course 256° to BY633,
then turn left to BY634,
then turn left to BY636
climbing to 3000 (2766).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



SCALE 1 : 250 000

NM FROM THR RWY 26

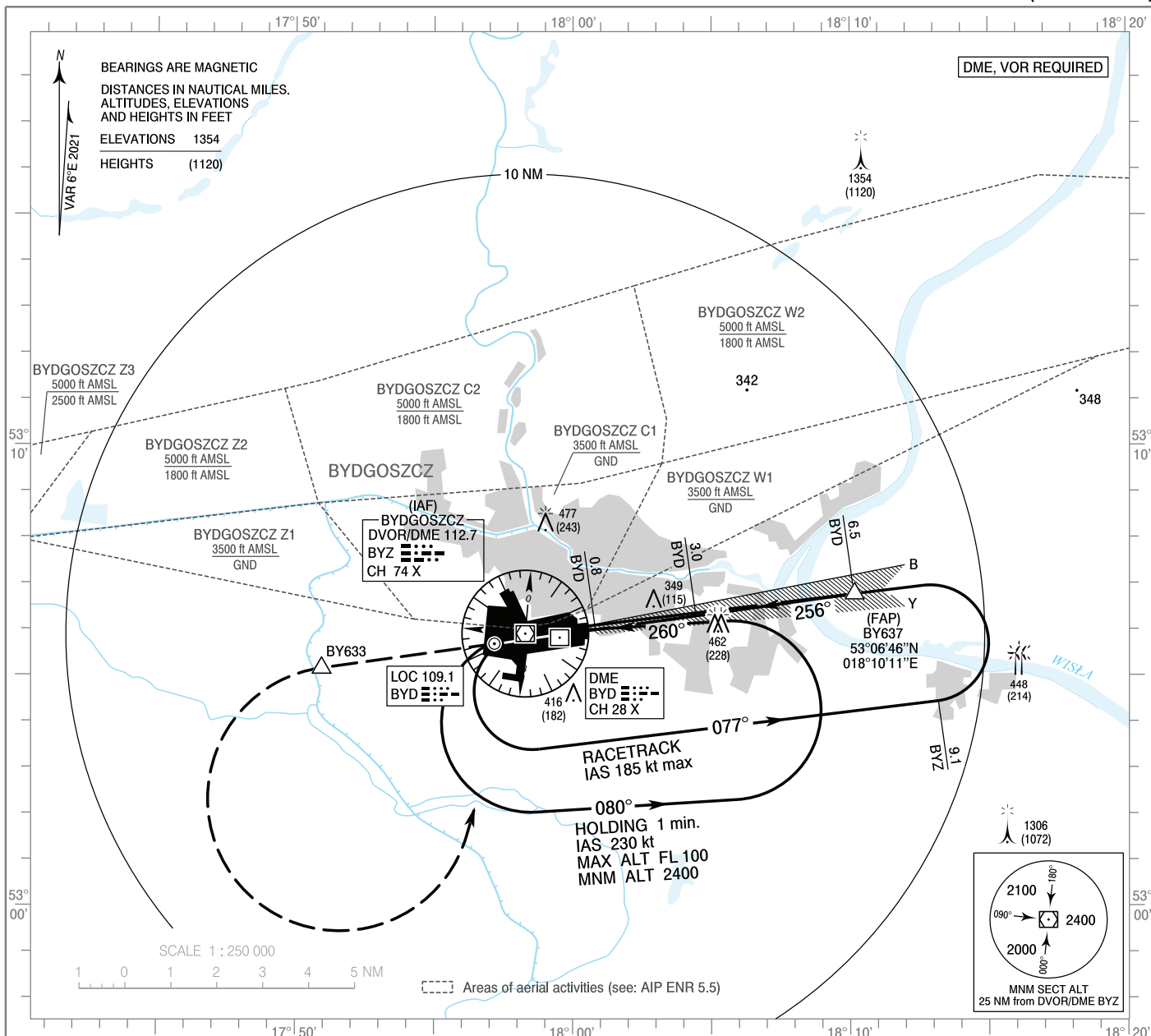
OCA (OCH)					Distance FAP - RW26 6.3 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight-in	Cat. I	435 (201)	447 (213)	455 (221)	466 (232)	Time	min : s	4 : 45	3 : 48	3 : 10	2 : 43
						Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
Circling (OCH AAL)					720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Final approach distance/altitude (height)				
					Distance		5	4	3	2			
					Altitude (height)		1830 (1596)	1510 (1276)	1190 (956)	870 (636)			

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 26 ELEV 234 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

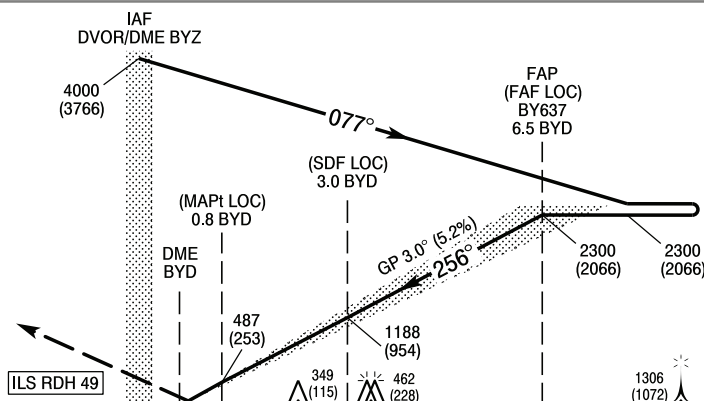
Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
ILS y or LOC y
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: Circling cat. B, C changed.

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to BY633,
then turn left to DVOR/DME BYZ
and join holding at BYZ
climbing to 2400 (2166).
Turn limited to 220 kt IAS max.



SCALE 1 : 250 000

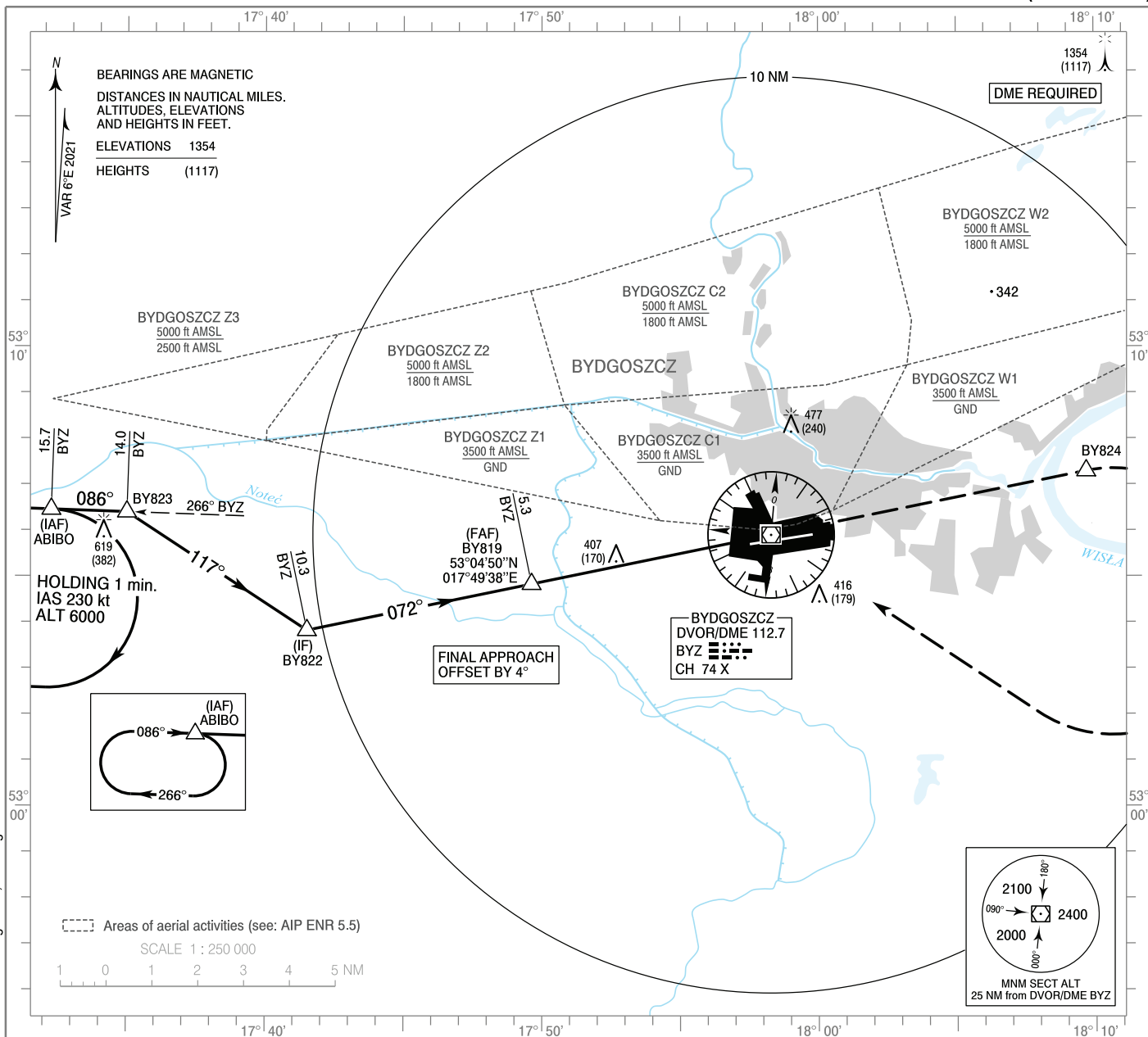
OCA (OCH)					Distance FAF - RW26 6.3 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	Cat. I	435 (201)	447 (213)	455 (221)	466 (232)	Time	min : s	4 : 45	3 : 48	3 : 10	2 : 43
LOC	600 (366)		600 (366)	600 (366)	600 (366)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
When stepdown fix not received				710 (476)	710 (476)								
Circling (OCH AAL)		720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance		5	4	3	2		
						Altitude (height)		1830 (1596)	1510 (1276)	1190 (956)	870 (636)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

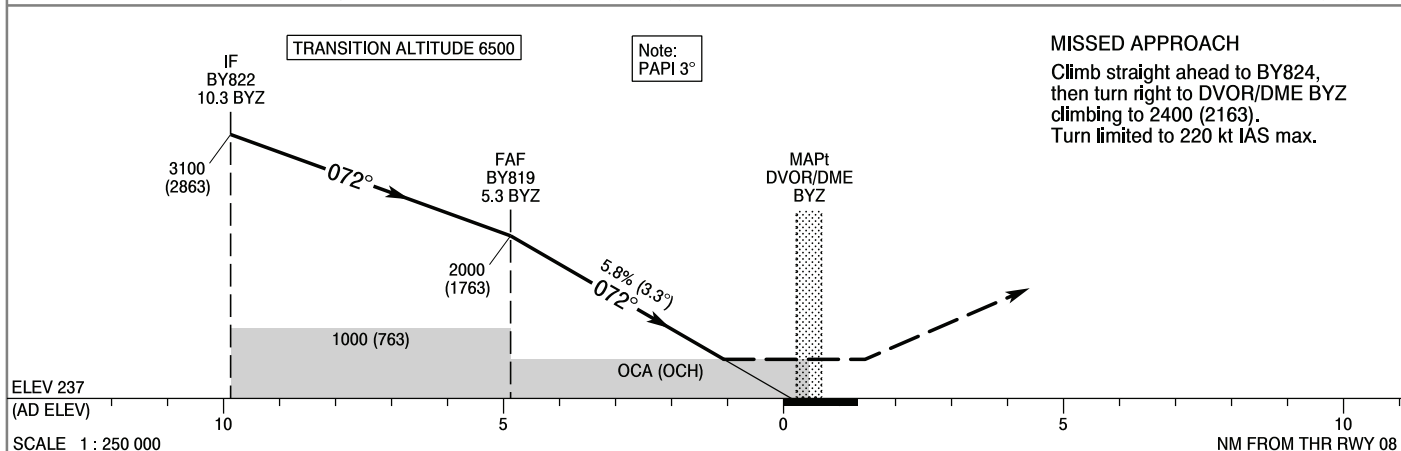
AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 08 ELEV 237 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
VOR z
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: Circling cat. B, C changed.



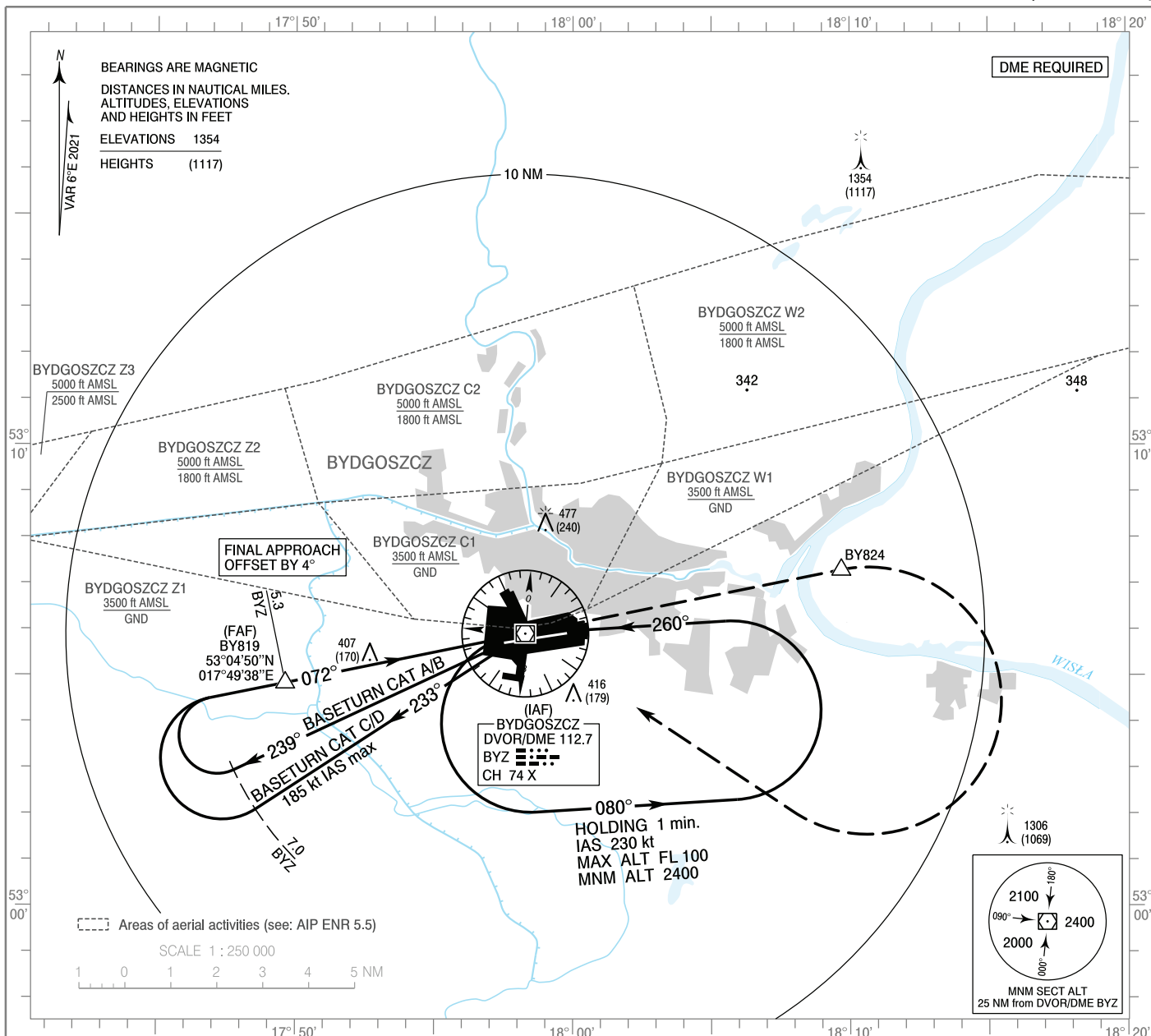
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.3 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	660 (423)	660 (423)	660 (423)	660 (423)	Time	min : s	4 : 00	3 : 12	2 : 40	2 : 17	2 : 00	1 : 47
					Rate of descent	ft / min	470	590	710	820	940	1060
					Final approach distance/altitude (height)							
Circling	720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance		5	4	3			
					Altitude (height)		1890 (1653)	1530 (1293)	1180 (943)	830 (593)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 08 ELEV 237 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

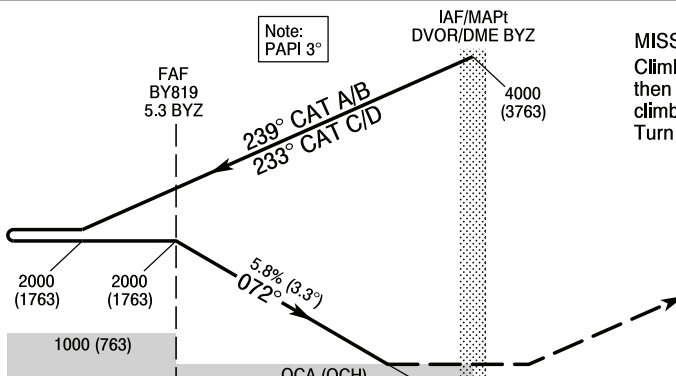
**Bydgoszcz
VOR y
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: Circling cat. B, C changed.

TRANSITION ALTITUDE 6500

Note: PAPI 3°



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to BY824, then turn right to DVOR/DME BYZ climbing to 2400 (2163). Turn limited to 220 kt IAS max.

ELEV 237

(AD ELEV)

SCALE 1 : 250 000

10

5

0

5

NM FROM THR RWY 08

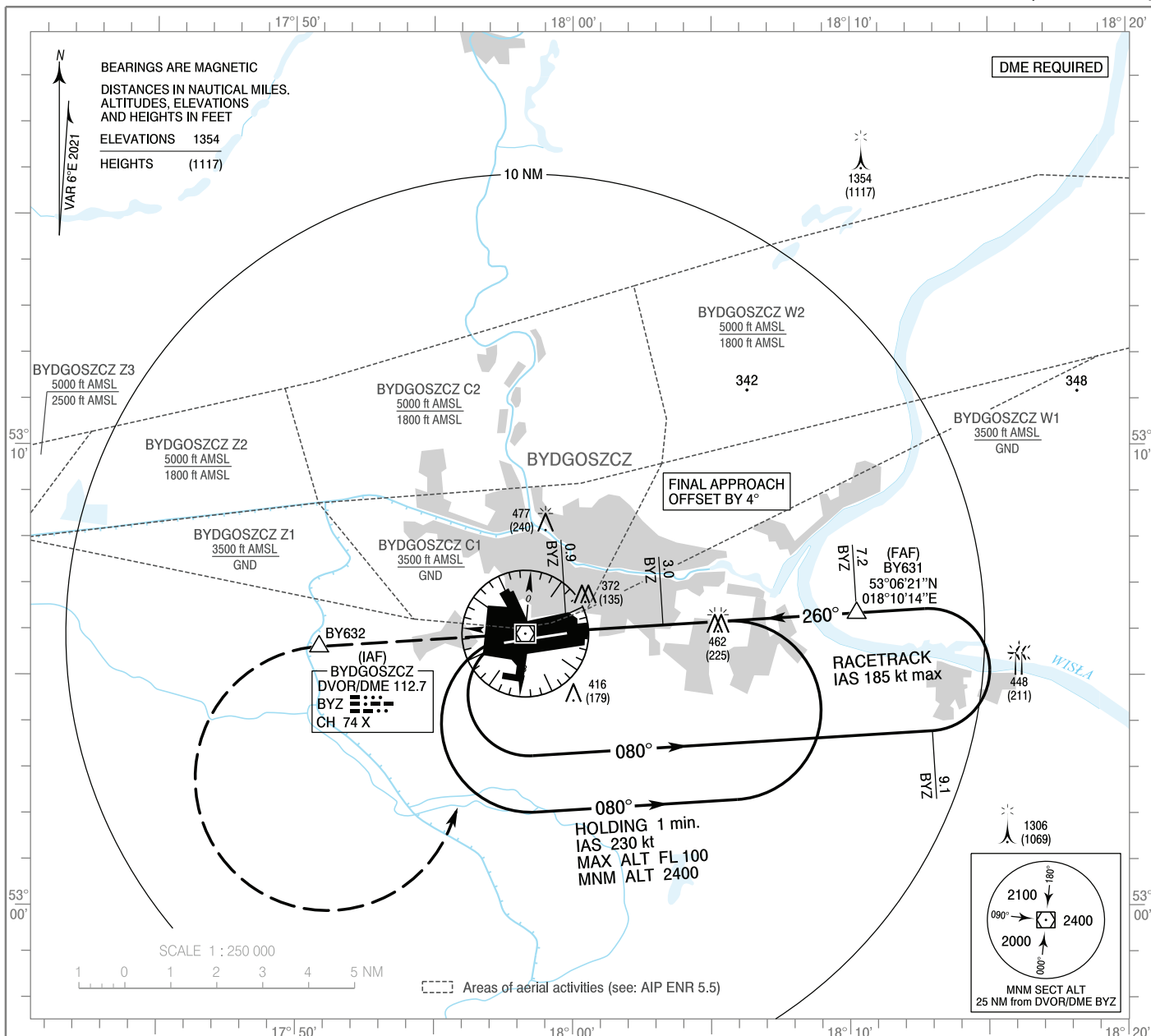
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.3 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
	Straight - in	660 (423)	660 (423)	660 (423)	660 (423)	Time	min : s	4 : 00	3 : 12	2 : 40	2 : 17	2 : 00
					Rate of descent	ft / min	470	590	710	820	940	1060
					Final approach distance/altitude (height)							
Circling	720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance		5	4	3	2		
					Altitude (height)		1890 (1653)	1530 (1293)	1180 (943)	830 (593)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 26 ELEV 234 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

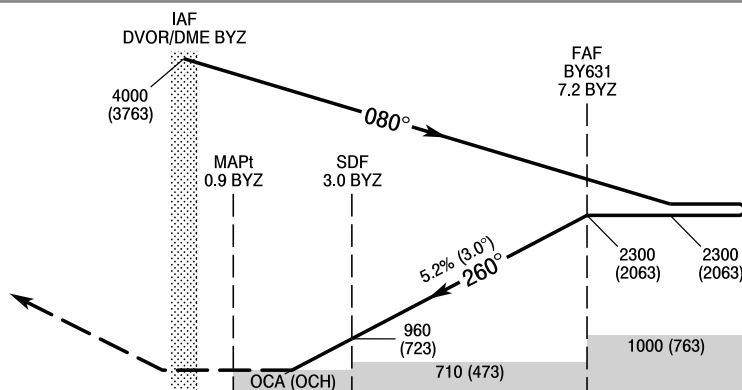
Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
VOR
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: Circling cat. B, C changed.

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to BY632, then turn left to DVOR/DME BYZ and join holding at BYZ climbing 2400 (2163). Turn limited to 220 kt IAS max.



ELEV 237

(AD ELEV)

SCALE 1 : 250 000

NM FROM THR RWY 26

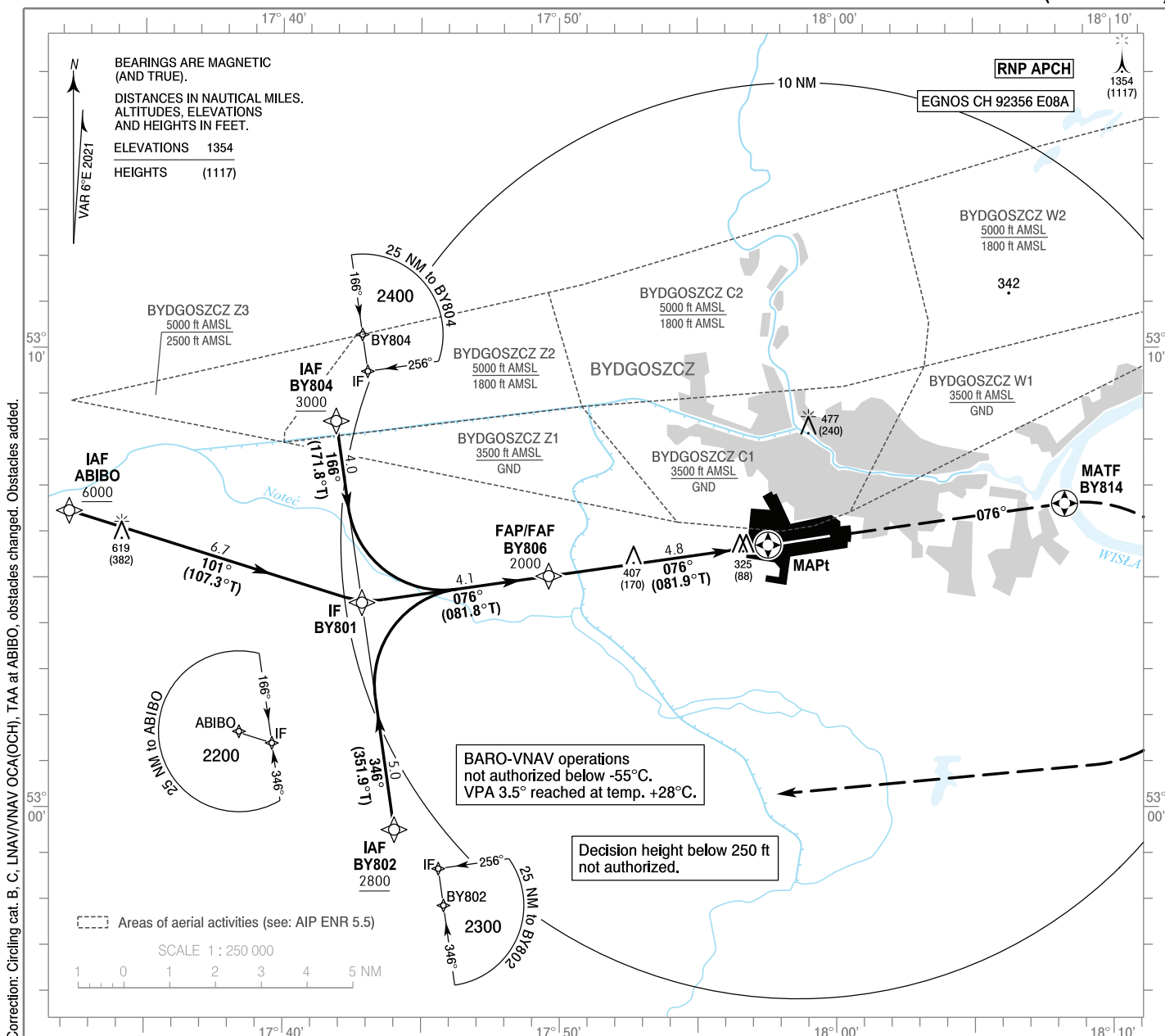
Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - RW26 6.3 NM							
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	620 (383)	620 (383)	620 (383)	620 (383)	Time	min : s	4 : 45	3 : 48	3 : 10	2 : 43	2 : 23	2 : 07
	When stepdown fix not received				Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
Circling	710 (473)	710 (473)	710 (473)	710 (473)	Final approach distance/altitude (height)							
	720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance	6	5	4	3			
					Altitude (height)	1920 (1683)	1600 (1363)	1280 (1043)	960 (723)			

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

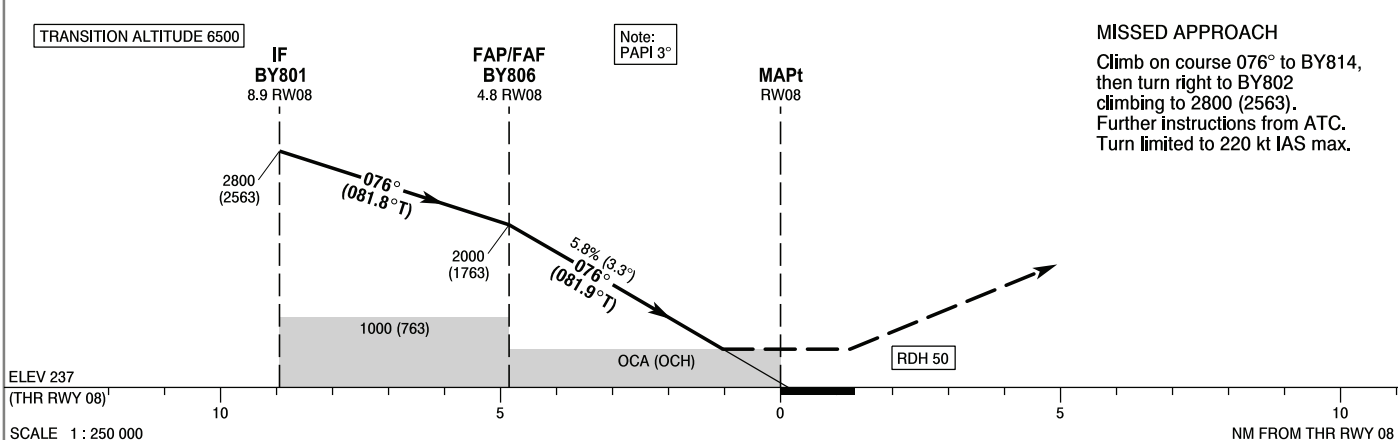
AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 08 ELEV 237 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 08

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
RNP
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: Circling cat. B, C, LNAV/VNAV OCA(OCH), TAA at ABIBO, obstacles changed. Obstacles added.



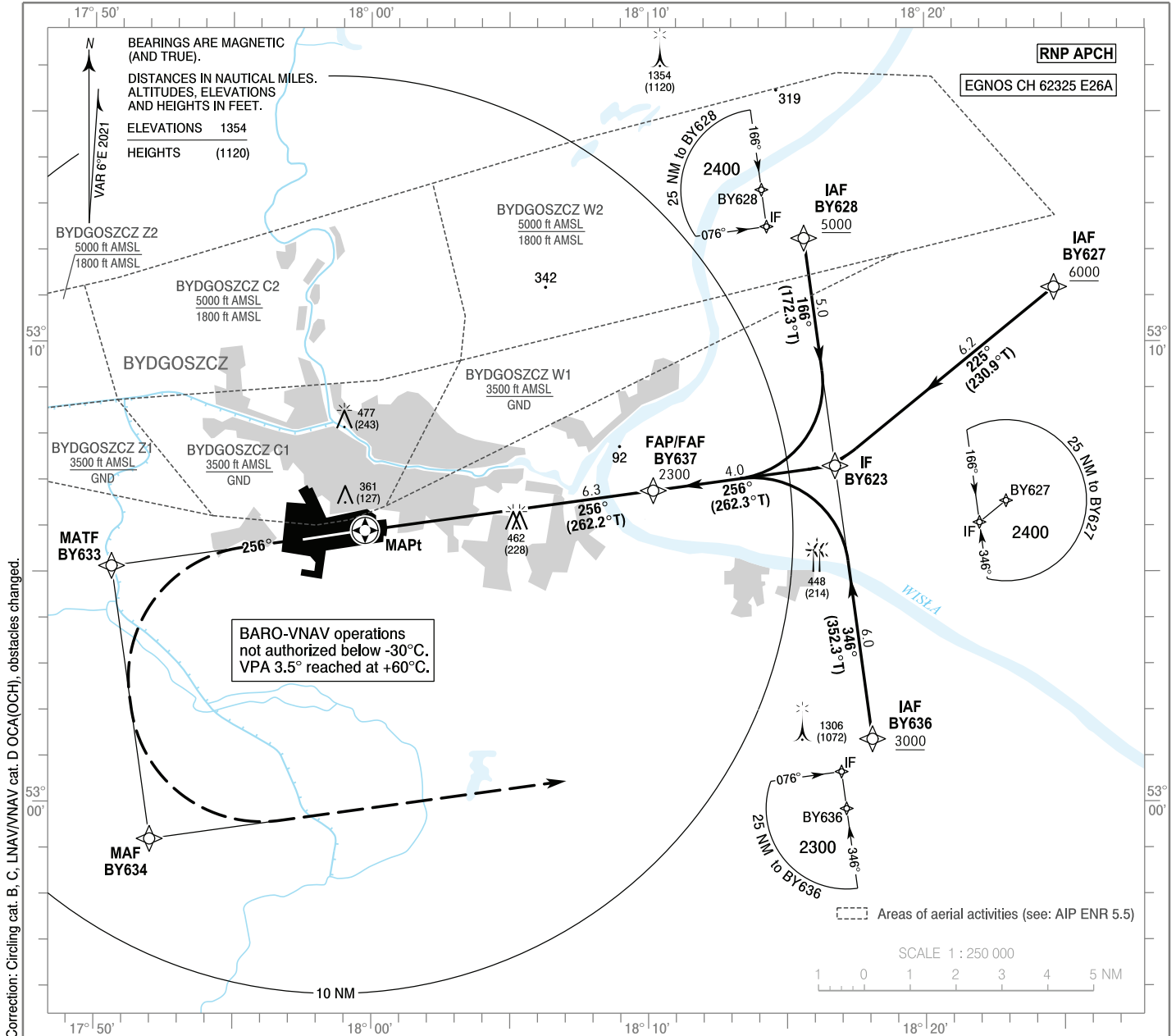
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.8 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV	439 (202)	453 (216)	461 (224)	473 (236)	Time	min : s	3 : 38	2 : 54	2 : 25	2 : 05	1 : 49	1 : 37
	LNAV / VNAV	460 (223)	480 (243)	490 (253)	500 (263)	Rate of descent	ft / min	470	590	710	830	940	1060
	LNAV	660 (423)	660 (423)	660 (423)	660 (423)								
Circling (OCH AAL)	720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance		4	3	2				
					Altitude (height)		1710 (1473)	1350 (1113)	1000 (763)				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 237 ft
THR RWY 26 ELEV 234 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

**Bydgoszcz
RNP
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

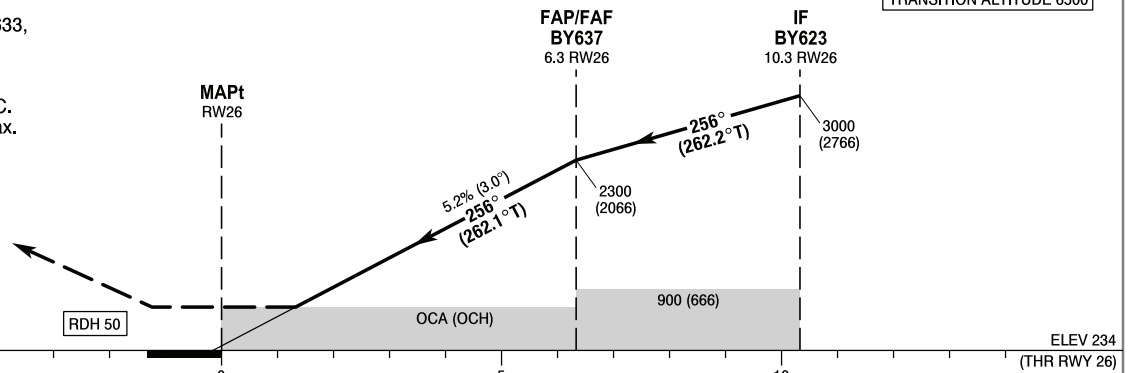


Correction: Circling cat. B, C, LNAV/VNAV cat. D OCA(OCH), obstacles changed.

MISSED APPROACH

Climb on course 256° to BY633, then turn left to BY634, then turn left to BY636 climbing to 3000 (2766). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 6.3 NM								
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV	435 (201)	447 (213)	455 (221)	466 (232)	Time	min : s	4 : 45	3 : 48	3 : 10	2 : 43	2 : 23	2 : 07
	LNAV / VNAV	470 (236)	480 (246)	490 (256)	490 (256)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950
	LNAV	710 (476)	710 (476)	710 (476)	710 (476)			Final approach distance/altitude (height)					
Circling (OCH AAL)	720 (483)	780 (543)	880 (643)	930 (693)	Distance		5	4	3	2			
					Altitude (height)		1880 (1646)	1560 (1326)	1240 (1006)	930 (696)			

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 20 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub z GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

Wydawanie zezwoleń na lot – Datalink Departure Clearance (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, GDAŃSK WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T0 1 minuta (określony standard)
- T1 5 minut (określony standard)
- T2 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność powietrze-ziemia z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Uwaga:

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po otrzymaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Uruchamianie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko po nawiązaniu łączności i po uzyskaniu zgody od GROUND GDAŃSK.

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego po poinformowaniu koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.1.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia THR 11 i 29 drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Załogi statków powietrznych, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

20 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

Datalink Departure Clearance (DCL)

In addition to clearances issued via radio, GDAŃSK TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T0 1 minute (defined standard)
- T1 5 minutes (defined standard)
- T2 1 minute (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous air-ground communication with GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

Note:

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after receiving the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK LECH WAŁĘSA AERODROME

Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communication and with the prior approval from GDAŃSK GROUND.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

The TWR controller shall issue clearance to the aircraft for carrying out push-back, power-back or taxiing out from the parking position, only according to the marshaller's instruction.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up THR 11 or 29 to be ready for immediate departure.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

- | | | |
|----|--|---|
| e) | W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szepności. | Caution must be exercised during taxiing due to slight amounts of de-icing fluid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient. |
| f) | Kołowanie do płaszczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND. Wprowadzanie statku powietrznego na płaszczyznę odbywa się wyłącznie w asyście pojazdu FOLLOW ME. | Taxiing to de-icing zone only when clearance is given by TWR/GROUND controller. Taxiing onto de-icing zone only with assistance of FOLLOW ME vehicle. |
| g) | Odladzanie statków powietrznych możliwe przy uruchomionych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami). | De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and when assisted by the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers). |
| h) | Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania. | Crew must be notified by ground personnel when de-icing has been completed. |
| i) | Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND. | After de-icing has been completed, the crew follows instructions by TWR/GROUND controller. |

2.20.3.4 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej - korzystanie z transportu naziemnego jest obowiązkowe.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko KRAKÓW/Balice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik zobowiązany jest do jego posiadania na pokładzie lub posiadania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania (przeciągania) samolotu w inne miejsce.

2.20.3.5 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

W związku z wieloletnią eksploatacją drogi startowej i jej nośnością (tabela EPKK AD 2.12.4) lotnisko KRAKÓW/Balice wprowadziło ograniczenia. Każdy przewoźnik lotniczy przed ubieganiem się o slot zgodnie z zapisami EPKK AD 2.23.1, w przypadku gdy planuje wykonywanie operacji lotniczych na samolotach z ACN większym niż PCN RWY (ACN>52), musi uzyskać zgodę zarządzającego portem lotniczym na wykonywanie operacji z nadmiernym obciążeniem. Podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien podać przewidywaną liczbę planowanych operacji z nadmiernym obciążeniem, typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT (maksymalny i minimalny), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po uzyskaniu zgody i wykonaniu operacji lotniczych z nadmiernym obciążeniem operator będzie przekazywał raporty tygodniowe o masach operacyjnych do zarządzającego lotniskiem.

Wszelkie zapytania i raporty należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Tel.: +48-12-639-3305

OTHER REQUIREMENTS

Moving on the apron area (crew and passengers) possible only if accompanied by a ground service agent representative - use of surface transportation is obligatory.

Air carriers should ensure that KRAKÓW/Balice aerodrome has a towing bar for a specific aircraft type. If there is no such towing bar available, an air carrier is obliged to have it on board or to use a push-back (towing) procedure agreed with the ground service agent.

LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

Due to a long-standing use of the runway and its strength (see table EPKK AD 2.12.4), KRAKÓW/Balice aerodrome has introduced limitations. Before requesting a slot in accordance with AD 2.23.1, each air carrier intending to conduct operations on aeroplanes with ACN greater than RWY PCN (ACN>52) has to obtain from the aerodrome operator permission for overload operations. An air operator seeking the permission should provide the estimated number of intended operations, ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of the ACFT on which the intended operations are to be conducted. After obtaining permission and completing the overload operations, the ACFT operator will forward to the aerodrome operator weekly reports on the operating masses.

Any enquiries and reports should be made to:
Airport Duty Officer (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Phone: +48-12-639-3305

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>2.21.1 Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku KRAKÓW/Balice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.</p> <p>Odloty z RWY 07 i RWY 25 należy wykonywać zgodnie z opublikowanymi procedurami SID, szczególnie w zakresie ścisłego przestrzegania parametrów pierwszego zakrętu.</p> <p>W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z RWY 07 oraz z RWY 25 wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1) zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.</p>	<p>Operators of aircraft conducting flight operations at KRAKÓW/Balice aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.</p> <p>Departures from RWY 07 and RWY 25 shall be performed according to the published SID procedures, especially in the scope of keeping strictly to parameters of the first turn.</p> <p>If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 07 and RWY 25 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.</p>
<p>2.21.2 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)</p>	<p>CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)</p>

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie którego statek powietrzny podchodzący do lądowania zniżą się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim of a CDA is to assist pilots to optimize aircraft profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- at and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

2.21.3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ obowiązuje całkowity zakaz wykonywania prób silników.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego źródła zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 min przed ETD.

CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ engine tests are completely prohibited at the aerodrome.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ after stopping at the stand and connecting an external power supply (GPU), power supply from an APU should be switched-off. The APU should be started no earlier than 20 min. before ETD.

2.21.4 W celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

In order to lower the noise level, it is recommended to avoid extensive reverse thrust, extend the landing roll and reduce take-off power by usage of the full length of the runway. These restrictions do not apply in emergency situations.

2.21.5 Statki powietrzne z własnym napędem koluja po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Aircraft moving under own power shall taxi on APNs with minimum engine power.

2.21.6 Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum.

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

2.21.7 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

MONITORING THE AVIATION NOISE

2.21.7.1 Zarządzający lotniskiem Kraków - Balice prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku. System monitorowania hałasu lotniczego składa się z pięciu mobilnych punktów pomiarowych zlokalizowanych w otoczeniu lotniska Kraków - Balice.

The operator of Kraków - Balice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment. The Aviation Noise Monitoring System consists of 5 mobile measuring points located in the vicinity of Kraków - Balice aerodrome.

2.21.7.2 Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska Kraków - Balice (LTMA/UTMA KRAKÓW).

The operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to turn them on in the vicinity of Kraków - Balice aerodrome (KRAKÓW LTMA/UTMA).

2.21.7.3 Zarządzający lotniskiem Kraków - Balice prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska Kraków - Balice.

The operator of Kraków - Balice aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome.

2.21.7.4 Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska Kraków - Balice zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z lotniska Kraków - Balice.

All operators of civil aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

2.21.7.5 Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Copies of the afore-mentioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:

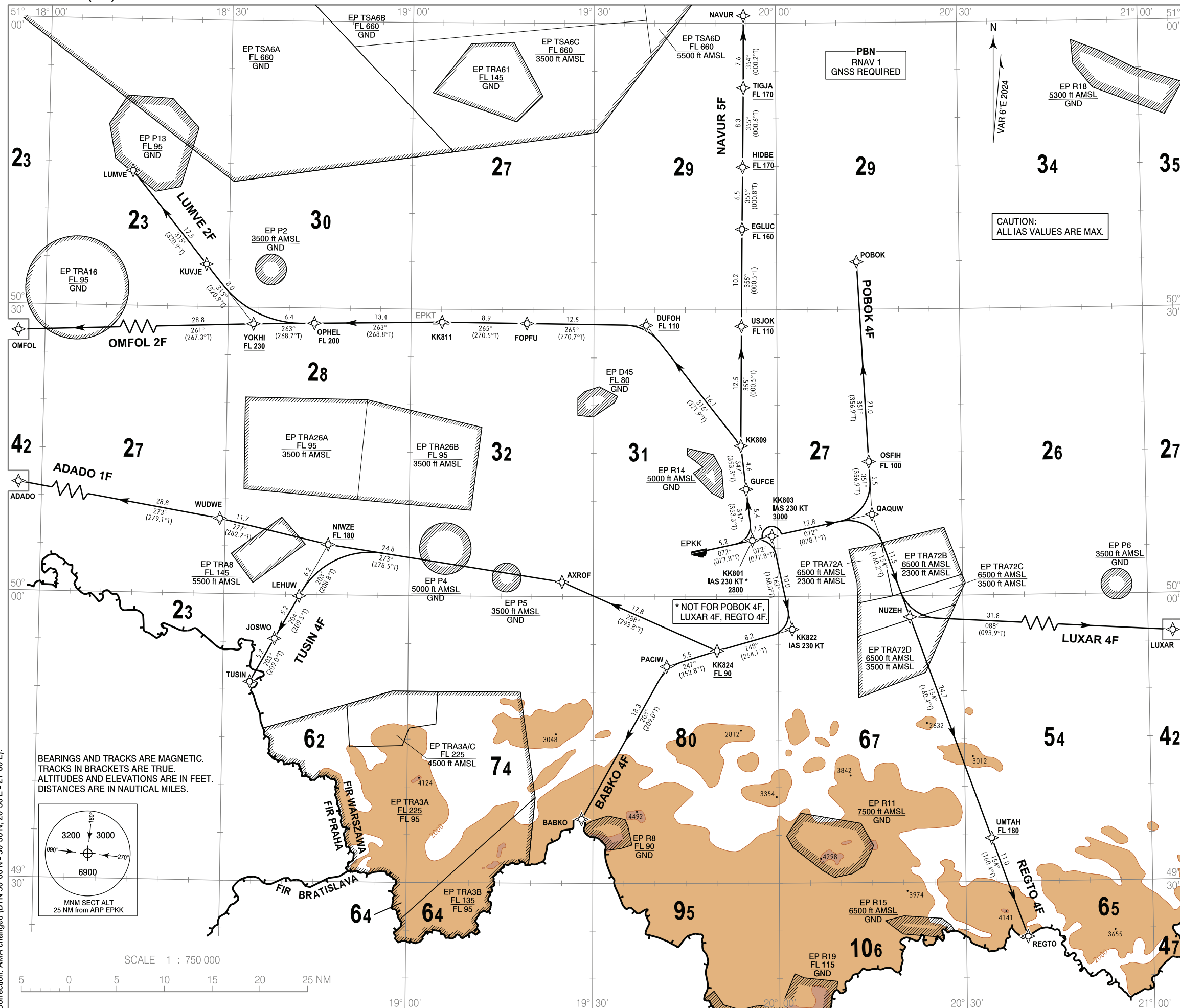
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków DELIVERY 121.980
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice
RNAV RWY 07

ADADO 1F BABKO 4F LUMVE 2F LUXAR 4F NAVUR 5F
OMFOL 2F POBOK 4F REGTO 4F TUSIN 4F



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR POBOK 4F,
LUXAR 4F, REGTO 4F.

Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

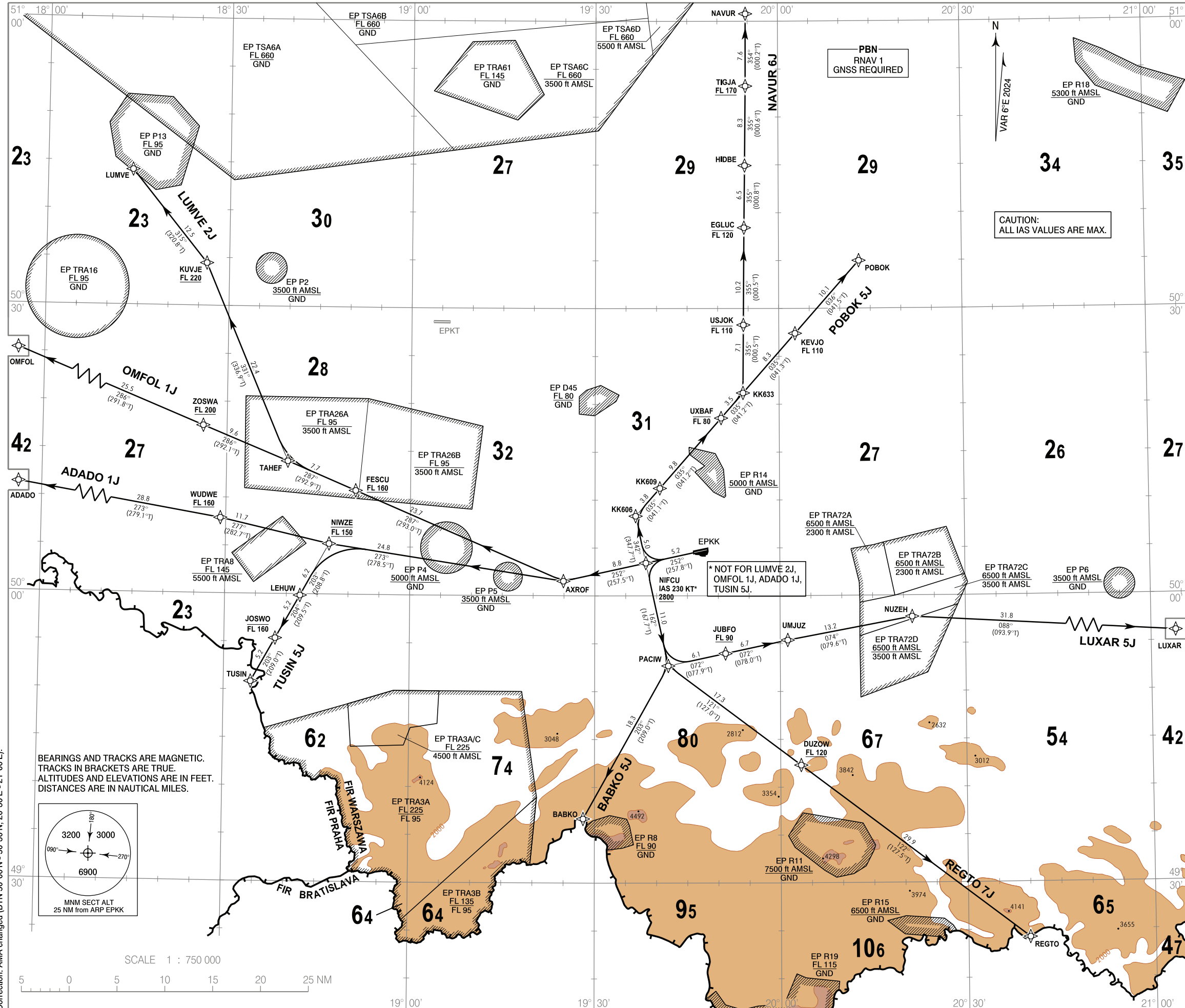
**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
 Kraków DELIVERY 121.980
 Kraków GROUND 118.105
 Kraków TOWER 123.255

**Kraków - Balice
RNAV RWY 25**

ADADO 1J BABKO 5J LUMVE 2J LUXAR 5J NAVUR 6J
OMFOL 1J POBOK 5J REGTO 7J TUSIN 5J



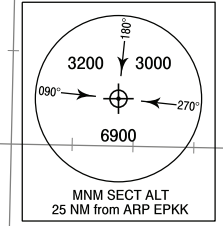
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000

Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

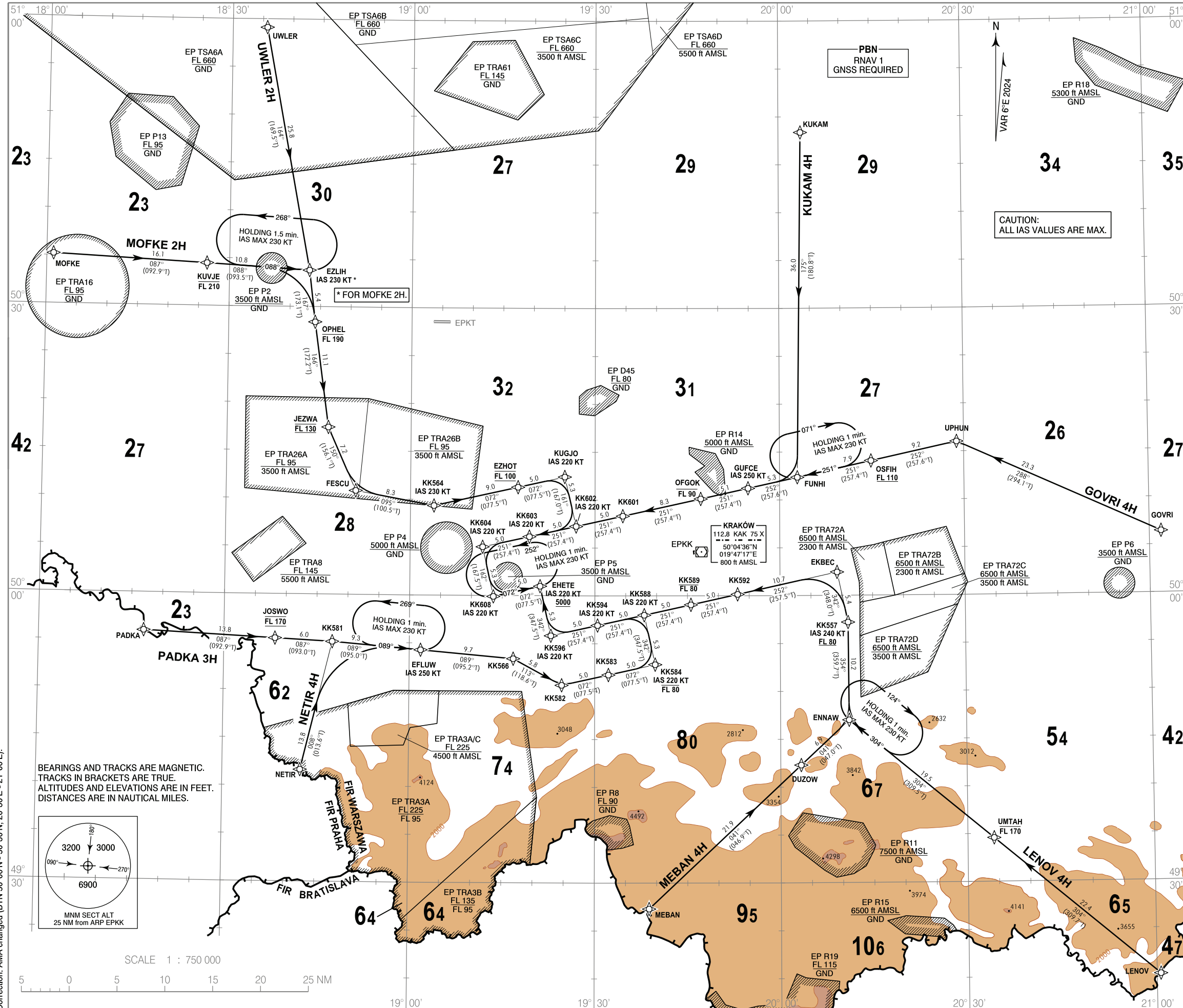
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice
RNAV RWY 07

GOVRI 4H KUKAM 4H LENOV 4H MEBAN 4H
MOFKE 2H NETIR 4H PADKA 3H UWLER 2H



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Kraków APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Kraków APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAK DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach to preferred runway and land.

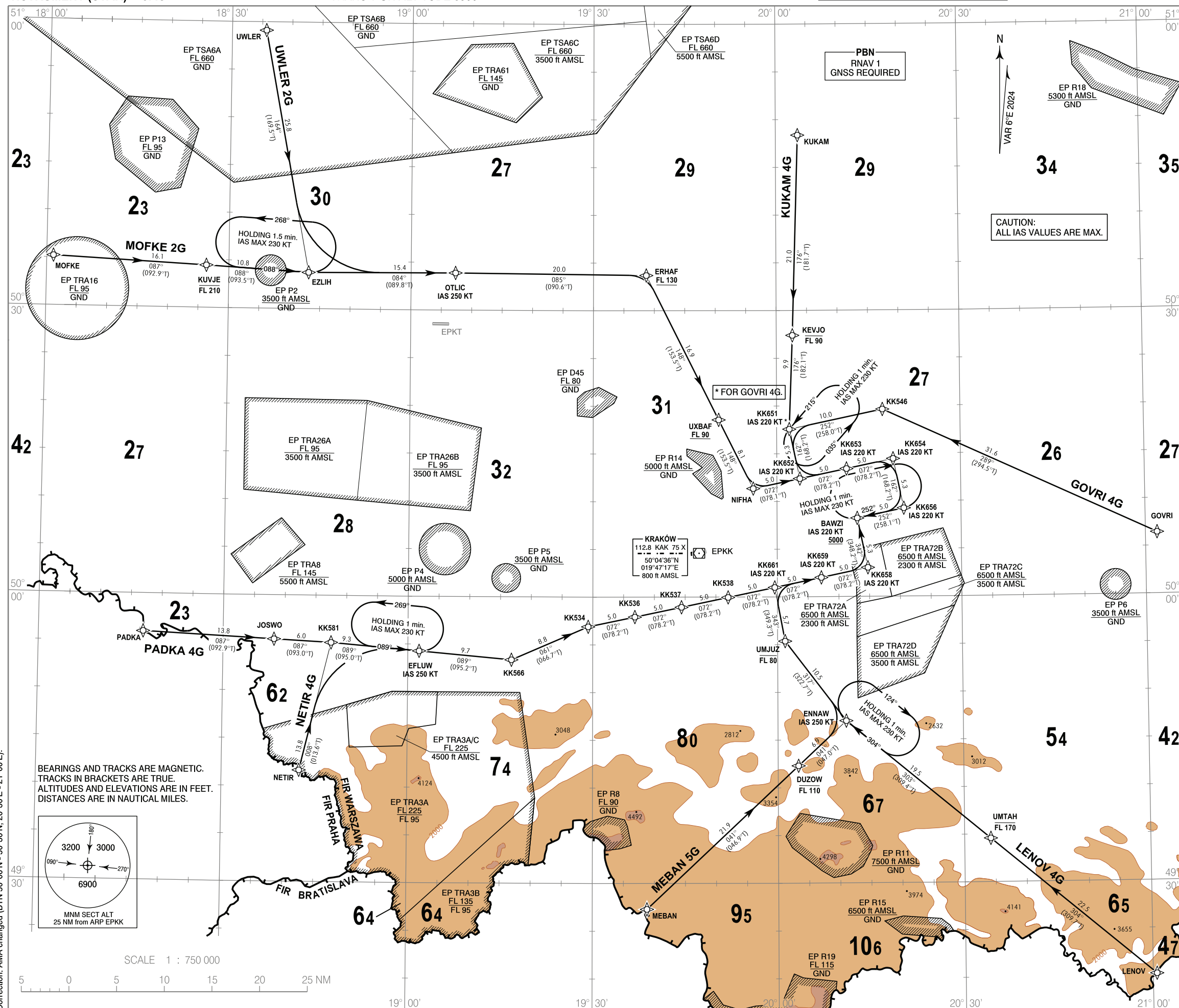
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice
RNAV RWY 25

GOVRI 4G KUKAM 4G LENOV 4G MEBAN 5G
MOFKE 2G NETIR 4G PADKA 4G UWLER 2G

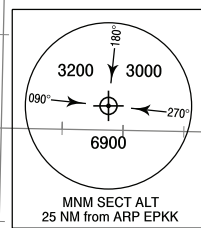


1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Kraków APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Kraków APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAK DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach to preferred runway and land.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS LOC (6°E/Apr 22) CAT II 4 / E	IKTO	109.900 MHz	H24	50 28 33.8 N 019 03 20.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKT AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-------------------------------	-----------------------------

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Służba ATC w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko KATOWICE DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści: "DELIVERY is operating on frequency 121,805".

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

2.20.1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność na częstotliwości podanej w ATIS w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

2.20.1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, KATOWICE WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- T_i (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- T_t (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T₀ 1 minuta (określony standard)
- T₁ 5 minut (określony standard)
- T₂ 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

2.20.2 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

ATC will open the KATOWICE DELIVERY position during peak air traffic periods operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS: "DELIVERY is operating on frequency 121.805"

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, KATOWICE TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- T_i (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T_t (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T₀ 1 minute (defined standard)
- T₁ 5 minutes (defined standard)
- T₂ 1 minute (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

APRON MANAGEMENT SERVICE

2.20.2.1 Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez zarządzającego lotniskiem we współpracy z KATOWICE TWR.

Instrukcje ruchu naziemnego, w tym uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych mogą odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KATOWICE TWR (częstotliwość 129,255 MHz).

Wprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe odbywa się za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

Wyprowadzanie statku powietrznego ze stanowiska postojowego za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME na żądanie załogi statku powietrznego lub KATOWICE TWR.

2.20.2.2 Punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową a służbą ruchu lotniczego.

Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny na wyznaczone stanowisko postojowe, odbywa się po zgłoszeniu przez załogę kontaktu wzrokowego z dającym sygnały kierującym pojazdem FOLLOW ME:

- a) APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – na TWY E;
- b) APRON 2 (DE-ICING) – na TWY T;
- c) APRON 4 (GA) – na TWY H1;
- d) Stanowisko nr 40 – na TWY F, E1, E0.

Dopuszcza się przejęcie odpowiedzialności w innym miejscu pola manewrowego, jeśli tak ustalono z kontrolerem KATOWICE TWR (np. w razie konieczności kołowania po RWY za samochodem FOLLOW ME).

W odniesieniu do statku powietrznego kołującego po polu manewrowym za pojazdem FOLLOW ME – KATOWICE TWR odpowiada za utrzymanie uporządkowanego ruchu lotniczego. Za zapobieganie kolizjom z przeszkodami i innymi obiektami odpowiada kierujący pojazdem FOLLOW ME oraz dowódca statku powietrznego.

Punkty przejścia odpowiedzialności od kierującego pojazdem FOLLOW ME przez kontrolera Katowice TWR. Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny odbywa się na drodze kołowania - po wypchnięciu, wykonaniu procedury „power-back” lub wykolowaniu z:

- a) APRON 1, APRON 3 (CARGO) – na TWY E;
- b) APRON 2 – (DE-ICING) – na TWY T;
- c) APRON 4 (GA) – na TWY H1;
- d) APRON 6 (GA) – na TWY U;
- e) Stanowisko nr 40 – po wykolowaniu z stanowiska.

UWAGA:

Do chwili przejęcia odpowiedzialności przez KATOWICE TWR, statek powietrzny znajduje się pod odpowiedzialnością:

- agenta handlingowego wykonującego wypychanie statku powietrznego za pomocą procedury „push-back”;
- załogi statku powietrznego wykonującej samodzielne wykolowanie ze stanowiska postojowego na drogę kołowania;
- koordynatora ruchu naziemnego podczas wykonywania procedury „power-back” oraz każdorazowo, kiedy załoga statku powietrznego lub agent handlingowy poprosi o asystę koordynatora ruchu naziemnego podczas operacji wypychania lub samodzielnego kołowania.

2.20.3 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

2.20.3.1 STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA

Wyznaczono następującą standardową trasę kołowania: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. Trasa posiada ograniczenia w korzystaniu:

- 1) TWY N - w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) może być wykorzystywana tylko do zjazdu z RWY,
- 2) TWY E2-E3 (na wysokości stanowisk 16-23) – dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36m (kodu C ICAO) włącznie.

2.20.3.2 INNE OGRANICZENIA W KOŁOWANIU

TWY H1, U - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B ICAO) włącznie.

TWY A - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie .

Pozostałe TWY posiadają parametry kodu E ICAO. Dozwolone kołowanie samolotów kodu F ICAO zgodnie z procedurą w pkt. 2.20.4.

Apron management service is provided by Aerodrome Operator in cooperation with KATOWICE TWR.

Ground movement instructions, start-up, taxiing, towing and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KATOWICE TWR (frequency 129.255 MHz).

Taxiing to parking position with a properly marked FOLLOW ME vehicle and signals given by the marshaller.

Taxiing out parking position with a properly marked FOLLOW ME vehicle on request of the aircrew or KATOWICE TWR.

Handover points between apron management service and air traffic service.

The acceptance of responsibility over the aircraft taxiing to a designated aircraft stand takes place after the pilot has communicated to the air traffic controller visual contact with the marshaller on:

- a) APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – on TWY E;
- b) APRON 2 (DE-ICING) – on TWY T;
- c) APRON 4 (GA) – on TWY H1;
- d) Stand No 40 – on TWY F, E1, E0.

The acceptance of responsibility in other parts of the manoeuvring area is allowed if it has been coordinated with the KATOWICE TWR controller (e.g. in case of following FOLLOW ME vehicle on RWY).

With regard to the aircraft taxiing on the manoeuvring area behind the FOLLOW ME vehicle - KATOWICE TWR is responsible for maintaining orderly air traffic. The driver of the FOLLOW ME vehicle and the aircraft commander are responsible for preventing collisions with obstacles and other objects.

Points of assumption of responsibility from the driver of the FOLLOW ME vehicle by the Katowice TWR controller. Taking over the responsibility for taxiing aircraft takes place on the taxiway - after pushing out, performing the "power-back" procedure or taxiing out of:

- a) APRON 1, APRON 3 (CARGO) - on TWY E;
- b) APRON 2 - (DE-ICING) - on TWY T;
- c) APRON 4 (GA) – on TWY H1;
- d) APRON 6 (GA) – on TWY U;
- e) Stand No 40 - after being shifted from the stand.

NOTE:

Until liability is taken over by KATOWICE TWR, the aircraft is under the responsibility of:

- Handling agent that performs the push-back of the aircraft;

- flight crew performing self-taxiing from a stand to a taxiway;

- the marshaller during the power-back procedure and each time the flight crew or the handling agent requests the assistance of the marshaller during push-back or self-taxiing operations.

TAXIING PROCEDURES

STANDARD TAXIING ROUTE

The following standard taxiing route has been established: TWYs L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. The use of the route is restricted:

1) TWY N - during the low visibility procedures (LVP), may only be used to exit the runway,

2) TWY E2-E3 section (on stands 16-23) taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

OTHER RESTRICTIONS IN TAXIING

TWYs H1, U - taxiing is restricted to aeroplanes with a wingspan up to 24 m (ICAO Code B) inclusive.

TWY A - taxiing is restricted to aeroplanes with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

The remaining TWYs have ICAO Code E parameters. Taxiing of ICAO Code F aeroplanes is permitted in accordance with the procedure in point 2.20.4.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY.

Dyżurny operacyjny portu Lotniczego informuje KATOWICE TWR o możliwości wykonania bezpiecznego kołowania po odcinku TWY, niewidocznym z wieży kontroli lotniska.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings.

The Airport Duty Officer advises KATOWICE TWR about the safety of taxiing on parts of a TWY normally not visible from the TWR.

2.20.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH

2.20.4.1 Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada kod 4E ICAO. RWY oraz TWY są przystosowane dla samolotów kodu E ICAO (B747-400), z wyjątkiem TWY H1, TWY U (kod B ICAO), TWY A i TWY E2, E3 na wysokości stanowisk 16-23 (kod C ICAO). Operacje samolotów kodu F ICAO: AN-225, AN-124, A-380, Lockheed C5 są dopuszczalne, pod warunkami opisanymi poniżej.

2.20.4.2 Samoloty o literze kodu F ICAO mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (dyżurny operacyjny portu - email: dop@gtl.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPKT jako zapasowe.

2.20.4.3 Zaleca się, aby samoloty kodu F po lądowaniu na RWY 26 opuściły RWY w TWY L. Przy lądowaniu na RWY 08 samolot może opuścić RWY w TWY S lub TWY T.

2.20.4.4 Światła krawędziowe na progu THR 26 oraz THR 08 są światłami zagłębionymi.
UWAGA:

- 1) oznakowanie poziome linii zawrotu na końcu RWY 08 jest przeznaczone dla samolotów kodu E ICAO;
- 2) oznakowanie poziome zawrotu na końcu RWY 26 jest przeznaczone dla samolotów kodu D ICAO.

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

2.20.4.5 Załogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach. Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY. Dla bezpieczeństwa wykorzystywanie nadsterowności jest również zalecane dla samolotów kodu E.

2.20.4.6 Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi. Odstępstwa od procedury możliwe po uzyskaniu zgody od dyżurnego operacyjnego portu.

2.20.5 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.

Koordinacja ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą dyżurnego operacyjnego portu.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich używanych drzwi pasażerskich i po poinformowaniu RFFS.

2.20.6 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Katowice-Pyrzowice Aerodrome is of code 4E ICAO. RWY and TWYs are adapted for aeroplane code E ICAO (B747-400), except TWYs H1, U (ICAO code B), TWY A and TWY E2, E3 at stands 16-23 (ICAO code C). Operations of ICAO code F aircraft: AN-225, AN-124, A-380, Lockheed C5 are allowed under the conditions described below.

ICAO code F aircraft can operate after receiving prior permission from the aerodrome operator (Airport Duty Officer - email: dop@gtl.com.pl). Prior permission is not required for aircraft in emergency situations or aircraft with EPKT as an alternate aerodrome.

It is recommended that code F aircraft, after landing on RWY 26, take TWY L. After landing on RWY 08 aircraft can take TWY S or TWY T.

The edge lights of THR 26 and THR 08 are inset lights.

NOTE:

- 1) backtrack marking lines on end of RWY 08 are designed for ICAO code E aircraft;
- 2) backtrack marking lines on end of RWY 26 are designed for ICAO code D aircraft.

For aircraft of codes D, E and F, backtrack in the vicinity of the touchdown zone of the blow-out in the direction of PAPI is prohibited.

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings. For safety reasons oversteering is recommended also for all code E aircraft.

Crews of four-engine aircraft are obliged to use minimum thrust of outer engines or, if possible, to taxi with outer engines off. Exemptions from the procedure only with the approval of the Airport Duty Officer.

PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Airport Duty Officer.

The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at all used passenger doors and after informing RFFS.

OTHER RESTRICTIONS

Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the ground handling agent's representative.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku Katowice - Pyrzowice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania jego na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.

2.20.7**PROCEDURY DLA OPERACJI W WARUNKACH ZIMOWYCH**

1. Lotnisko EPKT jest czynne i dostępne przez 24h/365 niezależnie od roku. Dyżurny operacyjny portu prowadzi stały nadzór nad utrzymaniem w gotowości techniczno-operacyjnej nawierzchni lotniskowych niezbędnych do wykonywania operacji lotniczych.

2. Dyżurny operacyjny portu na podstawie prowadzonych inspekcji pola ruchu naziemnego, danych z AWOS, ICE ALERT, ostrzeżeń meteorologicznych prowadzi analizę wpływu warunków atmosferycznych na płynność i bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych.

3. Dyżurny operacyjny portu podejmuje decyzje o rozpoczęciu i zakończeniu odśnieżania lub prowadzenia działań mających na celu zapobieganie oblodzeniu nawierzchni.

4. Jeżeli droga startowa jest w całości lub w części zanieczyszczona przez stojącą wodę, śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron lub jest mokra w związku czyszczeniem lub usuwaniem śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu, dyżurny operacyjny portu sporządza raport o stanie drogi startowej (RCR) oraz rozpowszechnia go poprzez wysłanie depechy SNOWTAM do NOF, wprowadzenie raportu RCR do ATIS oraz powiadomienia kontrolera TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

5. Warunki panujące na nawierzchniach pola ruchu naziemnego publikowane są w SNOWTAM, a wszelkie zmiany stanu nawierzchni raportowane bez zbędnej zwłoki. W sytuacji szybko zmieniających się warunków atmosferycznych dyżurny operacyjny portu w pierwszej kolejności podaje korektę warunków do kontrolera TWR, następnie wpisuje nowe warunki do ATIS i zgłasza do publikacji nowy SNOWTAM.

6. Zasady publikowania SNOWTAM zawiera AD 1.2.2.

7. Informacje na temat zgłoszeń załóg statków powietrznych do warunków na nawierzchniach pola ruchu naziemnego kontroler TWR zgłasza do dyżurnego operacyjnego portu, który po weryfikacji warunków na nawierzchniach dysponuje sprzętem do odśnieżania.

8. Ruch pojazdów uczestniczących w odśnieżaniu nawierzchni w polu ruchu naziemnego lotniska koordynowany jest przez służby lotniskowe pozostające na łączności z kontrolerem TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

9. W warunkach ekstremalnych opadów, oblodzenia, itp., w sytuacji, gdy może zaistnieć potrzeba zamknięcia drogi startowej lub innych stref na lotnisku, decyzję podejmuje dyżurny operacyjny portu w uzgodnieniu z kontrolerem TWR.

10. Dla zamkniętych TWY na okres zimy publikowany jest NOTAM oraz zapewnia się odpowiednie oznakowanie zamknięcia zgodne z CS ADR-DSN.R.870.

2.20.8**ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 2 na stanowiskach 70-72. Stanowiska do odladzania są oświetlone i dostępne H24. Inne miejsce może zostać przydzielone na życzenie załogi ACFT lub agenta handlingowego po uzgodnieniu z dyżurnym operacyjnym portu i kontrolerem TWR.

Procedura odladzania:

1. Potrzebę odladzania należy zgłosić do agenta handlingowego co najmniej 25 minut przed czasem odkołowania.

2. Kolejność odladzania jest tworzona przez agenta handlingowego w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz TWR.

3. W celu uruchomienia/wypchnięcia/kołowania należy skontaktować się z TWR na częstotliwości 129,255 MHz – tylko w przypadku pełnej gotowości (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, dyszel lub holownik podpięty, jeśli wymagany) zgodnie z kolejnością odladzania

4. Stanowisko do odladzania będzie przydzielane w zależności od sytuacji ruchowej i typu samolotu.

Air carriers should ensure that the handling agent at Katowice - Pyrzowice aerodrome has a towbar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the ground handling agent.

WINTER OPERATION PROCEDURES

1. EPKT aerodrome is open and accessible 24/365, regardless of the season. The Airport Duty Officer constantly supervises the maintenance of the technical and operational readiness of the airport pavements necessary for air operations.

2. The Airport Duty Officer, on the basis of inspections of the movement area, data from AWOS, ICE ALERT, and meteo warnings, conducts an analysis of the impact of atmospheric conditions on the fluidity and safety of air operations.

3. The Airport Duty Officer makes decisions on the commencement and termination of snow removal or activities aimed at preventing icing of the surface.

4. If the runway is wholly or partially contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet in connection with the cleaning or removal of snow, slush, ice or frost, the Airport Duty Officer shall prepare a runway condition report (RCR) and disseminates it by sending a SNOWTAM message to the NOF, entering the RCR report into ATIS and notifying the TWR controller via TETRA ground communication.

5. The conditions on the surfaces of the movement area are published in SNOWTAM, and all changes in the condition of the surface are reported without undue delay. In a situation of rapidly changing weather conditions, the Airport Duty Officer first submits the correction of conditions to the TWR controller, then enters the new conditions to ATIS and submits a new SNOWTAM for publication.

6. The rules for publishing SNOWTAM are included in AD 1.2.2.

7. Information on the reports of aircraft crews to the conditions on the surfaces of the movement area is reported by the TWR controller to the Airport Duty Officer which, after verifying the conditions on the surfaces, has snow removal equipment.

8. The movement of vehicles participating in snow removal from the surface in the airport ground movement area is coordinated by the airport services remaining in communication with the TWR controller through the TETRA ground communication.

9. In conditions of extreme rainfall, icing, etc., in a situation where there may be a need to close the runway or other areas at the airport, the decision is made by Airport Duty Officer in consultation with the TWR controller.

10. For closed TWYs for the winter period, a NOTAM is published and appropriate marking of the closure is provided in accordance with CS ADR-DSN.R.870.

AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 2 on stands 70-72. De-icing stands are lighted and available H24. Another place may be allocated at the request of the ACFT crew or handling agent after arrangement with the Airport Duty Officer and TWR controller.

De-icing procedure:

1. When de-icing is required, the handling agent shall be notified at least 25 minutes before the off-block time.

2. The sequence for de-icing is established by the handling agent in consultation with the Airport Duty Officer and TWR.

3. For start-up/push-back/taxiing instructions the flight crew shall contact TWR on 129.255 MHz only when fully ready (all passengers on board, doors closed, tow-bar or push-back tug attached if required) in accordance with the de-icing sequence.

4. The de-icing pad shall be allocated depending on traffic situation and aircraft type.

5. Odladzanie/zabezpieczanie samolotów może być wykonywane przy włączonych silnikach samolotów tylko na zakresie jałowym i zaciągniętymi hamulcami.

6. Kolejka do startu jest tworzona przez TWR w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz agentem handlingowym.

7. Za zgodą dyżurnego operacyjnego portu dopuszcza się odstępstwa od procedury.

5. De-icing/anti-icing of aeroplanes may be carried out with running aeroplane engines, only with idle power set and the brakes on.

6. The sequence for take-off is established by TWR in consultation with the Airport Duty Officer.

7. Exceptions to the procedure are possible with the permission of the Airport Duty Officer.

2.20.9

OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

1. Ograniczenia w dostępności lotniska Katowice - Pyrzowice (EPKT) dotyczą lotów szkolnych, nierozkładowych oraz statków powietrznych kodu B ICAO i powyżej.

2. W przypadku lotów szkolnych wykonywanych od zachodu słońca do wschodu słońca konieczne jest uzyskanie od dyżurnego operacyjnego portu zgody na wykonanie operacji.

W przypadku lotów nierozkładowych konieczne jest uzyskanie od dyżurnego operacyjnego portu zgody na lądowanie i parkowanie.

Wniosek musi zawierać następujące informacje:

- planowana data i godzina lądowania (ETA) na lotnisku EPKT;
- planowana data i godzina startu (ETD) z lotniska EPKT;
- typ statku powietrznego oraz wymagana dla tego typu kategoria ratowniczo-gaśnicza wg ICAO;
- znak wywoławczy oraz numer rejsu;
- kod ICAO lub IATA lotniska startu;
- kod ICAO lub IATA lotniska docelowego.
- agent obsługi naziemnej posiadający zezwolenie ULC w kategorii 5, 9 lub informacja o zapewnieniu obsługi w ramach własnej obsługi statków powietrznych.

Wnioski:

- należy składać co najmniej 24 HR przed ETA;
- zawierające niekompletne informacje nie będą rozpatrywane;
- składane bez zachowania wymaganego wyprzedzenia czasowego mogą zostać odrzucone;
- należy kierować na adres e-mail: dop@gtl.com.pl

Odpowiedzi będą udzielane przez dyżurnego operacyjnego portu wyłącznie za pośrednictwem poczty elektronicznej nie później niż 12 HR przed ETA.

Numer zgody powinien być umieszczony w polu 18 FPL po oznaczniku RMK/.

3. Ograniczenie czasu postoju.

W przypadku wszystkich lotów nierozkładowych maksymalny planowany czas postoju ograniczony do 4 HR. Wydłużenie czasu postoju możliwe wyłącznie po uzyskaniu zgody od dyżurnego operacyjnego portu. Wniosek o wydłużenie czasu postoju należy składać łącznie z wnioskiem, o którym mowa w punkcie 2.

4. Odstępstwa.

Uzyskanie zgody, o której mowa w punkcie 2 nie jest wymagane dla:

- statków powietrznych lotnictwa wojskowego i państwowego;
- lotów ratowniczych;
- zagrożonych statków powietrznych lądujących w trybie awaryjnym;
- przewoźników dla których EPKT jest portem bazowym.

5. Ograniczenia odpowiedzialności Zarządzającego lotniskiem.

Nieprzestrzeganie zapisów punktów 2-3 może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

6. Informacje dodatkowe.

Wszelkie dodatkowe informacje dotyczące ograniczeń w dostępności lotniska, bądź ich wcześniejszego zniesienia będą publikowane w NOTAM.

Szczegółowych informacji udziela dyżurny operacyjny portu (H24):

Telefon: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

1. Limitations in the availability of Katowice - Pyrzowice aerodrome apply to training, non-scheduled flights and aircraft code B ICAO and above.

2. For training flights from sunset to sunrise, an approval for operation from Airport Duty Officer is required.

For non-scheduled flights, an approval for landing and parking from the Airport Duty Officer is required.

A request shall include the following information:

- estimated date and time of arrival (ETA) at EPKT aerodrome;
- estimated date and time of departure (ETD) from EPKT aerodrome;
- type of aircraft and ICAO category for rescue and firefighting required for that type;
- call sign and flight number;
- ICAO or IATA code of departure aerodrome;
- ICAO or IATA code of destination aerodrome.
- ground handling agent which has Polish CAA category 5, 9 license or information on the provision of self-handling.

Requests:

- shall be submitted at least 24 HR in advance of ETA;
- containing incomplete data shall not be considered;
- submitted without the required timing advance may be rejected;
- shall be sent to: dop@gtl.com.pl

Replies shall be given by the Airport Duty Officer only by e-mail not later than 12 HR in advance of ETA.

The permission number shall be inserted in Item 18 of the FPL after RMK/.

3. Limitations to parking time.

For all non-scheduled flights, the maximum estimated parking time shall be limited to 4 HR. An extension of the parking time shall be subject to the approval of the Airport Duty Officer. A request to extend the parking time shall be submitted together with the request referred to in point 2.

4. Exemptions.

The approval referred to in point 2 is not required for:

- military and state aircraft;
- rescue flights;
- aircraft in distress carrying out an emergency landing;
- air carries for which EPKT is base airport.

5. Limited liability of the Aerodrome Administration.

Not complying with the provisions of points 2-3 may result in the lack of available parking stand and delays as well as other disturbances for the carrier and his clients, for which the Aerodrome Administration shall not be held responsible.

6. Additional information.

Any additional information regarding limitations in the aerodrome availability or their earlier cancellation shall be promulgated by NOTAM.

Detailed information to be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

Phone: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

EPKT AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego operacyjnego portu i ATC przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

All engine checks to be carried out with special caution and only with approval of the Airport Duty Officer and ATC.

<p>Próby silników wymagające wyższej mocy niż bieg jałowy dopuszczalne w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego operacyjnego portu.</p> <p>2.21.1 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)</p> <p>Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie którego statek powietrzny podchodzący do lądowania zniża się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.</p> <p>Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.</p> <p>W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).</p> <p>W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.</p> <p>Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego; - wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania. 	<p>Engine checks requiring the use of greater power settings than idle to be carried out in a place designated by the Airport Duty Officer.</p> <p>CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)</p> <p>Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.</p> <p>The aim of a CDA is to assist pilots to optimize aircraft profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.</p> <p>Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.</p> <p>During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.</p> <p>Unless instructed otherwise, the pilots shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> - at and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance; - perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.
---	---

EPKT 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk Katowice-Pyrzowice i Kraków-Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji, b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień, c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej, d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej. <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA KRAKÓW, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p>APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT</p> <p>In order to facilitate air traffic within the Katowice-Pyrzowice and Kraków-Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) nautical miles (NM) expressing distance in navigation, b) feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations, c) knots (kt) expressing horizontal speed, d) feet per minute expressing vertical speed. <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of the first radio contact with the unit executing Approach Control within the KRAKÓW TMA .</p>
	<p>2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE</p> <p>Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KATOWICE WIEŻA.</p> <p>Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KATOWICE WIEŻA (129,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.</p>	<p>ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF</p> <p>If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft performing an IFR flight shall as soon as possible after take-off establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KATOWICE TOWER.</p> <p>Crews of departing aircraft flying under VFR shall after take-off remain on KATOWICE TOWER frequency (129.255 MHz) and await further instructions.</p>
	<p>2.22.2 PROCEDURA DLA LOTÓW IFR</p> <p>2.22.2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR</p> <p>2.22.2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID</p> <p>Statki powietrzne wykonujące procedurę SID stosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.</p> <p>2.22.2.1.2 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID</p>	<p>PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS</p> <p>RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT</p> <p>PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID</p> <p>Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.</p> <p>PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID</p>

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

2.22.2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR stosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.22.2.1.4 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAX i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E (Bukowno)
CHARLIE	50 37 25 N	018 50 10 E (Koszęcin)
GOLF	50 24 13 N	019 03 18 E (Rogożnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E (Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E (Krzeszowice - kopalnia, północna część miasta)
JULIETT	50 40 18 N	019 12 18 E (Poraj - sztuczne jezioro)
NOVEMBER	50 29 50 N	019 04 45 E (Zendek - kościół) punkt oczekiwania
TANGO	50 21 14 N	018 51 59 E (Bytom Karb - skrzyżowanie dróg E40 i 94)
WHISKEY	50 35 00 N	019 03 30 E (Woźniki - skrzyżowanie)
X-RAY	50 27 14 N	019 04 53 E (Pyrzowice - węzeł dróg S1 i 913)

2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;
- Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska Katowice - Pyrzowice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **GOLF** i **X-RAY**, z kierunku północnego tylko poprzez punkty **WHISKEY** i **NOVEMBER**, chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.3.1.2 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **X-RAY** lub **NOVEMBER**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.3.1.3 Start w CTR KATOWICE/Pyrzowice z miejsca innego niż lotnisko Katowice - Pyrzowice jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR KATOWICE. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR KATOWICE.

2.22.3.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.3.2.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KATOWICE/Pyrzowice, wlot do CTR KATOWICE/Pyrzowice jest zabroniony.

2.22.3.2.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

Set the transponder to 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAX DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KATOWICE/Pyrzowice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E (Bukowno)
CHARLIE	50 37 25 N	018 50 10 E (Koszęcin)
GOLF	50 24 13 N	019 03 18 E (Rogożnik - water reservoir - eastern end)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E (Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E (Krzeszowice - mine, north of the city)
JULIETT	50 40 18 N	019 12 18 E (Poraj - artificial lake)
NOVEMBER	50 29 50 N	019 04 45 E (Zendek - church) holding point
TANGO	50 21 14 N	018 51 59 E (Bytom Karb - intersection of roads E40 and 94)
WHISKEY	50 35 00 N	019 03 30 E (Woźniki - intersection)
X-RAY	50 27 14 N	019 04 53 E (Pyrzowice - intersection of roads S1 and 913)

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

- Entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be received from KRAKÓW FIS;
- If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

NOTE:

Arrivals/departures to/from Katowice - Pyrzowice aerodrome from the south are possible only via **GOLF** and **X-RAY** points, from the north only via **WHISKEY** and **NOVEMBER** points, unless cleared otherwise by ATC.

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **X-RAY** or **NOVEMBER**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

Departure within the KATOWICE/Pyrzowice CTR, from a place other than Katowice - Pyrzowice aerodrome is possible after obtaining clearance from KATOWICE TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KATOWICE TWR shall be established immediately.

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHTS

If radio communication fails before reaching the KATOWICE/Pyrzowice CTR, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR, the crew shall:

w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** poprzez punkt **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **X-RAY** poprzez punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **X-RAY** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **X-RAY** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

when approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **NOVEMBER** point via **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;

- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **NOVEMBER** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

when approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **X-RAY** point via **GOLF** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;

- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after receiving a red visual signal hold over **X-RAY** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- if no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **X-RAY** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Katowice - Pyrzowice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych Tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Helicopters conducting IFR or VFR approach to Katowice - Pyrzowice aerodrome perform landing on runway in use as aeroplanes of category A in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

2.22.5 PROCEDURY Z OGRANICZONĄ WIDZIALNOŚCIĄ (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

2.22.5.1 RWY 26, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

RWY 26, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwołania LVP

Criteria for the initiation and termination of LVP

2.22.5.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or less and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft or less.

2.22.5.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

2.22.5.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

LVP will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

2.22.5.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

Description of Low Visibility Operations (LVP)

2.22.5.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures Category II in operation".

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures Category II in operation".

2.22.5.3.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.

When special ATC procedures are applicable, a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) longitudinal spacing between arriving aircraft.

2.22.5.3.3 Od załóg przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwać na pojazd FOLLOW ME.

ATC will require arriving aircraft to report vacating ("runway vacated") when the aircraft has crossed the stop bar and wait for the FOLLOW ME car.

2.22.5.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 26. Na prośbę załogi statku powietrznego lub w związku z bieżącą sytuacją operacyjną TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 26. At the request of the flight crew or due to important operational reasons TWR may give clearance for take-off from RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

2.22.5.3.5 Kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego i odwrotnie. Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła linii centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME, gdy RVR nie jest mniejszy niż 350 m. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

Taxiing behind FOLLOW ME is required from stop bar to parking position and for the opposite direction. Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME when RVR is not less than 350 m. Assistance of FOLLOW ME is required on other taxiways when RVR falls below 550 m.

2.22.5.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach od 2.22.5.3.1 do 2.22.5.3.3 nie będą stosowane.

Pilots who wish to practice CAT II approaches should use the following phrasing on first contact with APP: "Request practice Category II approach". In this case, measures described in items 2.22.5.3.1 to 2.22.5.3.3 will not be applied.

2.22.6 LOTY TECHNICZNE

TECHNICAL FLIGHTS

Loty techniczne w CTR KATOWICE mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KATOWICE TWR.

Technical flights within the KATOWICE CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

EPKT AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

2.23.1 MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

Migracja ptaków

Bird migration

W otoczeniu lotniska Katowice-Pyrzowice największe stada formują:

In the vicinity of Katowice-Pyrzowice aerodrome the biggest flocks are formed by:

- szpak do 300 osobników w okresie jesiennym na polach;
- stada gęsi do 50 osobników przelatują na wysokości 50 m - 100 m nad RWY;
- przeloty gołębi pocztowych konkursowych w pobliżu lotniska (kierunek W-E), godziny poranne sobota-niedziela, w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku, związane z konkursami lotów gołębi pocztowych, organizowanych przez Polski Związek Hodowców Gołębi Poczтовых.

Ostrzeżenia

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszółów, pustułka, jaskółka, skowronki) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku.

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: lisy, zające, bociany, czajki, szpaki, kaczki, gołębie hodowlane.

KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

Kontrolę w zakresie przyrody ożywionej wykonuje i dokumentuje dyżurny operacyjny portu i sokolnik.

Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, sokolnictwo, odłów, odstrzał redukcyjny, zarządzanie trawą.

Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu - inspekcja pola manewrowego, a w przypadku lądowania także oględziny statku powietrznego, udokumentowaniu i w przypadku potwierdzenia zderzenia zgłoszeniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych przez dyżurnego operacyjnego portu.

2.23.2 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

- starlings up to 300 birds in the autumn period in the fields;
- bevs of geese up to 50 birds pass at an altitude from 50 m - 100 m over RWY;
- flights of competition racing pigeons in the vicinity of aerodrome (W-E direction), Saturday-Sunday morning hours, in the period from 1 May till 30 September each year, related to competitions of flights of racing pigeons organised by the Polish Association of Racing Pigeon Breeders.

Warnings

A greater probability of collisions of aircraft with animals related to breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks) occurs from 1 May till 30 September each year.

Other observed animal species in the vicinity of aerodrome are: foxes, hares, storks, lapwings, starlings, ducks, farm pigeons.

INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING

The inspection related to animated nature is carried out by the Airport Duty Officer and the falconer.

Preventive methods used are: a car, signalling and bang measures, falconry, live catching, reduction shooting, grass management.

Each probable collision of aircraft with animal shall be subject to check - inspection of the manoeuvring area and in case of landing - aircraft inspection, shall be provided with documentation and in the event of confirmed collision - shall be reported to the State Commission of Aircraft Accident Investigation by the Airport Duty Officer.

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	50 28 33.44 N	019 06 10.00 E	36	50 28 27.85 N	019 04 01.93 E	71	50 28 25.98 N	019 05 09.10 E
2	50 28 33.43 N	019 06 13.30 E	37	50 28 27.53 N	019 04 00.76 E	72	50 28 21.67 N	019 05 09.06 E
3	50 28 32.80 N	019 06 15.35 E	38	50 28 27.41 N	019 03 59.50 E	73	50 28 20.73 N	019 05 08.43 E
4	50 28 31.43 N	019 06 16.14 E	39	50 28 26.47 N	019 03 58.96 E	74	50 28 20.76 N	019 05 09.62 E
5	50 28 29.02 N	019 06 16.12 E	40	50 28 27.18 N	019 04 00.09 E	75	50 28 26.87 N	019 05 09.68 E
6	50 28 28.21 N	019 06 15.82 E	41	50 28 27.31 N	019 04 00.57 E	76	50 28 27.26 N	019 05 11.06 E
7	50 28 27.55 N	019 06 15.01 E	42	50 28 27.39 N	019 04 01.08 E	77	50 28 27.21 N	019 05 35.05 E
8	50 28 20.60 N	019 06 01.08 E	43	50 28 27.41 N	019 04 01.59 E	78	50 28 27.75 N	019 05 37.16 E
9	50 28 20.35 N	019 06 00.40 E	44	50 28 27.39 N	019 04 09.08 E	79	50 28 29.06 N	019 05 38.09 E
10	50 28 20.25 N	019 05 59.63 E	45	50 28 28.46 N	019 04 06.98 E	80	50 28 31.64 N	019 05 38.10 E
11	50 28 20.30 N	019 05 40.29 E	46	50 28 30.06 N	019 04 07.97 E	81	50 28 32.90 N	019 05 37.29 E
12	50 28 20.31 N	019 05 36.02 E	47	50 28 33.07 N	019 04 17.99 E	82	50 28 33.52 N	019 05 35.37 E
13	50 28 20.36 N	019 05 11.01 E	48	50 28 33.68 N	019 04 24.33 E	83	50 28 33.53 N	019 05 31.71 E
14	50 28 20.37 N	019 05 06.92 E	49	50 28 33.67 N	019 04 28.36 E	84	50 28 26.77 N	019 05 36.95 E
15	50 28 20.46 N	019 04 29.12 E	50	50 28 20.53 N	019 04 13.95 E	85	50 28 25.67 N	019 05 38.00 E
16	50 28 20.46 N	019 04 26.36 E	51	50 28 20.60 N	019 04 14.09 E	86	50 28 21.96 N	019 05 37.95 E
17	50 28 20.49 N	019 04 15.74 E	52	50 28 20.81 N	019 04 15.08 E	87	50 28 20.84 N	019 05 38.62 E
18	50 28 20.49 N	019 04 13.76 E	53	50 28 21.33 N	019 04 15.26 E	88	50 28 20.85 N	019 05 37.56 E
19	50 28 20.52 N	019 04 00.96 E	54	50 28 25.36 N	019 04 21.58 E	89	50 28 32.89 N	019 05 38.92 E
20	50 28 21.00 N	019 03 59.25 E	55	50 28 25.56 N	019 04 22.23 E	90	50 28 33.51 N	019 05 40.82 E
21	50 28 22.11 N	019 03 58.54 E	56	50 28 25.56 N	019 04 23.68 E	91	50 28 33.49 N	019 05 45.34 E
22	50 28 25.48 N	019 03 58.53 E	57	50 28 24.98 N	019 04 23.94 E	92	50 28 28.04 N	019 03 35.96 E
23	50 28 26.85 N	019 03 57.64 E	58	50 28 25.28 N	019 04 23.12 E	93	50 28 28.09 N	019 03 35.52 E
24	50 28 27.42 N	019 03 55.51 E	59	50 28 25.42 N	019 04 22.91 E	94	50 28 28.76 N	019 03 35.24 E
25	50 28 27.46 N	019 03 38.30 E	60	50 28 20.93 N	019 04 28.14 E	95	50 28 28.30 N	019 03 34.94 E
26	50 28 27.89 N	019 03 36.37 E	61	50 28 20.92 N	019 04 27.45 E	96	50 28 28.10 N	019 03 34.22 E

27	50 28 29.40 N	019 03 35.23 E		62	50 28 21.70 N	019 04 27.92 E		97	50 28 28.13 N	019 03 18.84 E
28	50 28 31.96 N	019 03 35.26 E		63	50 28 24.80 N	019 04 27.94 E		98	50 28 27.97 N	019 03 18.18 E
29	50 28 33.27 N	019 03 36.25 E		64	50 28 26.05 N	019 04 28.07 E		99	50 28 27.56 N	019 03 17.91 E
30	50 28 33.77 N	019 03 38.39 E		65	50 28 26.96 N	019 04 27.52 E		100	50 28 27.14 N	019 03 17.98 E
31	50 28 33.77 N	019 03 41.36 E		66	50 28 27.36 N	019 04 26.14 E		101	50 28 26.80 N	019 03 17.49 E
32	50 28 33.71 N	019 04 08.16 E		67	50 28 26.96 N	019 04 28.64 E		102	50 28 27.12 N	019 03 16.98 E
33	50 28 33.70 N	019 04 11.33 E		68	50 28 27.35 N	019 04 30.01 E		103	50 28 27.81 N	019 03 16.98 E
34	50 28 32.80 N	019 04 12.97 E		69	50 28 27.27 N	019 05 07.09 E		104	50 28 28.03 N	019 03 17.12 E
35	50 28 31.54 N	019 04 12.05 E		70	50 28 26.89 N	019 05 08.51 E		105	50 28 28.13 N	019 03 17.46 E

2.23.3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY-HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
L	50 28 30.65 N	019 03 35.24 E		S	50 28 30.38 N	019 05 38.09 E		T	50 28 27.14 N	019 06 14.19 E
N	50 28 30.56 N	019 04 09.34 E		-	-	-		-	-	-

2.23.4 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1A	50 28 25.41 N	019 04 28.00 E		2E3	50 28 20.48 N	019 04 16.87 E		2H3	50 28 27.36 N	019 04 25.05 E
2A	50 28 22.12 N	019 04 27.92 E		3E3	50 28 20.47 N	019 04 24.49 E		1H4	50 28 27.35 N	019 04 31.14 E
1B	50 28 25.36 N	019 03 58.53 E		1F	50 28 25.39 N	019 05 37.99 E		2H4	50 28 27.27 N	019 05 06.57 E
1D	50 28 25.28 N	019 05 09.09 E		2F	50 28 22.25 N	019 05 37.95 E		1H5	50 28 27.26 N	019 05 11.99 E
2D	50 28 22.03 N	019 05 09.06 E		1H1	50 28 28.10 N	019 03 32.82 E		2H5	50 28 27.20 N	019 05 34.79 E
1E2	50 28 20.45 N	019 04 31.06 E		1H2	50 28 27.45 N	019 03 40.35 E		1T	50 28 25.58 N	019 06 11.07 E
2E2	50 28 20.37 N	019 05 06.66 E		2H2	50 28 27.42 N	019 03 55.12 E		1U	50 28 22.11 N	019 04 16.49 E
1E3	50 28 20.49 N	019 04 12.75 E		1H3	50 28 27.39 N	019 04 09.54 E		-	-	-

EPKT AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
--------------	----------------------------------	---

AD 2 EPKT 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-2-1	Mapa Naziemnego Ruchu Lotniskowego - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-3-1	Płyty postojowe 1, 6	Aprons 1, 6
AD 2 EPKT 1-3-2	Płyty postojowe 2, 3	Aprons 2, 3
AD 2 EPKT 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 08/26 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 08/26 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPKT 3-1-1	RWY 26 Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	RWY 26 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKT 4-2-1-0	RNAV RWY 08	RNAV RWY 08
AD 2 EPKT 4-2-2-0	RNAV RWY 26 Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	RNAV RWY 26 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKT 5-3-1-0	RNAV RWY 08	RNAV RWY 08
AD 2 EPKT 5-3-2-0	RNAV RWY 26 Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	RNAV RWY 26 Instrument Approach Charts - ICAO

AD 2 EPKT 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-1	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-3	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-1-1	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-2-1	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

EPKT AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	---	--

Brak penetracji.

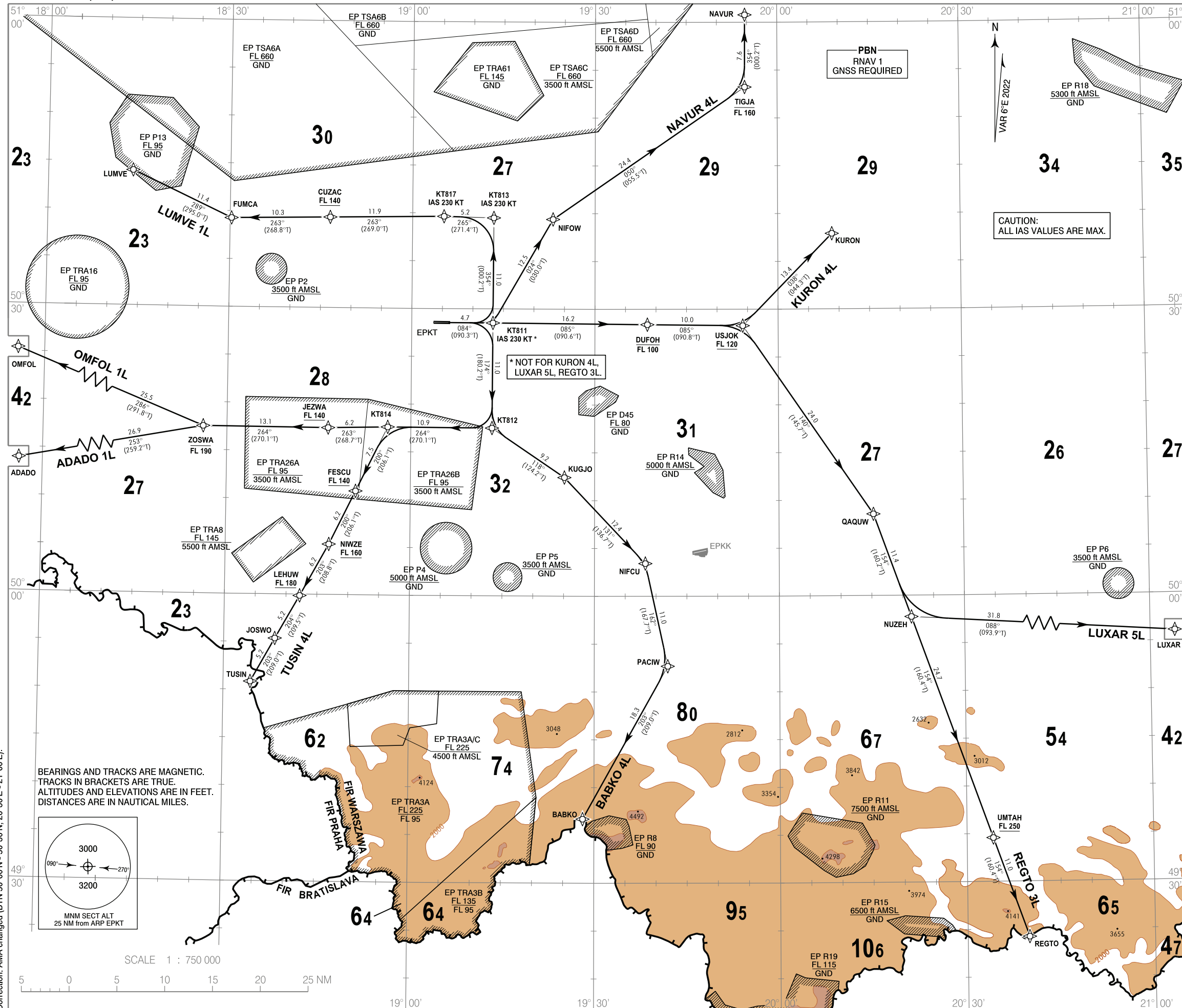
No penetrations.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255

Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08
ADADO 1L BABKO 4L KURON 4L LUMVE 1L LUXAR 5L
NAVUR 4L OMFOL 1L REGTO 3L TUSIN 4L



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

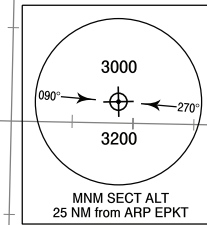
RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR KURON 4L,
LUXAR 5L, REGTO 3L.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



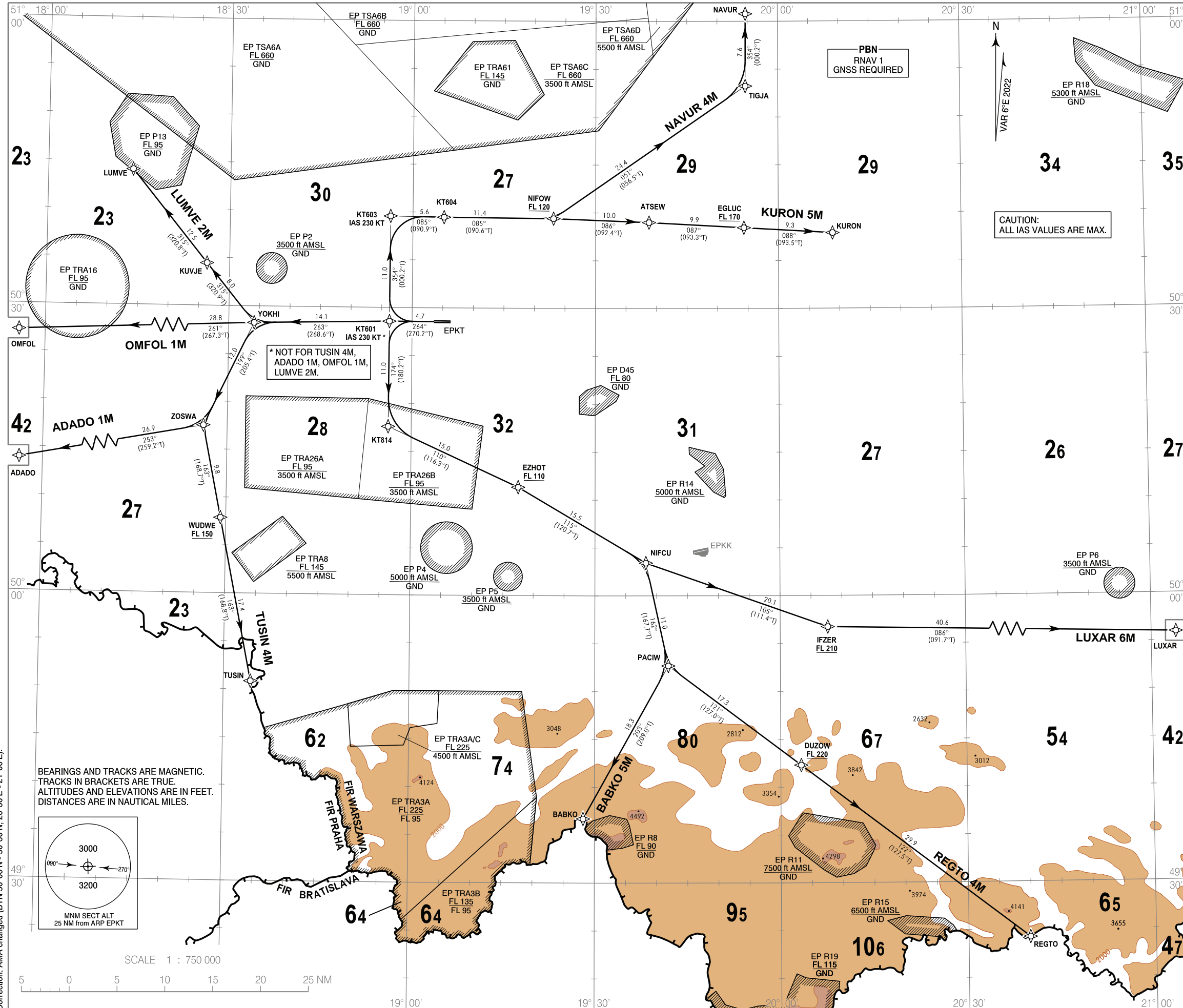
Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255

Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26
 ADADO 1M BABKO 5M KURON 5M LUMVE 2M LUXAR 6M
 NAVUR 4M OMFOL 1M REGTO 4M TUSIN 4M



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000 unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

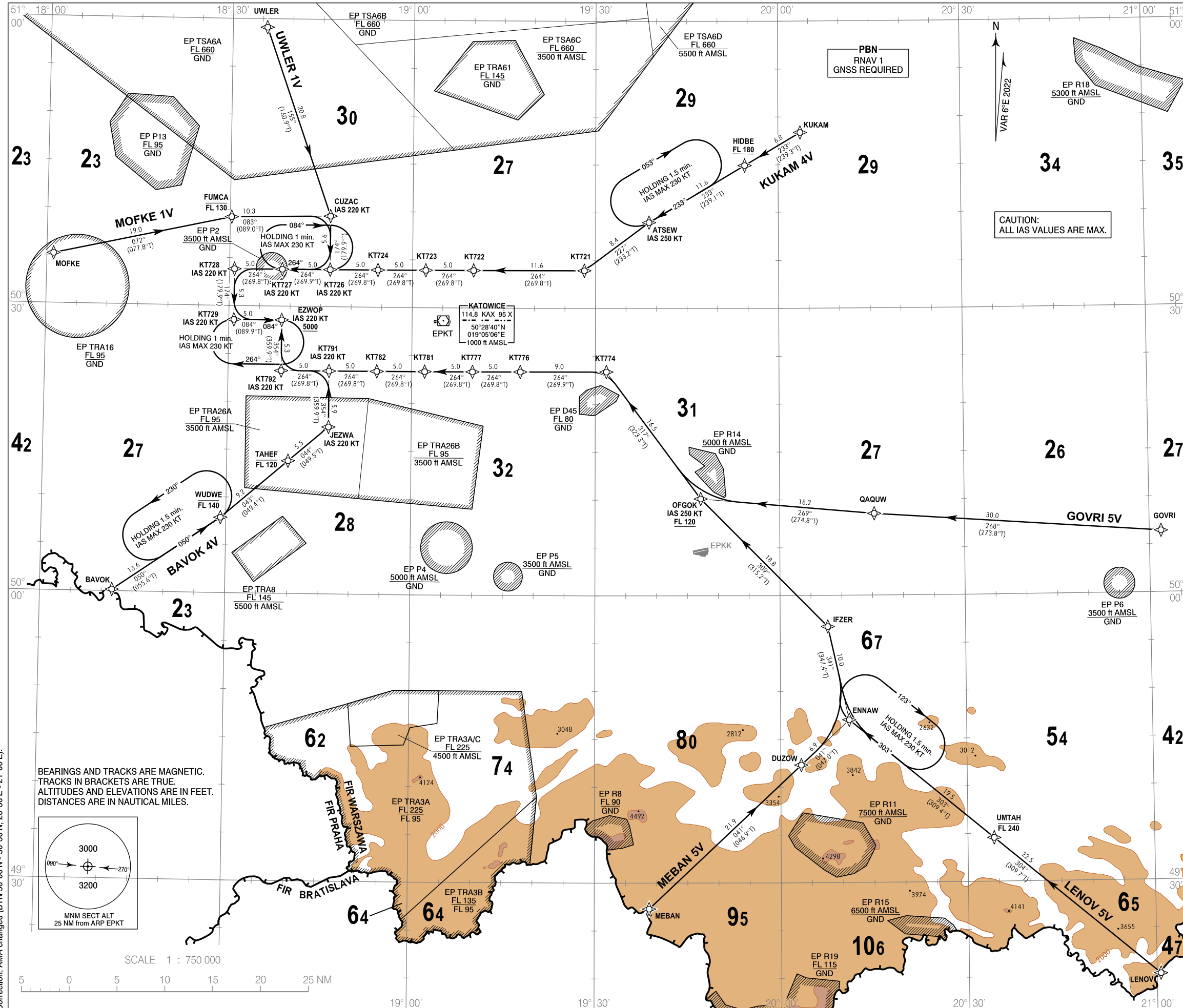
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08

BAVOK 4V GOVRI 5V KUKAM 4V LENOVA 5V
MEBAN 5V MOFKE 1V UWLER 1V



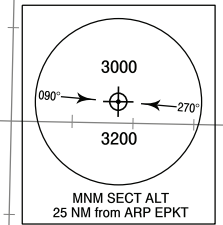
- All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
- Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
- For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- Set transponder to 7600.
- Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
- After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000

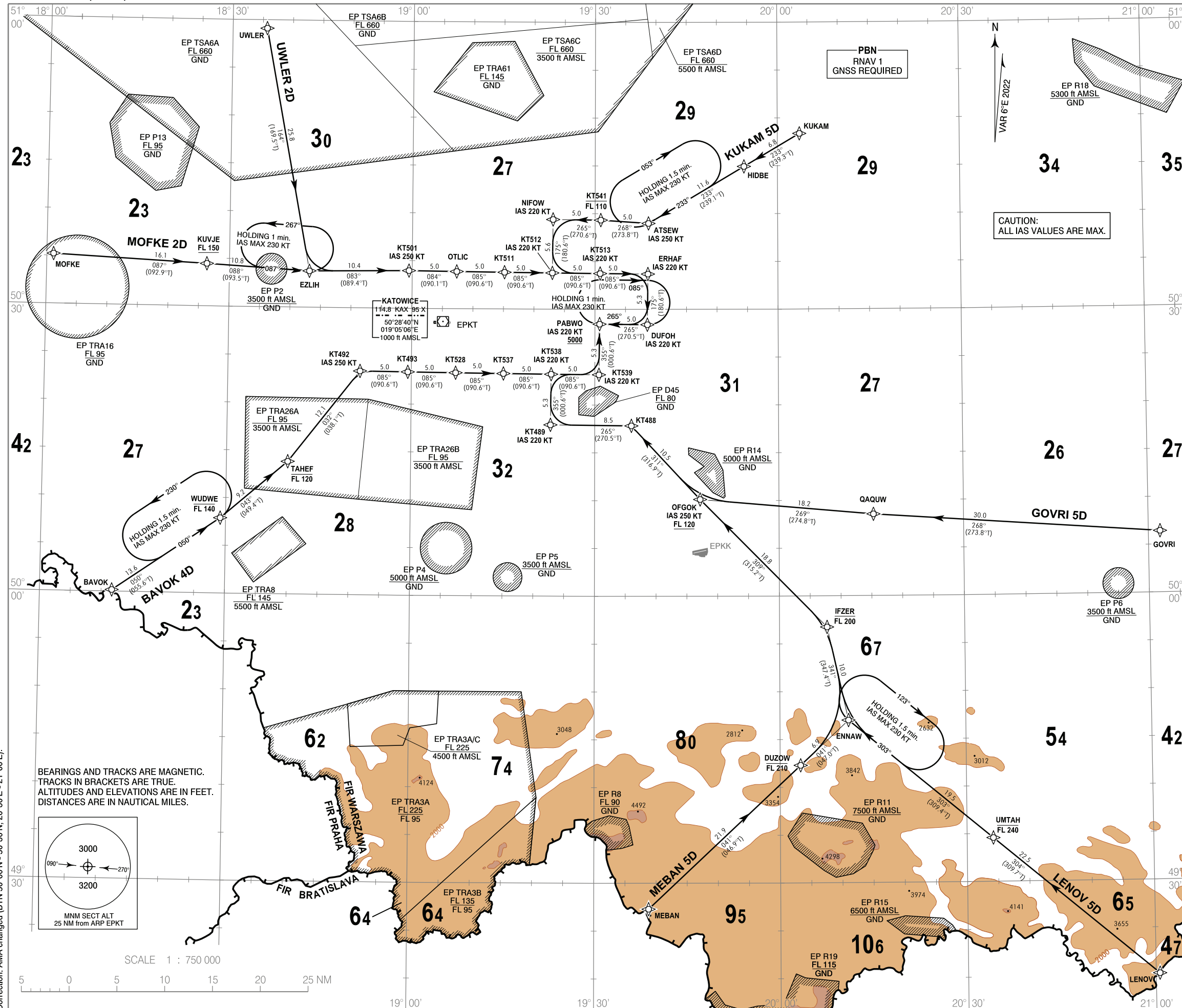
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230

Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26

BAVOK 4D GOVRI 5D KUKAM 5D LENOV 5D
MEBAN 5D MOFKE 2D UWLER 2D



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: AMA changed (BTN 50°00'N - 50°30'N, 20°30'E - 21°00'E).

EPPO AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
---------------------	---	--

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	POZ	CH40X	H24	52 25 12.3 N 016 50 15.2 E	300 ft AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Aug 24)	LAW	115.800 MHz CH105X	H24	52 25 20.5 N 016 49 48.6 E	300 ft AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	52 25 12.3 N 016 50 15.1 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Aug 24) CAT II 4 / E	POZ	110.300 MHz	H24	52 25 33.0 N 016 48 05.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
----------	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPPO AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	LOCAL AERODROME REGULATIONS
---------------------	--------------------------------------	------------------------------------

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Służba ATC lotniska Poznań/Ławica pracuje na stanowiskach POZNAŃ DELIVERY 121,805 MHz, POZNAŃ GROUND 124,140 MHz, POZNAŃ WIEŻA 119,980 MHz lub na połączonych stanowiskach w zależności od potrzeb operacyjnych.

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

2.20.1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność na częstotliwości podanej w ATIS w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

2.20.1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, POZNAŃ WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
- Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
- Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

ATC service at Poznań/Ławica aerodrome operates on positions POZNAŃ DELIVERY 121.805 MHz, POZNAŃ GROUND 124.140 MHz, POZNAŃ TOWER 119.980 MHz or on connected positions depending on operational needs.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, POZNAŃ TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
- 30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
- 30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.

- Tt (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.

- T0 1 minuta (określony standard)

- T1 5 minut (określony standard)

- T2 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.

- T0 1 minute (defined standard)

- T1 5 minutes (defined standard)

- T2 1 minute (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

2.20.1.2 NAWIAZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakáže inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązywać łączność z POZNAŃ APP na częstotliwości 128,925 MHz.

2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.1.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Zalogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ/ŁAWICA

2.20.2.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TWY F - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m, statki powietrzne kodu C kołują w asyście FOLLOW ME.

TWY D2 - na odcinku pomiędzy TWY B a TWY S, dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY H1 i H2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY N1 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY N2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY R - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m, jednokierunkowa TWY szybkiego zjazdu do zjazdu z RWY.

TWY T - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY W - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY Y - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY L i M - drogi kołowania w powietrzu; dopuszczone dla śmigłowców LPR; ATR (air taxi route) - 22 m.

Na APN 3 kołowanie po zachodzie słońca w asyście FOLLOW ME jest obowiązkowe dla samolotów niebazujących na lotnisku POZNAŃ/Ławica.

2.20.2.2 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Parkowanie statków powietrznych tylko z podstawkami zabezpieczonymi przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

Na stanowiskach od 2 do 20 obowiązuje procedura wypychania.

Procedura wypychania nie dotyczy stanowisk: 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B - dla samolotów kategorii A oraz stanowisk 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Dopuszcza się samodzielne wkołowywanie/wykołowywanie na stanowisko w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

Stanowiska od 2 do 20: procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1)/LEGACY, LINEAGE 1000, CRJ-100/200/700/900/1000, A-220/318/319/320/321/330/340/350, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC10, Saab 340/2000.

Ograniczenie TOW do 280 ton.

ESTABLISHING RADIO CONTACT AFTER DEPARTURE

Unless otherwise instructed by the TWR, aircrews of all departing aircraft shall as soon as possible after departure establish radio contact with APP POZNAŃ on frequency 128.925 MHz.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up the runway to be ready for immediate take-off.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ/ŁAWICA AIRPORT

TAXIING PROCEDURES

TWY F - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m, Code C aircraft shall taxi with FOLLOW ME assistance.

TWY D2 - on the section between TWY B and TWY S, taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWYs H1 and H2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 52 m.

TWY N1 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 36 m.

TWY N2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY R - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m, one-way rapid exit TWY from RWY.

TWY T - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY W - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY Y - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY L and M - air TWYs; allowed for air rescue helicopters; ATR (air taxi route) - 22 m.

It is mandatory to taxi with the assistance of FOLLOW ME after sunset on APN 3 for aircraft not based at POZNAŃ/Ławica aerodrome.

PARKING AND PUSH-BACK RESTRICTION

Aircraft shall be parked only using wheel chocks secured by an aircrew member or authorized handling agent staff.

When using stands 2-20, aircraft are subject to push-back procedure.

Push-back procedure does not apply to stands 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B for code A aeroplanes and stands 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Self-maneuvring with marshalling assistance is allowed when entering and taxiing off a stand.

When using stands 2-20 the following aircraft types are subject to push-back procedure: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1)/LEGACY, LINEAGE 1000, CRJ-100/200/700/900/1000, A-220/318/319/320/321/330/340/350, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC10, Saab 340/2000. TOW limited to 280 tones.

Przewoźnicy operujący samolotami kategorii B i większymi, innymi niż wymienione, są zobowiązani do upewnienia się czy lotnisko POZNAŃ/Ławica dysponuje odpowiednim dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

Lotnisko posiada następujące urządzenia do wypychania:

- push-back dyszlowy (3) - (MTOW - 280 000 kg / 125 000 kg / 95 000 kg;
- push-back bezdyszlowy (1) - (B737, A-318/319/320/321, B757, MD80, MD90, B767);
- dyszel (17) - CRJ100/200/700/900/1000, ATR-42/72, ERJ 135/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1) /Embraer E2 /LEGACY, LINEAGE 1000, A-220/318/319/320/321/330/340/350, Dash-8-100/300/Q400, MD-80, Saab 340/200, B737, B747, B787, B767, B777, IL96, DC10, MD11, FOKKER 70/100.

Stanowiska od 2 do 20: samoloty kodu referencyjnego B i C (nie większe niż ATR-72) dopuszczone do wycofywania na silnikach.

Dopuszcza się możliwość ustawiania statków powietrznych niezgodnie z oznakowaniem poziomym tylko w asyście FOLLOW ME.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Telefon: +48-61-849-2253 (H24)

Faks: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Stanowiska 1-5 na APN 1 oraz APN 3 przeznaczone są dla samolotów lotnictwa ogólnego (samoloty kodu referencyjnego A i B). APN 2 przeznaczona jest dla samolotów lotnictwa ogólnego bazujących w hangarach (samoloty kodu referencyjnego A).

Z uwagi na zły stan techniczny APN 2 wyłączona z użytkowania z wyjątkiem wyznaczonej TWY T prowadzącej do/z hangarów.

Z uwagi na spadki nawierzchni na APN 3 dla samolotów kodu A zamontowano kotwy do zabezpieczenia przed przemieszczeniem. Na APN 3 kotwienie jest wymagane w przypadkach dłuższego postoju oraz przewidywanych silnych wiatrach, w pozostałych przypadkach obowiązkowe jest stosowanie podstawek. Załoga samolotu decyduje o sposobie zabezpieczenia samolotu przed jego samoczynnym przemieszczeniem.

Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

2.20.2.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU

Lotnisko POZNAŃ/Ławica posiada kod referencyjny 4D ICAO.

RWY oraz następujące drogi kołowania są przystosowane dla samolotów kodu E i F: TWY A, B, D1, D2 (pomiędzy TWY S i THR10), G, S.

Samoloty kodu E parkują na APN 1 na stanowiskach 17L, 18R lub 20L lub (jeśli procedura push-back jest niedostępna) poprzecznie do stanowisk 14-16 lub 17-20.

Samoloty kodu F parkują na APN 1 na stanowiskach 18R lub 20L lub (jeśli procedura push-back jest niedostępna) poprzecznie do stanowisk 17-20. Odstępstwa w zakresie parkowania możliwe po uzyskaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, kołować z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY. Załogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach.

Wszystkie operacje samolotów kodu E oraz F na drogach kołowania A, B, G, D1, płycie postojowej wykonywane są obowiązkowo w asyście FOLLOW ME.

Samoloty o literze kodu E oraz F mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego e-mail: ops@airport-poznan.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych.

Carriers operating code B and greater aeroplanes, other than listed above, must ensure that a tow-bar suitable for the given aircraft type is available at POZNAŃ/Ławica aerodrome. If this is not confirmed, the aircraft must be equipped with its own tow-bar.

The aerodrome has the following push-back facilities:

- aircraft tug with tow-bar (3) - (MTOW - 280 000 kg / 125 000 kg / 95 000 kg;
- aircraft tractor without tow-bar (1) - (B737, A-318/319/320/321, B757, MD80, MD90, B767);
- tow-bar (17) - CRJ100/200/700/900/1000, ATR-42/72, ERJ 135/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1) /Embraer E2 /LEGACY, LINEAGE 1000, A-220/318/319/320/321/330/340/350, Dash-8-100/300/Q400, MD-80, Saab 340/200, B737, B747, B787, B767, B777, IL96, DC10, MD11, FOKKER 70/100.

Code B and C aircraft (up to ATR-72 type) using stands 2-20 may reverse under own power.

Aircraft may be sequenced not according to the markings with FOLLOW ME assistance only.

Prior permission from the Airport Duty Officer is required for any exceptions to the push-back procedure:

Phone: +48-61-849-2253 (H24)

Fax: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Stands 1-5 on APN 1 and APN 3 are designated for general aviation aircraft (code A and B aircraft). APN 2 is designated for general aviation aircraft based in hangars (code A aircraft).

Due to poor technical condition APN 2 is closed excluding designated TWY T leading to/from hangars.

Due to slopes in the APN 3 area, anchors for securing from moving have been installed for Code A aircraft. Anchoring on APN 3 is required in case of longer parking and expected strong winds, in other cases the use of wheel chocks is obligatory. The aircraft crew decides on the way of securing the aircraft from self-moving.

The crew is responsible for the security of the parking aircraft from the effects of the strength of the wind.

OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

The ICAO reference code for POZNAŃ/Ławica is 4D.

The RWY and the following TWYs A, B, D1, D2 (between TWY S and THR10), G, S are adapted for code E and F aircraft.

Code E aircraft shall park on stands 17L, 18R or 20L or (if push-back procedure is not applicable) perpendicular to stands 14-16 or 17-20.

Code F aircraft shall park on APN 1 stands 18R or 20L or (if push-back procedure is not applicable) perpendicular to stands 17-20. Exception related to parking is possible with the permission of the Airport Duty Officer.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines during taxiing or, if is possible, taxi with switched off outer engines.

Safe clearance from edges and obstacles on a TWY is guaranteed if the geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along the TWY centre line marking. Crews shall use judgemental oversteer at bends.

Any operations of code E and F aeroplanes on TWYs A, B, G, D1, APN shall be carried out with FOLLOW ME assistance.

Code E and F aircraft may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: ops@airport-poznan.com.pl). The permission is not required for aircraft in emergency situations.

Z uwagi na ograniczoną nośność RWY (patrz EPPO AD 2.12) podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien wskazać przewidywaną operację z nadmiernym obciążeniem, typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT (maksymalną i minimalną), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po lądowaniu i do startu należy udostępnić DOPL dokument wyważenia samolotu (load sheet).

Z powodu ograniczonej liczby stanowisk postojowych zgłoszenie lotów GA należy przysyłać przynajmniej 24 h przed planowanym przylotem.

Formularz zgłoszenia jest dostępny pod adresem :

<https://poznanaairport.pl/> w zakładce: Dla Biznesu/Usługi lotnicze/Awizacja lotów lub https://bit.ly/EPPO_FN.

Wymaganie nie ma zastosowania do:

- samolotów bazujących na lotnisku POZNAŃ/Ławica,
- wykonujących loty treningowe,
- lotów ze statusem HEAD, STATE, EMERGENCY, SAR, HOSP, HUM,
- lotów posiadających przyznany slot od koordynatora slotów,
- lotów wojskowych.

Nieprzestrzeganie powyższych zapisów punktów może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

Wszelkie zapytania należy kierować do:

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Tel.: +48-61-849-2253

2.20.2.4 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych kodu A, B oraz C odbywa się na stanowiskach postojowych 40 i 40A przez całą dobę. Odladzanie statków powietrznych kodu A, B, C oraz D odbywa się na płycie do odladzania (stanowiska 1A i 1B) w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC¹⁾. Odladzanie statków powietrznych kodu D w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ i E dopuszczone na stanowiskach 41-42. Kołowanie na stanowisko 1B możliwe przez TWY D1 i H1 lub TWY A i H1.

Podczas odladzania zaleca się, aby silniki samolotów były wyłączone.

Holowanie (push-back) statków powietrznych do odladzania na stanowiskach nr 40 i 40A odbywa się w asyście agenta handlingowego. Kołowanie pozostałych statków powietrznych do odladzania na stanowiskach 40 i 40A odbywa się w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.20.2.5 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ-ŁAWICA I INNE WYMAGANIA

Przejęcie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym przez koordynatora ruchu naziemnego od TWR POZNAŃ odbywa się w następujących miejscach:

- a) punkt opuszczenia przez statek powietrzny TWY F, H1, H2, oraz G na stanowisko postojowe na APN 1 i płycie odladzania - patrz AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) punkt opuszczenia przez statek powietrzny TWY N1 i kołowanie na APN 2 i APN 3 oznaczony jako punkt „N” - patrz AD 2 EPPO 1-3-2.

Łączność na częstotliwości służby ATC.

Przejęcie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym przez TWR POZNAŃ od koordynatora ruchu naziemnego odbywa się w następujących miejscach:

- a) punkty wykolowania ze stanowisk postojowych na TWY F, H1, H2, oraz G na APN 1 i płycie odladzania - patrz AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) punkt „N” na TWY N1 po opuszczeniu APN 2 lub APN 3 - patrz AD 2 EPPO 1-3-2.

Łączność na częstotliwości służby ATC.

Przemieszczanie się po płytach postojowych lotniska (załoga, pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Na APN 2 i APN 3 brak oświetlenia krawędziowego, oświetlenie płyt - niespełniające standardów ICAO.

W przypadku wykonywania lotów szkolnych piloci proszeni są o wpisywanie w polu numer 18 formularza FPL, po wskaźniku RMK/ następującego ciągu znaków: TRNG lub TRG lub SZKOL lub TRAINING. Brak takiego dopisku będzie skutkowało naliczeniem opłaty za lądowanie zgodnie z GEN 4.1.8 punkt 3.1.

Due to limited RWY strength (see EPPO AD 2.12) the carrier should indicate, when applying for approval, the intended overload operation ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of ACFT intended for flight operations. After landing and for take-off the Airport Duty Officer must be provided with a load sheet.

Due to a limited availability of aircraft parking stands, the GA flight notification shall be filed at least 24 hours in advance of the planned arrival.

The application form is available at:

<https://poznanaairport.pl/en/business/air-services/flight-notification/> or https://bit.ly/EPPO_FN.

This restriction does not apply to:

- aircraft based at POZNAŃ/Ławica airport,
- aircraft conducting training flights,
- HEAD, STATE, EMERGENCY, SAR, HOSP, HUM flights,
- upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator,
- military flights.

Failure to comply with the above provisions may result in the lack of available parking stand and the resulting delays, as well as other inconveniences for the carrier and its customers, for which the airport operator shall not be held liable.

Any enquiries should be directed to:

Airport Duty Officer (H24)

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Phone: +48-61-849-2253

AIRCRAFT DE-ICING

De-icing of Code A, B, and C aircraft is carried out on parking stands 40 and 40A 24 hours a day. De-icing of Code A, B, C and D aircraft is carried out on the de-icing pad (stands 1A and 1B), between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹⁾. De-icing of Code D aircraft, between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹⁾, and Code E aircraft is allowed on stands 41-42. Taxiing to stand 1B is possible via TWYs D1 and H1 or TWYs A and H1.

It is advised that aircraft engines be switched off during de-icing.

Aircraft push-back for de-icing on stands No 40 and 40A is carried out with the handling agent's assistance. Other aircraft are pushed back for de-icing on stands No 40 and 40A with marshaller assistance.

¹⁾ - see GEN 2.1.

PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ-ŁAWICE AERODROME AND OTHER REQUIREMENTS

Transfer of control over the aircraft to the marshaller by POZNAŃ TWR is carried out in the following areas:

- a) TWYs F, H1, H2 and G vacate point into TWY to the aircraft stand on APN 1 and the de-icing pad - see AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) TWY N1 vacate point designated as “N” and taxiing to APN 2 and APN 3 - see AD 2 EPPO 1-3-2.

Radio communication on the ATC frequency.

Transfer of control over the aircraft to POZNAŃ TWR by marshaller is carried out in the following areas:

- a) taxiing-out from parking stands on TWY F, H1, H2 and G to APN 1 and the de-icing pad - see AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) point “N” on TWY N1 after taxiing out of APN 2 or APN 3 - see AD 2 EPPO 1-3-2.

Radio communication on the ATC frequency.

Moving on aprons (aircrew, passengers) only with assistance of the handling agent.

Lack of edge lighting on APN 2 and APN 3, apron lights not complying with ICAO standards.

In the event of conducting school flights the pilots are requested to enter a sequence of symbols: TRNG or TRG or SZKOL or TRAINING in item 18 after RMK/ indicator of FPL. Failure to enter such remark shall result in calculation of landing charge in accordance with GEN 4.1.8 item 3.1.

EPPO AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE <p>Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku POZNAŃ/Ławica ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p>Doloty (tylko w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC¹):</p> <ol style="list-style-type: none">1. RWY 28,2. RWY 10. <p>Odloty (H24):</p> <ol style="list-style-type: none">1. RWY 28,2. RWY 10. <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <ol style="list-style-type: none">a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;b) przy lądowaniu w warunkach, gdy podstawa chmur jest niższa niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m;c) dla startów, gdy widzialność jest mniejsza niż 1900 m;d) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo spodziewane są burze mające wpływ na podejście lub odloty.e) gdy składowa wiatru bocznego, włączając poryw przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw przekracza 9 km/h (5 kt) dla dolotów i 18,5 km/h (10 kt) dla odlotów. <p>Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.</p> <p>¹) - patrz GEN 2.1.</p>	NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS <p>The following noise abatement runway preference system has been established for POZNAŃ/Ławica aerodrome:</p> <p>Arrivals (only between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹):</p> <ol style="list-style-type: none">1. RWY 28,2. RWY 10. <p>Departures (H24):</p> <ol style="list-style-type: none">1. RWY 28,2. RWY 10. <p>Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <ol style="list-style-type: none">a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water, or mud, rubber, oil or other substances;b) for landing in conditions when the cloud base is lower than 800 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 3000 m;c) for take-off when the visibility is less than 1900 m;d) when wind shear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure.e) when the cross-wind component, including a gust, exceeds 28 km/h (15 kt) or when the tail-wind component, including a gust, exceeds 9 km/h (5 kt) for arrivals and 18.5 km/h (10kt) for departures. <p>The exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.</p> <p>¹) - see GEN 2.1.</p>
2.21.2	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU W PORZE NOCNEJ W POLU RUCHU NAZIEMNEGO EPPO <p>Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku POZNAŃ/Ławica powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.</p> <p>W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowywanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z lotniska POZNAŃ/Ławica wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.</p> <p>W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ odloty z RWY 28 należy wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do osiągnięcia odległości 1,5 NM od THR 10, następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem służby kontroli ruchu lotniczego.</p> <p>Zabronione jest wykonywanie prób silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ obowiązuje bezwzględny zakaz opuszczania o własnym napędzie przez statki powietrzne stanowisk postojowych od numeru 7 do 14, nieekranowanych przez budynek terminala pasażerskiego. Na wyżej wymienionych stanowiskach postojowych dopuszcza się jedynie opuszczenie stanowiska przez statek powietrzny przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back) do pozycji w pełni ekranowanej terminalem, na wysokości stanowisk 16-19, gdzie dopiero może nastąpić uruchomienie silników (dotyczy także uruchamiania za pomocą air-startera).</p> <p>Opuszczenie stanowisk ekranowanych budynkiem terminala, tj. od 15 do 20, odbywa się wyłącznie przy pomocy ciągnika lotniskowego (push-back).</p> <p>Parkowanie samolotów w porze nocnej, dla których nie ma możliwości podłączenia ciągnika (push-back), dopuszczalne jest wyłącznie na stanowiskach 40 do 42.</p> <p>Stanowiska poniżej numeru 7 są dedykowane dla statków powietrznych General Aviation.</p>	NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING NIGHT TIME WITHIN EPPO MOVEMENT AREA <p>Operators of aircraft conducting flight operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.</p> <p>If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from POZNAŃ/Ławica aerodrome be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.</p> <p>Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ RWY 28 departures shall be performed as follows: track the extended RWY centreline until 1.5 NM from RWY 10 THR, then execute a turn as per ATC clearance.</p> <p>No engine tests may be carried out between 2100-5000 (2000-0400) UTC¹. Between 2100 and 0500 hrs (2000-0400) UTC¹ aircraft are totally prohibited from exiting under own power stands numbered 7-14 (not screened by the passenger terminal building). Aircraft may exit the above mentioned stands only with the use of a push-back tractor and move to a position fully screened by the terminal building on stands 16-19, where engines may be started (also with the use of an air-starter).</p> <p>Aircraft stands screened by the terminal building, i.e. numbered 15-20 are to be exited only using a push-back tractor.</p> <p>Aircraft unable to be connected to a push-back tractor may park at night only on stands numbered 40-42.</p> <p>Aircraft stands with numbers below 7 are dedicated to General Aviation aircraft.</p>

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy i tylko na stanowiskach ekranowanych, tj. 15-20. W przypadku lokalizacji statku powietrznego na innym stanowisku jak ekranowane, konieczna jest zmiana stanowiska przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back).

W porze nocnej ograniczyć stosowanie APU do niezbędnego minimum.

Zakaz uruchamiania silników z GPU spalinywym na wszystkich stanowiskach przez całą dobę. Każde stanowisko postojowe na APN 1 jest wyposażone w zasilanie elektryczne.

Preferowane jest opuszczanie drogi startowej drogą kołowania szybkiego zjazdu.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płycie postojowej z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinny być ograniczone do minimum.

Odstępstwa od opisanych wyżej ograniczeń, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.21.3 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie której statek powietrzny podchodzący do lądowania zniża się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego w celu zredukowania wpływu hałasu lotniczego na otoczenie i, w miarę możliwości, zredukowania zużycia paliwa lotniczego i emisji spalin.

Technika CDA:

1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.

2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.

3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

- Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.

- Oczekuj pełnej procedury.

2.21.4 LOKALNE RESTRYKCJE HAŁASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

2.21.4.1 Na lotnisku POZNAŃ/Ławica obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾. Lotnisko przez cały rok kalendarzowy podlega koordynacji rozkładu lotów (patrz pkt. 2.23.1).

2.21.4.2 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ starty z RWY 10 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 96 dB SEL. Punkt pomiarowy P2 jest zlokalizowany 200 m na południe od osi podejścia na RWY 28 i 448 m na wschód od THR 28. Współrzędne geograficzne: 52 24 54,94 N 016 50 46,79 E (oznaczony na mapie AD 2 EPPO 1-1-1).

2.21.4.3 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ lądowania na RWY 28 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 86 dB SEL (P2 - patrz pkt. 2.21.4.2).

2.21.4.4 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ nie zaleca się wykonywania startów z RWY 10.

Engine start-up not related to take-off operations is allowed where it is necessary in fully justified cases only at low power settings and only on the screened stands, i.e. 15-20. In case an aircraft is located on a stand other than a screened one, a location change is necessary using a push-back tractor.

At night, the use of an APU shall be reduced to the necessary minimum.

The use of an engine powered GPU is forbidden all day and night on all aircraft stands. Each parking stand on APN 1 is equipped with an electric power supply.

Leaving the RWY using a rapid exit taxiway is regarded as preferable.

Powered aircraft shall taxi on the APN with minimum engine power.

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

Exemptions from the restrictions described above are possible only in justified cases and with the approval of the Airport Duty Officer.

¹⁾ - see GEN 2.1.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

CDA technique:

1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.

2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until clearance.

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.

- Expect base leg after/before/between WPT.

- Expect full procedure.

LOCAL NOISE RESTRICTIONS FOR AIRCRAFT MOVEMENTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

At POZNAŃ/Ławica aerodrome aircraft movements are restricted between 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾. The aerodrome is subject to flight schedule coordination during the whole calendar year (see point 2.23.1).

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ take-offs from RWY 10 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 96 dB SEL. The P2 noise measurement point is located 200 m to the south of RWY 28 approach line and 448 m to the east of the THR 28. Geographical coordinates: 52 24 54.94 N 016 50 46.79 E (depicted on chart AD 2 EPPO 1-1-1).

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ landings on RWY 28 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 86 dB SEL (P2 - see point 2.21.4.2).

It is recommended not to perform take-offs from RWY 10 between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

2.21.4.5	Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ . Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.	Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000- 0400) UTC ¹⁾ .
2.21.4.6	Ograniczenia w wykonywaniu operacji w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowisk awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ do not apply to state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.
2.21.4.7	Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .	It is recommended to avoid planning scheduled, non-scheduled and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .
2.21.4.8	W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ nie zezwala się na wykonywanie operacji startu lub lądowania na samolotach AN-12 oraz AN-26.	Between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ , take-off and landing operations by AN-12 and AN-26 aircraft are not allowed.
2.21.4.9	W przypadku lądowania ACFT ze względów bezpieczeństwa (np. załamanie pogody, brak paliwa) na lotnisku POZNAŃ/Ławica w okresie koordynacji, bez przyznanego czasu na wykonanie tej operacji oraz w sytuacji przekroczenia dopuszczalnej ilości operacji określonej w decyzji środowiskowej dla każdej nocy, zostanie wydane zezwolenie na wykonanie startu dopiero po godzinie 0600 LMT. Dyżurny Operacyjny Portu w imieniu zarządzającego lotniskiem każdorazowo przekazuje kontrolerowi lotniska ATC-TWR informacje o braku zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT. Brak zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT dotyczy również każdego innego ACFT, dla którego nie przyznano czasu na wykonanie tej operacji o okresie objętym koordynacją rozkładu lotów. ¹⁾ - patrz GEN 2.1	In case of landing of aircraft for safety reasons (e.g. weather breakdown, lack of fuel) at POZNAŃ/Ławica aerodrome within coordination period, without time allotted for performing the operation and in case the permissible number of operations specified in the environmental decision for every night has been exceeded, clearance for take-off will be issued only after 0600 LMT. The Airport Duty Officer, on behalf of the AD administration, will provide information to the TWR controller that no clearance for performing take-off before 0600 LMT has been issued. Lack of clearance for performing take-off before 0600 LMT also applies to any other ACFT for which time for performing the operation has not been allotted during flight schedule coordination period. ¹⁾ - see GEN 2.1

EPPO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
---------------------	-----------------------	--------------------------

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk POZNAŃ/Ławica oraz POZNAŃ/Krzesiny (TMA POZNAŃ), organ kontroli ruchu lotniczego zapewniający służbę kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

- milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,
- stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,
- węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,
- stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.

Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA POZNAŃ, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1.

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA POZNAŃ NORTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA POZNAŃ NORTH podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7.3-0.

W TMA POZNAŃ NORTH wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska POZNAŃ/Ławica.

Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 10 oraz 28 i kończą się w FAF/FAP (oprócz procedur podejścia VOR RWY 10 i VOR RWY 28, które kończą się w IAF).

Procedury RNAV SID i STAR w TMA POZNAŃ NORTH zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

W procedurach SID RNAV 1 w TMA POZNAŃ NORTH przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II) część 1, część 3, rozdział 3, dodatek 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPPO.

APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Terminal Control Area of POZNAŃ/Ławica and POZNAŃ/Krzesiny aerodromes (POZNAŃ TMA), the air traffic control unit providing Approach Control service will use non-metric units of measurement as follows:

- nautical miles (NM) while expressing distance in navigation,
- feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,
- knots (kt) while expressing horizontal speed,
- feet per minute while expressing vertical speed.

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1. only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the POZNAŃ TMA.

IFR FLIGHT PROCEDURES

A radar approach control service is provided within the POZNAŃ NORTH TMA.

Minimum radar vectoring altitudes within the POZNAŃ NORTH TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.7.3-0.

Within the POZNAŃ NORTH TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of POZNAŃ/Ławica aerodrome.

The RNAV STAR procedures comprise also the initial and intermediate segments of RWY 10 and RWY 28 instrument approach procedures and terminate at FAF/FAP (except for VOR RWY 10 and VOR RWY 28 terminating at IAF).

The RNAV SID and STAR procedures within the POZNAŃ NORTH TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

For the RNAV 1 SID procedures within the POZNAŃ NORTH TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPPO.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku POZNAŃ/Lawica nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA, a także uwzględniając, że w TMA POZNAŃ NORTH jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/ usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1: Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2: Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA POZNAŃ NORTH wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Możliwe jest zastosowanie wektorowania radarowego do zakrętu do podejścia końcowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 10 – REP OBELI (GNSS) oraz REP PO412 (VOR), dla dołotów na RWY 28 – REP NUNBI (ILS i GNSS) oraz REP PO482 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

2.22.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

PROCEDURA OGÓLNA PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID LUB STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNAV 1:

Ustawić transponder na kod 7600 i dalej zgodnie z planem lotu wykonać dołot do DVOR/DME CMP, wejść w holding, a następnie o ostatnim otrzymanym i potwierdzonym czasie EAT lub – jeśli go nie potwierdzono – EAT wynikającym z planu lotu, rozpocząć procedurę dołotową CMP 1D oraz procedurę ILS or LOC RWY 28 lub RNP RWY 28.

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID:

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierzonego SID. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu zgodnie z FPL. Jeżeli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do ostatniego punktu według SID, wznosząc się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1 (P-RNAV)

Due to the fact that a significant percentage of aircraft operating at POZNAŃ/Lawica aerodrome is not approved for RNAV 1 operations, all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the POZNAŃ NORTH TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations only are allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow for high reduction in RTF communication. The following additional conditions apply:

NOTE 1: Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV system without navigation databases and/or requiring en-route data to be input manually are exempted from the application of RNAV 1 procedures. In such circumstances, ATC shall be advised upon the initial contact. Radar vectoring will be provided usually along routes in accordance with published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2: Air traffic controllers will pay particular attention when monitoring traffic not approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations. In the event that any problems occur, radar vectoring will be provided.

All holding patterns within the POZNAŃ NORTH TMA are to be flown in accordance with ATC instructions. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. In order to expedite the handling of traffic and maintain separations, radar vectoring may be used until the turn onto the final approach path.

Tactical points for shorter non-standard approaches are established for all RWY directions. For RWY 10 arrivals – REP OBELI (GNSS) and REP PO412 (VOR), for RWY 28 arrivals – REP NUNBI (ILS and GNSS) and REP PO482 (VOR). The points can be used only at the request/with the permission of the flight crew.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

GENERAL PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SID OR STAR AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS:

Set the transponder to 7600, then following the flight plan, arrive at DVOR/DME CMP, join the holding pattern and, at the last assigned EAT or – if not acknowledged – flight plan EAT, commence the CMP 1D arrival procedure and ILS or LOC RWY 28 or RNP RWY 28.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SID:

Set the transponder to 7600. Continue on the last assigned and acknowledged SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STAR

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS

a) W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS, GNSS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

b) W przypadku gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAF/FAP oraz wykonać podejście (według ILS, GNSS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według ILS, GNSS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Doloty VFR (patrz AD 2 EPPO 7-3-1) do lotniska POZNAŃ/Ławica mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa D-V-H: od wiaduktu obwodnicy nad torami kolejowymi - punkt DELTA (52 30 12 N 016 46 05 E) wykonać lot wzdłuż torów kolejowych, w kierunku północno-wschodniego skraju Jeziora Kierskiego (MAG BRG 152°) - punkt VICTOR (52 28 20 N 016 47 26 E), następnie wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Kierskiego do jego południowego krańca (MAG BRG 165°) - punkt HOTEL (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dołotem do punktu HOTEL, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim” lewego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem” (po północnej stronie osiedla Smochowice) prawego kręgu RWY 28.

Trasa Q-Y-G: trasa wykorzystywana do omińnięcia aktywnego lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od Parku Orientacji Przestrzennej w Owińskach - punkt QUEBEC (52 30 41 N 016 58 29 E) wykonywać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 224°) - punkt YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E), następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt GOLF (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dołotem do punktu GOLF, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY 28.

Trasa T-Y-G: trasa wykorzystywana jako dołot do lub odlot z lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od oczyszczalni ścieków w Koziegłowych - punkt TANGO (52 27 11 N 016 58 48 E) wykonać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 277°) - punkt YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E), następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt GOLF (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dołotem do punktu GOLF, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY 28.

Trasa X-J-I: od północnego skraju Jeziora Niepruszewskiego - punkt X-RAY (52 23 45 N 016 36 27 E) wykonać lot wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do węzła drogowego Poznań-Ławica (MAG BRG 077°) - punkt JULIETT (52 24 28 N 016 43 33 E), następnie wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do radaru lotniczego (MAG BRG 080°) - punkt INDIA (52 24 41 N 016 47 37 E). Przed dołotem do punktu INDIA, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 28 (po południowej stronie osiedla Ławica).

a) If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and fly the assigned STAR, then execute an (ILS, GNSS or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting the transponder to code 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

b) If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it, and vectoring was initiated, set the transponder to code 7600 and continue for 2 minutes (from setting to code 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS, GNSS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

c) If no STAR was assigned, set the transponder to code 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS, GNSS or VFR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting to code 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

VFR FLIGHT PROCEDURES

Standard VFR arrivals to POZNAŃ/Ławica aerodrome (see: AD 2 EPPO 7-3-1) can be carried out along one of the VFR routes:

D-V-H route: from DELTA point (52 30 12 N 016 46 05 E) - ring road overpass over the railway fly to VICTOR (52 28 20 N 016 47 26 E) along the railway in the direction of the north-east part of Kierskie Lake (MAG BRG 152°), then over HOTEL point (52 25 56 N 016 50 48 E) along the east bank of Kierskie Lake to its south end (MAG BRG 165°). Before arrival to HOTEL point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 left-hand circuit or downwind position (north of the housing estate Smochowice) of RWY 28 right circuit.

Q-Y-G route: the route is used for avoiding traffic at active POZNAŃ/Kobylnica aerodrome. From QUEBEC point (52 30 41 N 016 58 29 E) - Spatial Orientation Park at Owińska fly to YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E) - Narutowicza overpass (MAG BRG 224°), then turn left to GOLF point (52 25 56 N 016 50 48 E) in the direction of pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at GOLF point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

T-Y-G route: the route is used for arrival to/departure from POZNAŃ/Kobylnica aerodrome. From Tango point (52 27 11 N 016 58 48 E) - sewage treatment plant at Koziegłowy fly over YANKEE point (52 27 53 N 016 53 19 E) - Narutowicza overpass (MAG BRG 277°) then turn left over GOLF point (52 25 56 N 016 50 48 E) - pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at GOLF point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

X-J-I route: from X-RAY point (52 23 45 N 016 36 27 E) - north end of Niepruszewskie Lake fly to JULIETT point (52 24 28 N 016 43 33 E) along road No 307 (do not cross the northern limits) to road junction Poznań-Ławica (MAG BRG 077°), continue to INDIA point (52 24 41 N 016 47 37 E) along road No 307 (do not cross the northern limits) to aviation radar (MAG BRG 080°). Before arrival at INDIA point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 right circuit or downwind position of RWY 28 left circuit (south of the housing estate Ławica).

Trasa U-F: od grobli przy stawie Nowakowskiego - punkt UNIFORM (52 22 03 N 016 51 37 E) wykonywać lot w kierunku stadionu (MAG BRG 353°) - punkt FOXTROT (52 23 51 N 016 51 29 E). Przed dolotem do punktu FOXTROT, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” prawego kręgu RWY 10 (po południowej stronie osiedla Ławica) lub pozycję „po trzecim” lewego kręgu RWY 28.

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR POZNAŃ/Ławica:

DELTA	52 30 12 N	016 46 05 E	Wiadukt obwodnicy nad torami kolejowymi
FOXTROT	52 23 51 N	016 51 29 E	Stadion piłkarski
GOLF	52 25 56 N	016 50 48 E	Jasnozielony magazyn
HOTEL	52 26 30 N	016 47 50 E	Hotel na południowym krańcu Jeziora Kierskiego
INDIA	52 24 41 N	016 47 37 E	Radar lotniczy
JULIETT	52 24 28 N	016 43 33 E	Węzeł drogowy Poznań-Ławica
QUEBEC	52 30 41 N	016 58 29 E	Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach
TANGO	52 27 11 N	016 58 48 E	Oczyszczalnia ścieków w m. Koziegłowy
UNIFORM	52 22 03 N	016 51 37 E	Grobła przy stawie Nowakowskiego
VICTOR	52 28 20 N	016 47 26 E	Północno-wschodni skraj Jeziora Kierskiego
X-RAY	52 23 45 N	016 36 27 E	Północny skraj Jeziora Niepruszewskiego
YANKEE	52 27 53 N	016 53 19 E	Wiadukt Narutowicza

Wykaz punktów nawigacyjnych w MCTR KRZESINY (patrz Uwaga 1):

ECHO	52 12 41 N	017 17 09 E	m. Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją
KILO	52 19 53 N	017 10 16 E	m. Kleszczewo - magazyny
MIKE	52 14 00 N	016 50 00 E	m. Mosina
ROMEO	52 19 46 N	017 03 03 E	Rondo niedaleko m. Żerniki
ZULU	52 10 00 N	017 10 00 E	m. Zaniemyśl

Uwaga 1:

W przypadku wykonywania dolotów do CTR POZNAŃ/Ławica przez punkty nawigacyjne w MCTR Krzesiny obowiązuje uzyskanie zezwolenia KRZESINY TOWER (121,025 MHz).

Uwaga 2:

Punkt ROMEO może być wykorzystywany tylko w procedurze RCF lub jako punkt oczekiwania dla lądowiska Żerniki (EPZE).

Uwaga 3:

Punkty VICTOR, HOTEL, GOLF, JULIETT, INDIA oraz FOXTROT meldować jedynie, gdy wymaga tego zezwolenie TWR POZNAŃ.

2.22.3.1 WLOT DO CTR POZNAŃ/ŁAWICA W LOCIE VFR

2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR POZNAŃ/Ławica i w TMA POZNAŃ odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATS. Zezwolenie może być przekazane przez FIS POZNAŃ.

b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATS 5 minut przed dolotem do granicy CTR lub TMA.

U-F route: from UNIFORM point (52 22 03 N 016 51 37 E) - causeway between Nowakowskiego ponds fly to FOXTROT point (52 23 51 N 016 51 29 E) in the direction of the football stadium (MAG BRG 353°). Before arrival at FOXTROT point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 right circuit (south of the housing estate Ławica) or turning on base leg of RWY 28 left circuit.

List of VFR navigation points used for VFR arrivals/departures at/ from the POZNAŃ/Ławica CTR:

DELTA	52 30 12 N	016 46 05 E	Ring road overpass over the railway
FOXTROT	52 23 51 N	016 51 29 E	Football stadium
GOLF	52 25 56 N	016 50 48 E	Pale green warehouse
HOTEL	52 26 30 N	016 47 50 E	Hotel on south end of Kierskie Lake
INDIA	52 24 41 N	016 47 37 E	Aviation radar
JULIETT	52 24 28 N	016 43 33 E	Road junction Poznań-Ławica
QUEBEC	52 30 41 N	016 58 29 E	Spatial Orientation Park at Owińska
TANGO	52 27 11 N	016 58 48 E	Sewage treatment plant in Koziegłowy
UNIFORM	52 22 03 N	016 51 37 E	Causeway between Nowakowskiego ponds
VICTOR	52 28 20 N	016 47 26 E	North-east part of Kierskie Lake
X-RAY	52 23 45 N	016 36 27 E	North end of Niepruszewskie Lake
YANKEE	52 27 53 N	016 53 19 E	Narutowicz overpass

List of navigation points within KRZESINY MCTR (see Note 1):

ECHO	52 12 41 N	017 17 09 E	Level crossing in Kijewo
KILO	52 19 53 N	017 10 16 E	Warehouses in Kleszczewo
MIKE	52 14 00 N	016 50 00 E	Mosina
ROMEO	52 19 46 N	017 03 03 E	Roundabout near Żerniki town
ZULU	52 10 00 N	017 10 00 E	Zaniemyśl

Note 1:

While performing a flight to the POZNAŃ/Ławica CTR over the navigation points, clearance from KRZESINY TOWER (121.025 MHz) must be obtained during the activity within Krzesiny MCTR.

Note 2:

Point ROMEO may be used only for RCF procedure or as holding point for Żerniki airfield (EPZE).

Note 3:

Points: VICTOR, HOTEL, GOLF, JULIETT, INDIA and FOXTROT should be reported only when required for POZNAŃ TWR clearance.

POZNAŃ/ŁAWICA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the POZNAŃ/Ławica CTR may be performed upon clearance issued by appropriate ATS unit or received from POZNAŃ FIS.

b. If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with an appropriate ATS unit shall be established 5 minutes before reaching CTR or TMA limits.

2.22.3.1.2 Start w CTR POZNAŃ/Ławica z miejsca innego niż lotnisko POZNAŃ/Ławica jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR POZNAŃ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłocznie nawiązanie łączności radiowej z TWR POZNAŃ.

2.22.3.2 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami i w następujących strefach:

PÓLNOCNA STREFA OCZEKIWANIA (NORTH HOLDING AREA) – należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach: 52 26 30 N 016 47 50 E; 52 26 30 N 016 50 15 E; 52 26 00 N 016 51 00 E; 52 26 20 N 016 52 00 E; 52 27 20 N 016 50 20 E; 52 27 20 N 016 47 50 E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i łąki), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać prawe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać lewe zakręty we wschodniej części strefy.

POŁUDNIOWA STREFA OCZEKIWANIA (SOUTH HOLDING AREA) - należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach 52 24 41 N 016 47 37 E; 52 23 51 N 016 51 29 E; 52 23 20 N 016 48 50 E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i ogródki działkowe ROD), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać lewe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać prawe zakręty we wschodniej części strefy.

Punkt DELTA - W przypadku oczekiwania nad punktem DELTA należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla ACFT wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

Punkt X-RAY - w przypadku oczekiwania nad punktem X-RAY należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla ACFT wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

Punkt YANKEE - w przypadku oczekiwania nad punktem YANKEE należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica.

Punkt VICTOR - w przypadku oczekiwania nad punktem VICTOR należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica na północ od jeziora Kierskiego z uwagą na PÓLNOCNĄ STREFĘ OCZEKIWANIA.

Punkt JULIETT - w przypadku oczekiwania nad punktem JULIETT należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica oraz na południe od drogi 307, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR Krzesiny.

Punkt UNIFORM - w przypadku oczekiwania nad punktem UNIFORM należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR Krzesiny.

Punkt GOLF - w przypadku oczekiwania nad punktem GOLF należy wykonać procedurę oczekiwania na wschodniej stronie PÓLNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA nie przekraczając linii kolejowej na południe.

Punkt HOTEL - w przypadku oczekiwania nad punktem HOTEL należy wykonać procedurę oczekiwania na zachodniej stronie PÓLNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA.

Punkt INDIA - w przypadku oczekiwania nad punktem INDIA należy wykonać procedurę oczekiwania po zachodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

Punkt FOXTROT - w przypadku oczekiwania nad punktem FOXTROT należy wykonać procedurę oczekiwania po wschodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

2.22.3.3 PROCEDURY PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA NA LOTNISKU POZNAŃ/ŁAWICA W LOTACH VFR

2.22.3.3.1 Wykonując krąg nadlotniskowy pozycję „z wiatrem” wykonywać po północnej stronie osiedla Smochowice (w przypadku kręgów północnych) oraz po południowej stronie osiedla Ławica (w przypadku kręgów południowych).

Take-off from a place other than POZNAŃ/Ławica aerodrome into the POZNAŃ/Ławica CTR is possible after obtaining clearance from POZNAŃ TWR. In case of two-way radio communication failure from the place of departure, clearance shall be obtained by means of phone. Radio communication with POZNAŃ TWR shall be established immediately after take-off.

HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHT

In case of congestion of air traffic VFR flight may expect holding at/in one of the following points/areas:

NORTH HOLDING AREA - hold within the designated area (area limits at points: 52 26 30 N 016 47 50 E; 52 26 30 N 016 50 15 E; 52 26 00 N 016 51 00 E; 52 26 20 N 016 52 00 E; 52 27 20 N 016 50 20 E; 52 27 20 N 016 47 50 E). Fly over green areas (forests and meadows) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take right turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take left turns within the eastern side of the area.

SOUTH HOLDING AREA - hold within the designated area (area limits at points: 52 24 41 N 016 47 37 E; 52 23 51 N 016 51 29 E; 52 23 20 N 016 48 50 E). Fly over green areas (forests and garden allotments) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take left turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take right turns within the eastern side of the area.

DELTA point – the holding procedure at DELTA point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for ACFT flying at speeds higher than 120 kt IAS.

X-RAY point - the holding procedure at X-RAY point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for ACFT flying at speeds higher than 120 kt IAS.

YANKEE point - the holding procedure at YANKEE shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits.

VICTOR point – the holding procedure at VICTOR point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits north of Kierskie Lake considering the NORTH HOLDING AREA.

JULIETT point – the holding procedure at JULIETT point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits south of road No 307 considering the SOUTH HOLDING AREA and Krzesiny MCTR.

UNIFORM point - the holding procedure at UNIFORM point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits considering the SOUTH HOLDING AREA and Krzesiny MCTR.

GOLF point - the holding procedure at GOLF point shall be carried out on the eastern side of the NORTH HOLDING AREA without crossing the railroad to the south.

HOTEL point - the holding procedure at HOTEL point shall be carried out on the western side of the NORTH HOLDING AREA.

INDIA point - the holding procedure at INDIA point shall be carried out on the western side of the SOUTH HOLDING AREA.

FOXTROT point - the holding procedure at FOXTROT point shall be carried out on the eastern side of the SOUTH HOLDING AREA.

VFR APPROACH PROCEDURES AT POZNAŃ/ŁAWICA AERODROME

The downwind aerodrome traffic pattern shall be carried out north of the housing estate Smochowice (north circuits) south of the housing estate Ławica (south circuits).

<p>2.22.3.3.2 Wykonując podejście do lądowania na RWY 10 wejść w pozycję „po trzecim” (base leg) nie wylatując poza miejscowość Przeźmierowo na zachód.</p> <p>2.22.3.3.3 Wykonując podejście na RWY 28 wejść w pozycję „po trzecim” (base leg) nie przekraczając ulicy Polskiej oraz Bułgarskiej na wschód.</p> <p>2.22.3.3.4 Ze względu na przepustowość ruchową lotniska, oczekuje się od pilotów wykonujących pełne lądowanie na RWY 10 przyziemienia poza strefą przyziemienia i sprawnego zwolnienia w drogę szybkiego zjazdu TWY R lub w TWY B.</p> <p>2.22.3.3.5 W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedur w punktach 2.22.3.3.1 do 2.22.3.3.4 (base limit i lądowanie z przelotem) załoga powinna zgłosić to POZNAŃ TWR z chwilą nawiązania łączności.</p> <p>2.22.3.3.6 W uzasadnionych przypadkach (np. na prośbę załogi w celach szkoleniowych lub ze względu na inny ruch) załoga może otrzymać instrukcję wydłużenia pozycji „z wiatrem”.</p> <p>2.22.3.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR</p> <p>2.22.3.4.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL obejmujący wlot w CTR POZNAŃ/Ławica bez zamiaru lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica, wlot do CTR jest zabroniony.</p> <p>2.22.3.4.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL z zamiarem lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy POZNAŃ/Ławica lub w CTR POZNAŃ/Ławica, należy:</p> <p>a) W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonać dolot do punktu YANKEE, wykonać orbity przez 5 minut, następnie dolecieć nad punkt GOLF i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska POZNAŃ/Ławica; - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne; - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY; - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem GOLF do czasu otrzymania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY; - jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem GOLF i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY; - po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME. <p>b) W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - należy kierować się do punktu DELTA lub TANGO z ominięciem od zachodniej strony CTR POZNAŃ/Ławica oraz MCTR Krzesiny; - następnie wykonać dolot do punktu YANKEE i postępować zgodnie z procedurą punktu 2.22.3.4.2.a. 	<p>When performing RWY 10 approach procedure enter base leg position without flying outside Przeźmierowo town limits to the west.</p> <p>When performing RWY 28 approach procedure enter base leg position avoiding crossing Polska and Bulgarska streets to the east.</p> <p>When landing due to aerodrome air traffic capacity pilots are expected to perform a full stop landing on RWY 10 to touch down outside the TDZ and vacate the RWY immediately into rapid exit TWY R or into TWY B.</p> <p>The air crew should notify POZNAŃ TWR after establishing contact when the procedures specified in items 2.22.3.3.1 to 2.22.3.3.4 (base limit and landing with overflight) cannot be adhered to.</p> <p>Where justified (e.g. on the crew request for training purposes or other traffic), the air crew may be instructed to extend the downwind position.</p> <p>RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT</p> <p>If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing entry into POZNAŃ/Ławica CTR without the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, entry into the CTR is forbidden.</p> <p>If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, the aircrew shall:</p> <p>a) When approaching from the northern side of the aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none"> - make an approach to reach YANKEE point, orbit for 5 minutes then reach GOLF point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of POZNAŃ/Ławica; - show all aircraft navigation lights during arrival, approach and holding; - after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions; - after receiving a red visual signal hold over GOLF point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions; - if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over GOLF point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions; - after landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car. <p>b) When approaching from the southern side of the aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fly to DELTA or TANGO points by passing POZNAŃ/Ławica CTR and Krzesiny MCTR from the west; - make an approach to reach YANKEE point and follow the procedure described in 2.22.3.4.2.a.
<p>2.22.3.5 LOTY SPECJALNE VFR</p> <p>Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).</p> <p>Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:</p> <p>a) wyłącznie w porze dziennej,</p> <p>b) z dala od chmur i z widocznością terenu,</p> <p>c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,</p> <p>d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,</p>	<p>SPECIAL VFR FLIGHTS</p> <p>If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.</p> <p>Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:</p> <p>a) the flight will be performed during daytime only,</p> <p>b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,</p> <p>c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,</p> <p>d) the ceiling is not less than 600 ft,</p>

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko POZNAŃ/Ławica wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) do startu/po lądowaniu z/na RWY wykonują podlot z/do bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) filii Poznań położonej w NE części lotniska POZNAŃ/Ławica (oznaczonej na mapie AD 2 EPPO 1-1-1) drogami TWY N1 i TWY L i/ lub TWY M.

2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

2.22.5.1 Operacje lądowania ILS kategorii II mogą być wykonywane na kierunku RWY 28 przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.5.2.1 Faza przygotowania do wprowadzenia LVP będzie rozpoczęta, jeżeli:

a) wartość zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszy się do 800 m (lub mniej), a tendencja za okres ostatnich 10 minut będzie wskazywała dalszy spadek, i/lub

b) wysokość podstawy chmur na podejściu wykorzystywanym do operacji lądowania, przy wielkości zachmurzenia BKN (z przerwami 5/8 do 7/8) lub OVC (całkowite 8/8) lub gdy widzialność pionowa (podstawa chmur) zmniejszy się do 300 ft. (lub mniej), a prognoza dla lotniska (TAF) przewiduje dalszy jej spadek, i/lub

c) ostrzeżenie lotniskowe, wystawione przez właściwe biuro prognoz, przewiduje zmniejszenie widzialności poniżej 800 m i/lub obniżenie podstawy chmur (o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC) lub widzialności pionowej poniżej 300 ft.

2.22.5.2.2 Wprowadzenie procedur LVP następuje jeżeli widzialność wzdłuż drogi startowej na dowolnym punkcie pomiarowym spada poniżej RVR 550 m lub podstawa chmur zmniejsza się poniżej 200 ft.

2.22.5.2.3 Odwołanie procedur LVP następuje w przypadku poprawy warunków meteorologicznych przy wzroście RVR na każdym z punktów pomiarowych powyżej 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba podniesie się powyżej 200 ft z utrzymującą się tendencją wzrostową widzialności.

2.22.5.3 Zawieszenie procedur LVP nastąpi w następujących sytuacjach (Poznań TWR wprowadza do ATIS komunikat o treści: „*Low Visibility Procedures CAT 2 suspended*”);

2.22.5.3.1 Awaria systemu oświetlenia nawigacyjnego RWY i/lub TWY, uniemożliwiająca kontynuację operacji w warunkach ograniczonej widzialności (w tym m.in.: światła podejścia, światła osi, krawędzi, strefy przyziemia RWY, systemu zasilania);

2.22.5.3.2 Awaria systemu ILS (dostępne są tylko operacje startu – LVTO); Poznań TWR wprowadza komunikat do ATIS: „*Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available*”);

2.22.5.3.3 Awaria urządzeń AWOS służących do pomiaru RVR oraz podstawy chmur;

2.22.5.3.4 Podczas prowadzenia akcji ratowniczej na lotnisku;

2.22.5.3.5 Zaistnienie jakiegokolwiek sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu operacji startu/ lądowania w warunkach ograniczonej widzialności.

e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to POZNAŃ/Ławica aerodrome perform landing on RWY in use as aeroplanes of category A in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

For take-off/after landing from/on the RWY, Medical Air Rescue (HEMS) helicopters shall air taxi to/from the Poznań base of Medical Air Rescue (HEMS) located in the NE part of POZNAŃ/Ławica aerodrome (shown on chart AD 2 EPPO 1-1-1) via TWYs N1 and L and/or TWY M.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

ILS CAT II landing operations might be carried out on RWY 28 by those operators, whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. The efficiency of the necessary equipment is a condition for carrying out category II operations.

Criteria for the initiation and termination of LVP

Preparation phase for LVP operations will be commenced when:

a) RWY visual range value (RVR) falls below 800 m (or less) and the trend for the last 10 minutes will show a further decline, and/or

b) the cloud base on approach used for landing operations, with the amount of cloud cover BKN (with breaks 5/8 to 7/8) or OVC (total 8/8) or when vertical visibility (the cloud base) falls below 300 ft (or less), and weather forecast for the aerodrome (TAF) predicts its further decline, and/or

c) aerodrome warning issued by the appropriate forecast office, predicts visibility decline below 800 m and/or cloud base decline (with the amount of cloud cover BKN or OVC) or vertical visibility below 300 ft.

LVP operations will be commenced when RVR at any measuring point declines below RVR 550 m or cloud base declines below 200 ft.

LVP procedures will be terminated in case of meteorological conditions improvement at RVR increase at every measuring point over 550 m and cloud base covering more than half of the sky reaches above 200 ft with a continuing upward trend in visibility.

LVP procedures will be suspended in the following situations (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „*Low Visibility Procedures CAT 2 suspended*”);

Failure of the RWY and/or TWY navigation lighting system, preventing the continuation of operations in low visibility conditions (including: approach lights, axis lights, edge lights, touchdown zone RWY, power system);

Failure of the ILS (take-off only operations available – LVTO); (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „*Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available*”);

Failure of AWOS devices for RVR and cloud base measurement;

During the rescue operation at the airport;

Occurrence of any situation threatening the safety of take-off / landing operations in low visibility conditions;

<p>2.22.5.3.6 Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe, Poznań TWR w porozumieniu z DOPL podejmuje decyzję o odwołaniu LVP lub odwołaniu przygotowania do LVP (adekwatnie do sytuacji) oraz wprowadza do ATIS komunikat: „<i>Low Visibility Procedures not available</i>”.</p> <p>2.22.5.4 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)</p> <p>2.22.5.4.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłosni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: „<i>Low visibility procedures in operation</i>”.</p> <p>2.22.5.4.2 W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji między statki powietrzne.</p> <p>2.22.5.4.3 Po lądowaniu statek powietrzny zatrzymuje się na końcu RWY i oczekuje na przyjazd FOLLOW ME, a następnie w jego asyście kołuje na wyznaczone stanowisko postojowe.</p> <p>2.22.5.4.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 10 i RWY 28. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.</p> <p>I. Statki powietrzne będą prowadzone drogami kołowania do progu RWY w asyście FOLLOW ME.</p> <p>II. Po wprowadzeniu statku powietrznego na RWY służba FOLLOW ME przeprowadza inspekcję RWY w celu sprawdzenia jej gotowości do użycia. Po jej zakończeniu może nastąpić start.</p> <p>2.22.5.5 Inne ograniczenia wykonywania operacji w warunkach LVP</p> <p>2.22.5.5.1 Liczba statków powietrznych będących jednocześnie w polu manewrowym w obszarze RWY i TWY pomiędzy poprzeczkami zatrzymania CAT II na TWY B, H1, G oraz poprzeczką zatrzymania CAT I/CAT II na TWY N1 jest ograniczona do jednego.</p> <p>2.22.5.5.2 W pozostałych częściach pola manewrowego dopuszczalna liczba statków powietrznych jest uzależniona od liczby dostępnych pojazdów FOLLOW ME.</p> <p>2.22.5.5.3 Kołowanie śmigłowców podlotem (air-taxi) w warunkach LVP jest zabronione.</p> <p>2.22.5.5.4 Operacje statków powietrznych kodu „F” w warunkach LVP są zabronione.</p> <p>2.22.5.5.5. Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania: „<i>Request practice Category II approach</i>”. W takiej sytuacji działania opisane w punktach do 2.22.5.4.1. do 2.22.5.5.4 nie będą stosowane.</p>	<p>If removing the cause of LVP suspension becomes prolonged or impossible, Poznań TWR in agreement with Airport Duty Officer decided to terminate LVP or to terminate LVP preparation (depending on the situation) and commences to ATIS message with the following content: „<i>Low Visibility Procedures not available</i>”.</p> <p>Low visibility procedure (LVP) description</p> <p>During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: “<i>Low visibility procedures in operation</i>”.</p> <p>During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected, which results from the obligation to increase the separation between aircraft.</p> <p>After landing, aircraft stops at the end of RWY and awaits for the FOLLOW ME arrival, then with its assist is taxiing to assigned stand.</p> <p>For departing aircraft during LVP/LVTO RWY 10 and RWY 28 will be used for take-off. Take-offs are prohibited if RVR value is less than 125 m.</p> <p>I. Aircraft will be lead through TWY to RWY threshold assisted by FOLLOW ME.</p> <p>II. After leading the aircraft onto the RWY, FOLLOW ME service carries out RWY inspection to check its readiness for use. After its completion, the take-off can take place.</p> <p>Other restrictions on performing operations under LVP conditions</p> <p>Number of aircraft remaining simultaneously in the maneuvering area within RWY and TWY area between CAT II stop bars at TWY B, H1, G and CAT I/CAT II stop bar at TWY N1 is limited to one.</p> <p>In the remaining parts of the maneuvering area, the permissible number of aircraft depends on the number of available FOLLOW ME vehicles.</p> <p>Helicopter air-taxiing in LVP conditions is forbidden.</p> <p>„F” code aircraft operations in LVP conditions are forbidden.</p> <p>Pilots who wish to perform a CAT II approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP: “<i>Request practice Category II approach</i>”. In this case, measures described in items 2.22.5.4.1 to 2.22.5.5.4 will not be applied.</p>
---	--

EPPO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>2.23.1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</p> <p>2.23.1.1 Lotnisko POZNAŃ/Ławica jest lotniskiem koordynowanym (poziom 3 wg IATA) w okresie całego roku kalendarzowego, w godzinach 2200-0600 LMT.</p> <p>2.23.1.2 Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku POZNAŃ/Ławica wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.</p> <p>2.23.1.3 Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.</p> <p>2.23.1.4 Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.</p> <p>2.23.1.5 Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przysyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica.</p>	<p>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</p> <p>POZNAŃ/Ławica aerodrome is a coordinated aerodrome (IATA Level 3) during the whole calendar year, between 2200 and 0600 LMT.</p> <p>Any flight operation requires a slot provided by the flight scheduling coordinator.</p> <p>The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopters.</p> <p>Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Take-off and arrival slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.</p> <p>Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome.</p>	

Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, MON - FRI z wyłączeniem świąt.

E-mail: poland@acl-international.com
Telefon: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
WWW: acl-uk.org

Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającymi lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPP0/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Telefon: +48-61-849-2253

2.23.1.6 Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPP0-3), które są zawarte na stronie internetowej: <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16> w sekcji Local Guidelines.

2.23.2 Na terenie lotniska znajduje się transponder (bez modu C) kalibrujący radar. System TCAS może mylnie generować ostrzeżenia o ruchu.

2.23.3 Zarządzający lotniskiem POZNAŃ/Ławica zwraca się do załóg statków powietrznych z prośbą o zgłaszanie wszelkich zagrożeń zauważonych z powietrza w otoczeniu lotniska w postaci:

- niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji,
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł,
- oślepiania powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami,
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania,
- niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia,
- innych potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Zgłoszenia należy przekazywać bezpośrednio do kontroli TWR POZNAŃ lub do dyżurnego operacyjnego portu na e-mail: ops@airport-poznan.com.pl lub tel.: +48-664-789-138.

2.23.4 **MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA**

OSTRZEŻENIA

W ciągu całego roku w dni deszczowe prawdopodobne zagrożenie ze strony mew. W okresie jesienno-zimowo-wiosennym lokalne migracje ptaków w rejonie lotniska, w szczególności krukowatych. W okresie wiosennym i jesiennym intensywne przeloty migracyjne ptaków na różnych wysokościach. Pod koniec wiosny i z początkiem lata aktywność rozpoczynają ptaki młode, głównie pustulki. W okresie letnim możliwe przeloty gołębi pocztowych. Często nad lotnisko zalatują lokalne myszołowy i błotniaki. Duża aktywność jaskółek. Pod koniec lata rozpoczyna się wzmożona aktywność ptaków żerujących w rejonie lotniska, w szczególności duże stada szpaków.

Office hours: 0830-1700 UK LMT, MON - FRI (excluding public holidays).

E-mail: poland@acl-international.com
Phone: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
WWW: acl-uk.org

Slot requests:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPP0/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Phone: +48-61-849-2253

An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPP0-3) to be found at: <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16> in the Local Guidelines section.

A radar calibrating transponder (without mode C) is installed at the aerodrome. Thus incorrect traffic warnings may be generated by TCAS.

The administration of POZNAŃ/Ławica aerodrome asks the aircraft crews for reporting any hazards in the vicinity of the aerodrome identified in the air such as:

- unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence,
- hazardous, confusing or misleading lights,
- dazzle created by large highly reflective surfaces,
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency,
- some ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard,
- other potential hazards to the safety of air traffic.

Reports are to be sent directly to POZNAŃ TWR or to the airport duty officer to the e-mail address: ops@airport-poznan.com.pl or by phone: +48-664-789-138.

BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME

WARNINGS

Throughout the year in wet weather, gulls may pose a risk to aircraft. In autumn, winter and spring months, birds, mainly corvids, commute in the vicinity of the aerodrome. In spring and autumn, intense migratory flights of birds take place at various heights. In late spring and early summer, young birds, mainly kestrels, begin their activity. In summer months, homing pigeons may transit across the aerodrome. Local buzzards and harrisers fly often over the aerodrome. Intense swallow activity. In late summer, there is increased activity of birds feeding in the vicinity of the aerodrome, mainly large flocks of starlings.

EPP0 AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
AD 2 EPO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPO 1-3-1	Płyta postojowa 1	Apron 1
AD 2 EPO 1-3-2	Płyty postojowe 2, 3	Aprons 2, 3
AD 2 EPO 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 10/28 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10/28 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPO 3-1-1	RWY 28 Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	RWY 28 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPO 4-2-1-0	RNAV RWY 10	RNAV RWY 10

AD 2 EPPO 4-2-2-0	RNAV RWY 28	RNAV RWY 28
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPPO 5-1-1	RWY 28	RWY 28
AD 2 EPPO 5-3-1-0	RNAV RWY 10	RNAV RWY 10
AD 2 EPPO 5-3-2-0	RNAV RWY 28	RNAV RWY 28
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPPO 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-1	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-3	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-1-1	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-2-1	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 7-2-1	Trasy dołotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

EPPO AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	--	--

Brak penetracji.

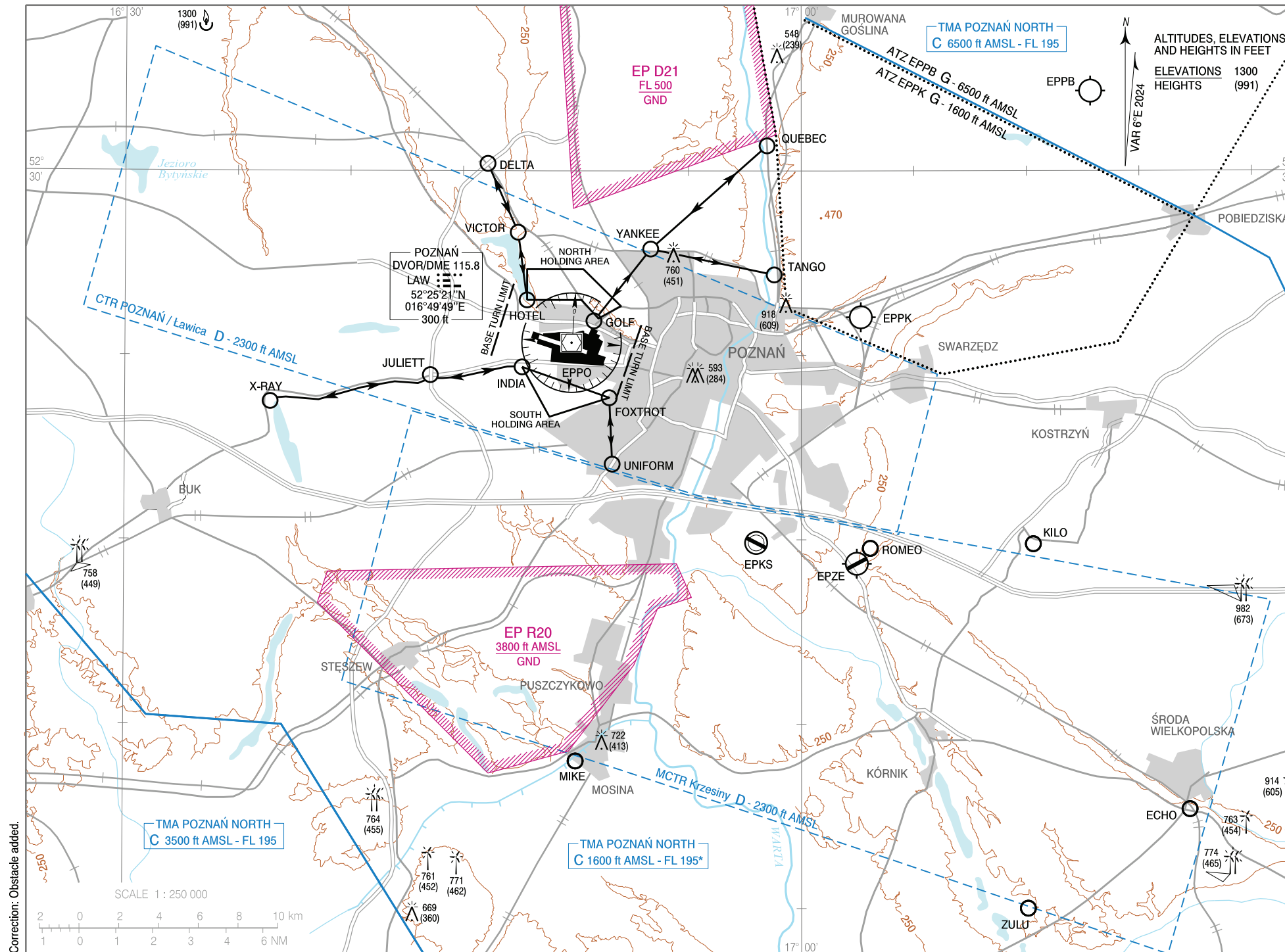
No penetrations.

AERODROME ELEV 309 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Poznań APPROACH 128.925
Poznań GROUND 124.140
Poznań TOWER 119.980

VFR
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Poznań-Ławica



Correction: Obstacle added.

* excluding CTR POZNAŃ / Ławica and MCTR Krzesiny

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	DESCRIPTION
DELTA	EPPOD	52°30'12"N	016°46'05"E	Ring road overpass over the railway
ECHO	EPKSE	52°12'41"N	017°17'09"E	Level crossing in Kijewo town
FOXTROT	EPPOF	52°23'51"N	016°51'29"E	Football stadium
GOLF	EPPOG	52°25'56"N	016°50'48"E	Pale green warehouse
HOTEL	EPPOH	52°26'30"N	016°47'50"E	Hotel on south end of Kierskie Lake
INDIA	EPPOI	52°24'41"N	016°47'37"E	Aviation radar
JULIETT	EPPOJ	52°24'28"N	016°43'33"E	Road junction Poznań-Ławica
KILO	EPKSK	52°19'53"N	017°10'16"E	Warehouses in Kleszczewo town
MIKE	EPKSM	52°14'00"N	016°50'00"E	Mosina town
QUEBEC	EPPOQ	52°30'41"N	016°58'29"E	Spatial Orientation Park at Owiriska
ROMEO	EPKSR	52°19'46"N	017°03'03"E	Roundabout near Żerniki town
TANGO	EPPOV	52°27'11"N	016°58'48"E	Sewage treatment plant in Koziegłowy town
UNIFORM	EPPOU	52°22'03"N	016°51'37"E	Causeway between Nowakowskiego ponds
VICTOR	EPPOV	52°28'20"N	016°47'26"E	North-east part of Kierskie Lake
X-RAY	EPPOX	52°23'45"N	016°36'27"E	North end of Niepruszewskie Lake
YANKEE	EPPOY	52°27'53"N	016°53'19"E	Narutowicz overpass
ZULU	EPKSZ	52°10'00"N	017°10'00"E	Zaniemysł village

Note: Points VICTOR, HOTEL, GOLF, JULIETT, INDIA and FOXTROT should be reported only when required for POZNAŃ TWR clearance.

See AIP Poland AD 2 EPPO

EPRA AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPRA - Warszawa-Radom		

EPRA AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
-------------	--	--

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja 51 23 20 N 021 12 42 E - linia centralna RWY, 1000 m od początku RWY 07.	ARP - coordinates and site at AD 51 23 20 N 021 12 42 E - RWY centre line, 1000 m from RWY 07.
2.	Odległość, kierunek od miasta 4 km (2,16 NM) na południowy wschód od centrum miasta Radom.	Direction and distance from city 4 km (2.16 NM) to the south-east of Radom city centre.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 625 ft/26.8°C	Elevation/Reference temperature 625 ft/26.8°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 111 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 111 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 7°E (2020)/ 9°E	MAG VAR/Annual change 7°E (2020)/ 9°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Polskie Porty Lotnicze S.A. Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel.: +48-48-378-7180 (sekretariat) Tel. kom.: +48-609-792-836 (sekretariat) Faks: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Polish Airports Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone (office): +48-48-378-7180 Mobile (office): +48-609-792-836 Fax: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi <u>Dyżurny Operacyjny:</u> Tel. kom.: +48-887-781-080, +48-887-781-090 E-mail: dopl.rdo@ppl.pl <u>Radom TWR:</u> Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Lubelska 158 26-600 Radom Tel.: +48-22-574-7976 Faks: +48-22-574-7977 E-mail: twr.radom@pansa.pl TWR (AMHS): EPRAZTZX Dowódca Jednostki Wojskowej 4938: Tel.: +48-261-511-500, +48-261-511-330 <u>Radom TWR MIL:</u> Tel.: +48-261-511-229 E-mail: 42blsz.epra.twr@ron.mil.pl AFS: EPRAZTZM <u>Radom APP MIL:</u> Tel.: +48-261-511-227 E-mail: 42blsz.epra.app@ron.mil.pl AFS: EPRAZAZM <u>Radom MIL GROUND:</u> Tel.: +48-261-511-229 <u>MIL ARO:</u> Tel.: +48-261-511-228 Faks: +48-261-511-427 E-mail: 42blsz.epra.boz@ron.mil.pl AFS: EPRAZPZM <u>Straż Graniczna:</u> Tel.: +48-48-332-3400 <u>Oddział Celny:</u> Tel.: +48-48-334-3140	Remarks <u>Duty Officer:</u> Mobile: +48-887-781-080, +48-887-781-090 E-mail: dopl.rdo@ppl.pl <u>Radom TWR:</u> Polish Air Navigation Services Agency ul. Lubelska 158 26-600 Radom Phone: +48-22-574-7976 Fax: +48-22-574-7977 E-mail: twr.radom@pansa.pl TWR (AMHS): EPRAZTZX Commander of Military Unit 4938: Phone: +48-261-511-500, +48-261-511-330 <u>Radom TWR MIL:</u> Phone: +48-261-511-229 E-mail: 42blsz.epra.twr@ron.mil.pl AFS: EPRAZTZM <u>Radom APP MIL:</u> Phone: +48-261-511-227 E-mail: 42blsz.epra.app@ron.mil.pl AFS: EPRAZAZM <u>Radom MIL GROUND:</u> Phone: +48-261-511-229 <u>MIL ARO:</u> Phone: +48-261-511-228 Fax: +48-261-511-427 E-mail: 42blsz.epra.boz@ron.mil.pl AFS: EPRAZPZM <u>Border Guards:</u> Phone: +48-48-332-3400 <u>Customs department:</u> Phone: +48-48-334-3140

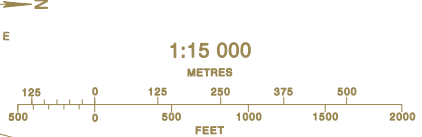
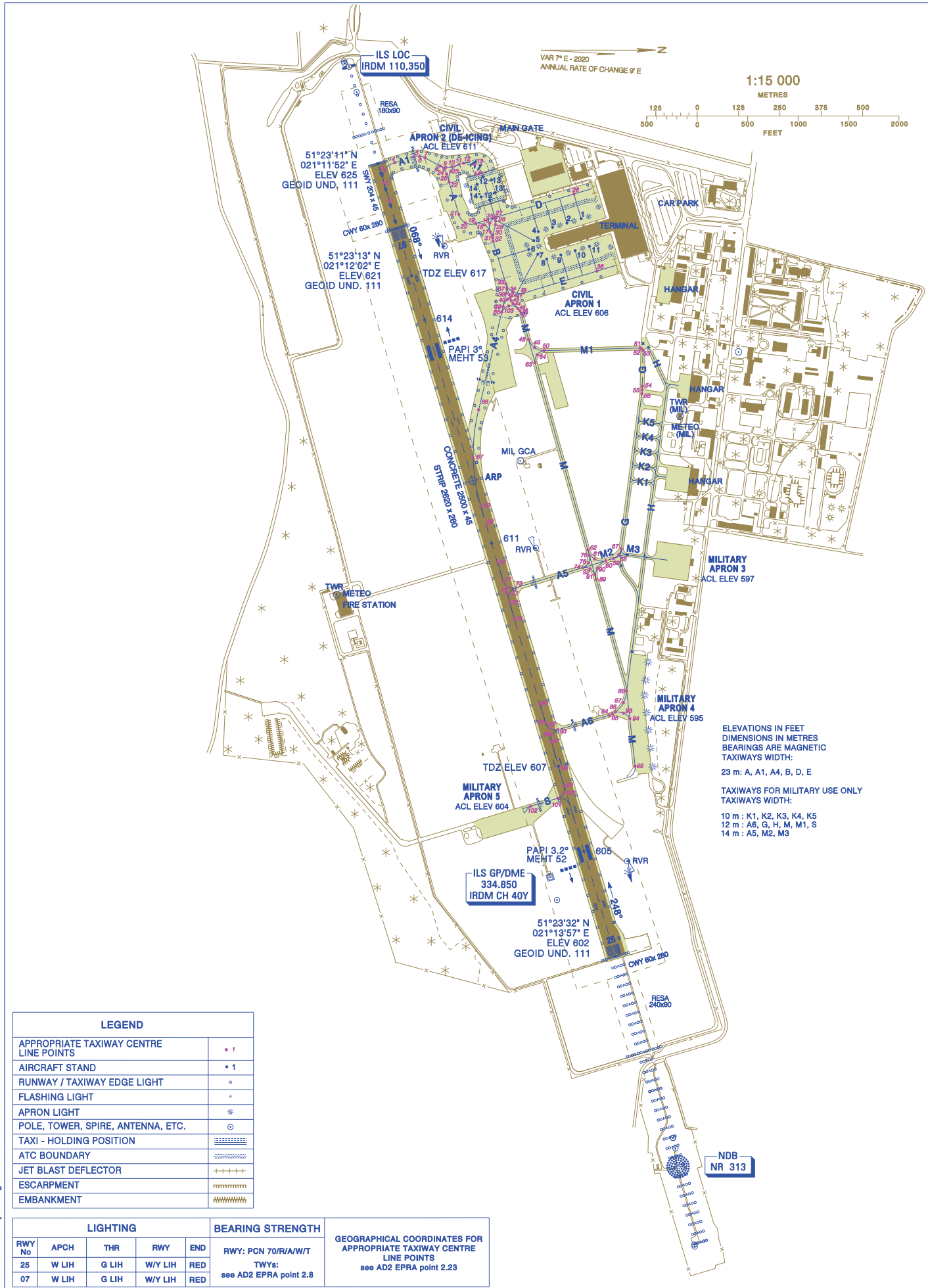
EPRA AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
-------------	------------------------------------	--

1.	Zarządzający lotniskiem MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)	Aerodrome Administration MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)
----	---	--

2.	Służby celne oraz imigracyjne H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne MON-SUN 0500-2100 (0400-2000) MIL: w czasie wykonywania lotów.	Health and sanitation MON-SUN 0500-2100 (0400-2000) MIL: during flights.
4.	Służba Informacji Lotniczej H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	AIS H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	Biuro Odpraw Załóg MIL: H24 CIV: H24. Dostęp zdalny: iw.b.pansa.pl / kontakt telefoniczny.	ATS Reporting Office (ARO) MIL: H24 CIV: H24. Remote access: iw.b.pansa.pl / telephone contact.
6.	Biuro odpraw MET H24	MET briefing Office H24
7.	ATS CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM. MIL: H24 Patrz NOTAM.	ATS CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) See NOTAM. MIL: H24 See NOTAM.
8.	Tankowanie 0500-2100 (0400-2000) CIV: Czas powiadomienia przed planowanym tankowaniem - 4 HR. MIL: wymaga uzgodnienia z JW 4938 przed przylotem.	Fuelling 0500-2100 (0400-2000) CIV: Prior notification time before planned refueling - 4 HR. MIL: consultation with Military Unit 4938 required before arrival.
9.	Obsługa naziemna CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: w czasie pracy MIL RADOM WIEŻA i/lub MIL RADOM GROUND.	Handling CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: during operational hours of MIL RADOM TOWER and/or MIL RADOM GROUND.
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL	De-icing CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL
12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1. CIV: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. MIL: Zamiar wykonania operacji lotniczej przez państwowe ACFT należy zgłaszać formularzem PPR do MIL ARO w terminie: 24 HR – przed planowaną operacją podczas godzin aktywności MIL ATS i MIL ARO, 48 HR – przed planowaną operacją poza godzinami pracy MIL ATS i MIL ARO. Formularz PPR dostępny po kontakcie telefonicznym z MIL ARO +48-261-511-228 lub e-mail: 42blsz.boz@ron.mil.pl.	Remarks 1) - see GEN 2.1. CIV: Outside published hours, ATC is available 48 HR in advance with prior approval from the Polish Air Navigation Services Agency. MIL: An intention to conduct an air traffic operation by state aircraft shall be notified by means of Prior Permission Required (PPR) to ARO MIL in: 24 HR in advanced of the planned operation during ATS MIL and ARO MIL activity hours. 48 HR in advanced of the planned operation outside ATS MIL and ARO MIL operational hours. The PPR form is available at phone number ARO MIL: +48-261-511-228 or e-mail address: 42blsz.boz@ron.mil.pl.

EPRA AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
--------------------	--	---

1.	Środki załadownicze Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych.	Cargo-handling facilities Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.
2.	Rodzaje paliwa i oleju CIV: JET A-1. MIL: F-34, CASTROL 599.	Fuel/Oil types CIV: JET A-1. MIL: F-34, CASTROL 599.
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność CIV: cysterna samochodowa 40000 l. MIL: cysterna samochodowa - 21000 l, 2 x 7500 l.	Fuelling facilities/Capacity CIV: tank truck 40000 l. MIL: tank truck - 21000 l, 2 x 7500 l.
4.	Urządzenia do odladzania Elephant My - 1	De-icing facilities Elephant My - 1
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:
23 m : A, A1, A4, B, D, E
TAXIWAYS FOR MILITARY USE ONLY
TAXIWAYS WIDTH:
10 m : K1, K2, K3, K4, K5
12 m : A6, G, H, M, M1, S
14 m : A5, M2, M3

LEGEND	
APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS	• 1
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	o
FLASHING LIGHT	^
APRON LIGHT	*
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	o
TAXI - HOLDING POSITION	
ATC BOUNDARY	-----
JET BLAST DEFLECTOR	+++++
ESCARPMENT	
EMBANKMENT	

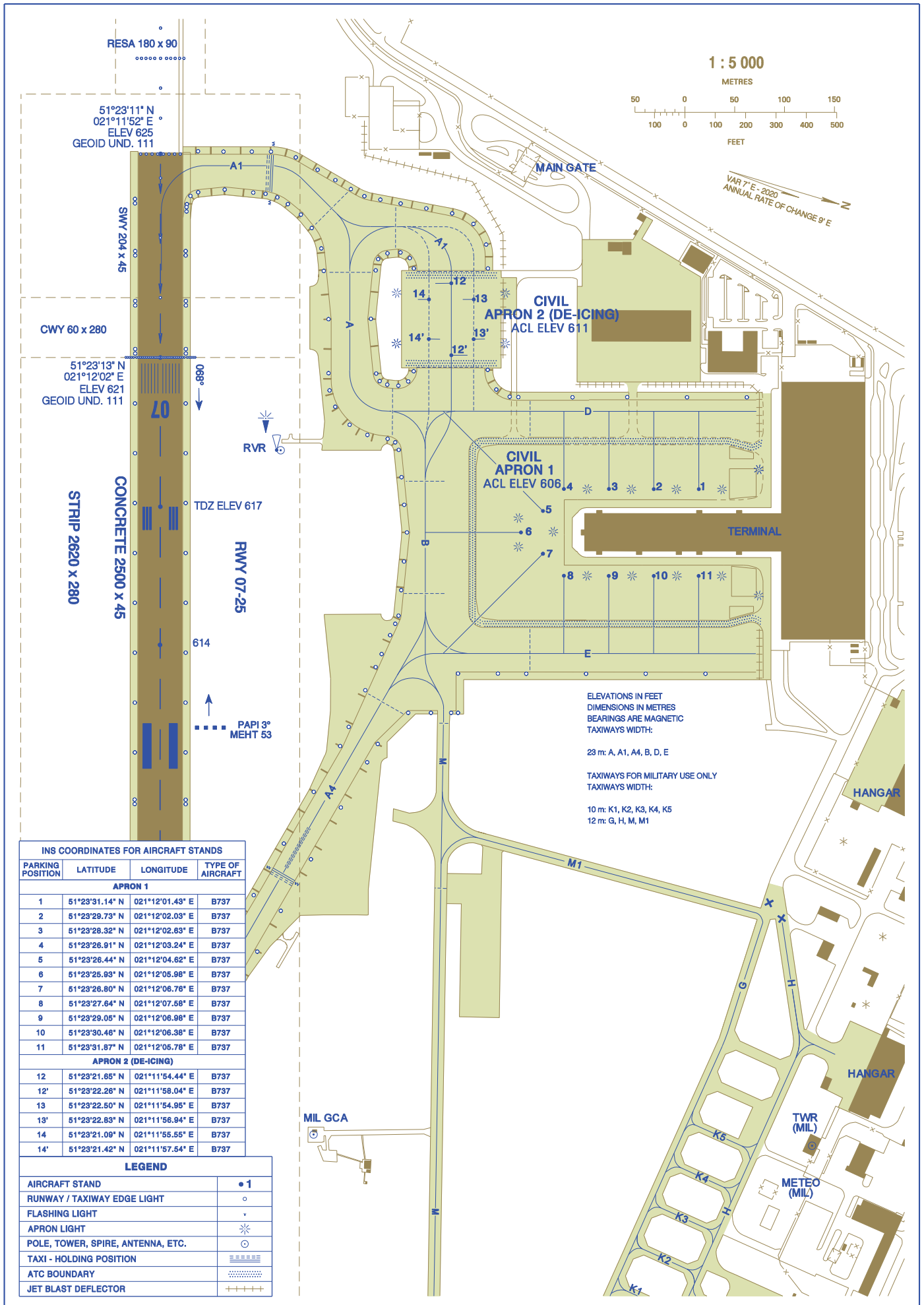
LIGHTING					BEARING STRENGTH		GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS see AD2 EPRA point 2.23
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 70/R/A/W/T	TWYs:	
25	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED	see AD2 EPRA point 2.8		
07	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED			

Correction: Runway end lights added.

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Radom TOWER 118.430
MIL Radom TOWER 118.430
MIL Radom GROUND 121.750

Warszawa - Radom



Correction: Runway end lights added.

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS LOC (7°E/Mar 21) CAT II 4 / E	RZW	110.300 MHz	H24	50 06 37.0 N 021 59 43.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRZ AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-------------------------------	-----------------------------

2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU RZESZÓW - JASIONKA

Służba ATC lotniska Rzeszów - Jasionka może w godzinach swojej pracy uruchomić stanowisko RZESZÓW GROUND pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

„For ATC clearance and start up contact GROUND, frequency 121.805 MHz” lub „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz”.

TWY A, TWY R1 są niewidoczne z TWR.

APN 1 oraz stanowiska postojowe 21-25 na APN 2 są niewidoczne z TWR.

Zainstalowano system monitoringu wizyjnego (CCTV) umożliwiający służbie ATC obserwację niewidocznych TWY, APN oraz stanowisk postojowych.

Zainstalowano lampę sygnalizacyjną na frontowej ścianie hangaru na APN 2.

W przypadku utraty łączności z TWR podczas poruszania się po niewidocznych z TWR częściach pola manewrowego lotniska należy obserwować sygnały świetlne lampy sygnalizacyjnej umieszczonej na frontowej ścianie hangaru na APN 2.

2.20.1.1 UZYSKANIE ZEZWOLENIA NA LOT

2.20.1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność na częstotliwości podanej w ATIS w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

2.20.1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, RZESZÓW WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depeszy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depeszy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.

ATC PROCEDURES AT RZESZÓW - JASIONKA AERODROME

The ATC of Rzeszów - Jasionka aerodrome during their operational hours may open the RZESZÓW GROUND position operating on 121.805 MHz. Information on the activity of GROUND will be included in the ATIS message:

„For ATC clearance and start up contact GROUND, frequency 121.805 MHz” or „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz”.

TWY A, TWY R1 are invisible from the TWR.

APN 1 and aircraft stand 21-25 on APN 2 are invisible from TWR.

Closed circuit television (CCTV) system has been installed to enable ATC service the visual control of the abovementioned TWYs, APNs and aircraft stand.

The signal light gun has been installed on the front wall of the hangar on APN 2.

In case of radio communication failure during taxiing on the invisible from TWR parts of the manoeuvring area expect the light signals from the light gun mounted on the front wall of the hangar on APN 2.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, RZESZÓW TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.

- T0 1 minuta (określony standard)
- T1 5 minut (określony standard)
- T2 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

2.20.1.2 INSTRUKCJA RUCHU NAZIEMNEGO

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez RZESZÓW GROUND na częstotliwości 121,805 MHz (jeśli niedostępne wtedy RZESZÓW TWR na 126,805 MHz).

Po przesłaniu przez RZESZÓW GROUND na częstotliwość RZESZÓW WIEŻA z wykorzystaniem zwrotu 'MONITORUJ' załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

2.20.2 OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z

Kołowanie TWY G oraz Z w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca możliwe wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

2.20.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O KODZIE E I F

Ze względu na ryzyko uszkodzenia nawierzchni podczas zawracania na RWY, dla samolotów o kodzie E oraz F udostępnia się do lądowania wyłącznie RWY 27, a do startu wyłącznie RWY 09, o ile pozwolą na to warunki pogodowe.

2.20.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ

ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia RWY jest gotowy do natychmiastowego startu.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem RWY, a czynności których zakończenie wymaga zajęcia RWY powinny być ograniczone do minimum. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować ATC tak szybko jak to jest możliwe.

Jeżeli TWY pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.

Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części RWY:

RWY	LIGHT		MEDIUM TURBOPROP
09	C1	D1	C1
27	C1	D1	D1

W celu zwiększenia przepustowości drogi startowej oraz uwzględniając przyznane CTOT, służby ATC mogą zmienić kolejność odlotów w każdym momencie.

Załogi nie mogące zaakceptować startów z wyznaczonych lub przedstawionych powyżej pośrednich części drogi startowej, powinny powiadomić służby ATC nie później niż przed uruchomieniem silników.

PRZYLOTY

Jeżeli służby ATC nie wydały innej instrukcji, załogi bezzwłocznie zwalniają RWY w najbliższą dogodną drogę kołowania.

2.20.5 ZAWRACANIE

Zawracanie na drodze startowej dla statków powietrznych kodu B i wyższego możliwe jest wyłącznie na THR 27, zgodnie z oznakowaniem poziomym.

2.20.6 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

2.20.6.1 MANEWROWANIE NA APN

Podczas manewrowania na płytach postojowych zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu.

- T0 1 minute (defined standard)
- T1 5 minutes (defined standard)
- T2 1 minute (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

GROUND MOVEMENT INSTRUCTION

Ground movement instructions are issued by RZESZÓW GROUND on frequency 121.805 MHz (if unavailable then RZESZÓW TWR on 126.805 MHz).

While being transferred from RZESZÓW GROUND to RZESZÓW TOWER frequency using the phrase 'MONITOR', the crew is required to change the frequency; initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored for ATC call.

TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z

Taxiing via TWY G and Z between 30 minutes after sunset to 30 minutes before sunrise possible only with the FOLLOW ME assistance.

OPERATIONS OF CODE E AND F AEROPLANES

Due to the risk of damage to the RWY surface during a turning manoeuvre, code E and F aeroplanes shall perform landings only on RWY 27 and take-offs only from RWY 09, unless weather conditions impose the opposite direction of operation.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC assumes that each aircraft instructed to line-up is ready for immediate take-off.

Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and actions requiring completion on the RWY should be minimized as much as possible. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

If the taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.

Flight crews should be prepared and ready to accept intersection take-off:

To increase runway capacity and to comply with CTOT, ATC may reorder departure sequence at any time.

Flight crews unable to accept the reduced take-off from the assigned or abovementioned intersections shall inform ATC not later than before start-up.

ARRIVALS

Unless otherwise instructed by ATC, pilots vacate the RWY via the nearest convenient TWY as soon as possible.

TURNING MANOEUVRE

Turning manoeuvre on RWY for aircraft code B or higher is possible only at THR 27 in accordance with the markings.

PARKING PROCEDURES

MANOEUVERING ON APN

Aircraft crews are obliged to use minimum thrust during manoeuvring on aprons.

2.20.6.2 PARKOWANIE

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

2.20.6.3 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA (A-VDGS)

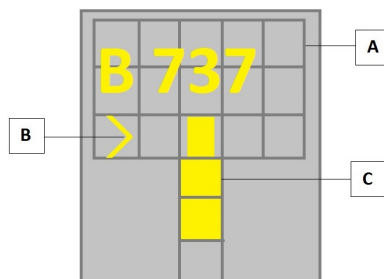
Stanowisko postojowe nr 4 wyposażone jest w system automatycznego dokowania samolotów SAFEDOCK. Działanie tego systemu opiera się na skanowaniu laserowym i pomiarze odległości oraz położenia względem linii wjazdu na stanowisko postojowe, aż do miejsca zatrzymania samolotu. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania a także komendy dotyczące manewrowania statkiem powietrznym przekazywane są załozce samolotu za pomocą wyświetlacza zainstalowanego na przedłużeniu linii wjazdu na stanowisko postojowe.

PARKING

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

AUTOMATIC DOCKING SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stand No 4 is equipped with SAFEDOCK automatic docking system. The system is based on laser scanning and measurement of distance and position in relation to aircraft stand lead-in line all the way to the stop position. Information on the position and risks in the docking procedure as well as instructions on manoeuvres are provided to the flight crew by means of a display installed at the extension of the stand lead-in line.



Segment „A” wyświetla jedną lub dwie linie tekstu. Komunikaty, jakie mogą się tam pojawić, to:

Segment “A” displays one or two text lines. Messages which may be displayed are:

START-OF-DOCKING	DOCKING COMPLETED	SBU-STOP
CAPTURE	OVERSHOOT	TOO FAST
TRACKING	STOP SHORT	EMERGENCY STOP
CLOSING RATE	WAIT	CHOCKS ON
ALIGNED TO CENTRE	AIRCRAFT VERIFICATION FAILURE	ERROR
SLOW	GATE BLOCKED	SYSTEM BREAKDOWN
AZIMUTH GUIDANCE	VIEW BLOCKED	POWER FAILURE
STOP POSITION REACHED		

Segment „B” to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.

Segment “B” is a centre line lead field.

Segment „C” wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Segment “C” indicates distance from the stop position.

Podczas parkowania na stanowisku nr 4 należy obserwować wyświetlacz i sprawdzić, czy system wskazuje właściwy typ samolotu. Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania (segment C) wskazuje wykrycie samolotu przez system. Następnie należy kołować zgodnie ze wskazaniami strzałek oraz reagować na pojawiające się komunikaty. W odległości 30 m od miejsca zatrzymania system będzie wskazywał pozostały do przebycia dystans poprzez wygaszanie kolejnych rzędów LED. Osiągnięcie właściwej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się komunikatu STOP, następnie po kilku sekundach pojawi się komunikat OK.

During parking on stand No 4, observe the display and check if the proper aircraft type is indicated by the system. The yellow field approach indicator (segment C) indicates identification of an aeroplane by the system. Then taxi in accordance with indications of the arrows and respond to the displayed messages. Within a distance of 30 m from the stop position the system will indicate the distance left by turning off subsequent rows of LEDs. Reaching a correct stop position is indicated by displaying a STOP message, then, after a few seconds, an OK message will be shown.

2.20.7 INNE WYMAGANIA

Lotnisko dostępne dla lotów nierozkładowych oraz General Aviation po otrzymaniu potwierdzenia obsługi handlingowej. Kontakt z agentem handlingowym w EPRZ AD 2.4 pkt 7.

OTHER REQUIREMENTS

The aerodrome shall be available for non-scheduled and General Aviation flights following confirmation by the handling service. Contact details of the handling agent can be found at EPRZ AD 2.4 point 7.

Restrykcje nie dotyczą lotów szkolnych oraz ze statusem: HOSP, SAR, HUM, EMER, HEAD.

The restrictions do not apply to training flights and flights with: HOSP, SAR, HUM, EMER or HEAD status.

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ).

Outside operational hours of Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Zaladunek i rozładunek, boarding i deboarding statków powietrznych z uruchomionymi silnikami zabroniony.

Obsługa naziemna statków powietrznych dostępna po wyłączeniu świateł antykolizyjnych.

Uruchamianie silników statków powietrznych przed zakończeniem obsługi naziemnej zabronione.

Holowanie statków powietrznych na RWY 09/27 niedostępne.

Loading and unloading, boarding and deboarding of aircraft with running engines prohibited.

Handling service available only after turning off anti-collision lights.

Engine start-up before the completion of ground handling is prohibited.

Towing of aircraft on RWY 09/27 unavailable.

EPRZ AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------	-------------------------------	----------------------------

NIL

NIL

EPRZ AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RZESZÓW radarowa służba kontroli zbliżania jest zapewniana w godzinach delegacji służby ATS w przestrzeni CTA09 (patrz ENR 2.1.3). Poza czasem delegacji zapewniana jest proceduralna służba kontroli; wektorowanie radarowe jest wówczas niedostępne.

W TMA RZESZÓW obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 09 oraz RWY 27 lotniska Rzeszów-Jasionka. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 09 i RWY 27.

Procedury SID i STAR w TMA RZESZÓW zaprojektowane zostały według kryteriów dla PBN RNP 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNP 1.

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

W procedurach SID RNP 1 w TMA RZESZÓW przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPRZ.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR RZESZÓW/Jasionka i TMA RZESZÓW.

2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu ostatniego punktu procedury SID, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu granicy TMA RZESZÓW, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do przydzielonego IAF podejścia.

- Jeśli ACFT jest w stanie wykonać podejście z ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości, to po minięciu IAF rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

IFR FLIGHT PROCEDURES

Within the RZESZÓW TMA radar approach control service is provided during delegation of ATS within CTA09 airspace (see ENR 2.1.3). Outside of the delegation procedural approach control service is provided; radar vectoring is then unavailable.

Within the RZESZÓW TMA RNP 1 SID and STAR procedures for RWY 09 and RWY 27 at Rzeszów-Jasionka aerodrome are applicable. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of the instrument approach procedures for RWY 09 and RWY 27.

The SID and STAR procedures within the RZESZÓW TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft incapable of conducting RNP 1 operations should report this to ATC during the initial contact.

For the RNP 1 SID procedures within the RZESZÓW TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPRZ.

Level planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

Due to a high volume of VFR traffic within the RZESZÓW/Jasionka CTR and RZESZÓW TMA caution shall be exercised.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

OUTBOUND IFR TRAFFIC

a) Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

Set the transponder to code 7600. Continue on the assigned and confirmed SID to the last assigned and acknowledged flight level. After passing the last SID point, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

b) Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

Set the transponder to code 7600. Continue according to the last ATC clearance for the last assigned and acknowledged flight level. After passing RZESZÓW TMA boundary, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

INBOUND IFR TRAFFIC

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF approach.

- If ACFT can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.

- W przypadku ostatniej przydzielonej wysokości uniemożliwiającej wykonanie podejścia, statek powietrzny po minięciu przydzielonego IAF skieruje się bezpośrednio do DVOR/DME RSW, utrzymując ostatnio przydzielony poziom. W ciągu 3 minut ACFT zniża nad pomocą do wysokości 5000 ft AMSL i po upływie tego czasu wykonuje do lot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

- 2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

BRAVO 49 59 02 N 021 56 40 E

Boguchwała

GOLF 49 59 02 N 022 24 05 E

Kańczuga (zachodnia strona miejscowości)

HOTEL 50 01 10 N 022 15 34 E

Skrzyżowanie w miejscowości Granica

KILO 50 14 46 N 021 47 12 E

Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)

MIKE 50 14 57 N 022 07 19 E

Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)

NOVEMBER 50 10 00 N 022 02 00 E

Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)

QUEBEC 50 02 21 N 022 04 09 E

Krasne (centrum handlowe w miejscowości)

TANGO 49 58 22 N 022 02 02 E

Tyczyn (północna strona miejscowości)

WHISKEY 50 03 52 N 021 43 52 E

Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości)

YANKEE 50 03 57 N 021 55 38 E

Świlcza (skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z DK94)

- 2.22.3.2 Dołoty i odloty VFR (patrz AD 2 EPRZ 7-2-1) do/z lotniska Rzeszów - Jasionka odbywają się po trasach opisanych poniżej.

TRASY PÓŁNOCNE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dołotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty KILO, MIKE, NOVEMBER są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem KILO oraz MIKE zgodnie z opublikowanym holdingiem na wysokości 2000 ft AMSL do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem NOVEMBER zgodnie z opublikowanym holdingiem, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Trasy dołotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dołotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać RWY w użyciu.

Wyznaczone standardowe trasy dołotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dołotowego i odlotowego do lotniska EPRJ.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi krajowej DK9 po jej zachodniej stronie w kierunku zachodniego trawersu punktu KILO. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na zachód od miejscowości Kolbuszowa, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS Mielec lub FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes ACFT descends over the navaid to 5000 ft AMSL and after this time arrives to the most convenient IAF and commences published suitable approach and landing procedure.

VFR FLIGHT PROCEDURES

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from RZESZÓW/Jasionka CTR:

BRAVO 49 59 02 N 021 56 40 E

Boguchwała

GOLF 49 59 02 N 022 24 05 E

Kańczuga (west side of the town)

HOTEL 50 01 10 N 022 15 34 E

Intersection in Granica

KILO 50 14 46 N 021 47 12 E

Kolbuszowa (eastern side of the town)

MIKE 50 14 57 N 022 07 19 E

Sokołów Małopolski (northern side of the town)

NOVEMBER 50 10 00 N 022 02 00 E

Wysoka Głogowska (northern side of the town)

QUEBEC 50 02 20 N 022 04 08 E

Krasne (shopping centre in the village)

TANGO 49 58 22 N 022 02 02 E

Tyczyn (northern side of the town)

WHISKEY 50 03 52 N 021 43 52 E

Sędziszów Małopolski (eastern side of the town)

YANKEE 50 03 57 N 021 55 38 E

Świlcza (road intersection of expressway S19 and road DK94)

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPRZ 7-2-1) at/from Rzeszów - Jasionka aerodrome are conducted along the routes described below.

NORTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

KILO, MIKE, NOVEMBER are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at KILO and MIKE in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, an aircraft shall hold at NOVEMBER in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those for RWY 09/27 while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn and then continue along the national road DK9 on its west side towards west abeam KILO. Controlled airspace shall be left west of the town of Kolbuszowa where the aircraft shall contact the adjacent sector (Mielec AFIS or Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie w kierunku wschodniego trawersu punktu MIKE. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na wschód od miejscowości Sokółów Małopolski, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS Mielec lub FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku startu z RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem KILO uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu NOVEMBER. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem MIKE uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu NOVEMBER. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

TRASY POŁUDNIOWE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty: TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE są obowiązkowymi punktami meldowania dla poszczególnych standardowych tras VFR.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w TMA/CTR statek powietrzny oczekuje nad jednym z punktów: TANGO, GOLF na wysokości 2500 ft AMSL, natomiast nad punktem WHISKEY i BRAVO na wysokości 2000 ft AMSL zgodnie z opublikowanym holdingiem do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje zgodnie z opublikowanym holdingiem nad punktem YANKEE na wysokości 2000 ft AMSL lub QUEBEC na wysokości 2500 ft AMSL, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Dla usprawnienia przepływu ruchu lotniczego służba ATC może przydzielić odpowiednie standardowe trasy VFR:

- BRAVO departure i TANGO arrival przy RWY 27 w użyciu;
- TANGO departure i BRAVO arrival przy RWY 09 w użyciu.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej drodze startowej.

Wyznaczone standardowe trasy dolotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dolotowego i odlotowego do/z lotniska EPRJ.

Punktami oczekiwania na wypadek utraty łączności są punkty QUEBEC i YANKEE.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu QUEBEC, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot w kierunku punktu HOTEL. Po minięciu punktu HOTEL opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Po odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu QUEBEC i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn and then continue along the express road S19 on its east side towards east abeam MIKE. Controlled airspace shall be left east of the town of Sokółów Małopolski where the aircraft shall contact the adjacent sector (Mielec AFIS or Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at KILO shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards NOVEMBER. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand RWY 27 circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at MIKE shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards NOVEMBER. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

SOUTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE are compulsory reporting points for individual standard VFR routes.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at one of the points: TANGO, GOLF at an altitude of 2500 ft AMSL or WHISKEY, BRAVO at an altitude of 2000 ft AMSL in accordance with the published holding pattern, until further ATC instructions.

When no clearance to join a traffic circuit pattern has been issued, an aircraft shall hold at YANKEE at an altitude of 2000 ft AMSL or QUEBEC at an altitude of 2500 ft AMSL in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

To improve air traffic flow ATC may assign specific standard VFR routes:

- BRAVO departure and TANGO arrival – with RWY 27 in use;
- TANGO departure and BRAVO arrival – with RWY 09 in use.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those for RWY 09/27 and the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

In case of a radio communication failure pilots shall hold and wait over QUEBEC or YANKEE.

HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards QUEBEC. Having passed QUEBEC the aircraft shall climb to an altitude of 2000 ft and continue towards HOTEL. Having passed HOTEL, the aircraft shall leave the controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards QUEBEC and then continue in the same manner as for RWY 27.

TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu QUEBEC, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL w kierunku na TANGO. Po minięciu punktu TANGO opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu QUEBEC i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu YANKEE i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej zachodniej stronie na BRAVO. Po minięciu punktu BRAVO statek powietrzny opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu YANKEE i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu (lewego kręgu RWY 27) w kierunku punktu YANKEE, a następnie po południowej stronie DK94 do punktu WHISKEY, po minięciu którego opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu YANKEE i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem GOLF uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu HOTEL, a następnie QUEBEC. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem TANGO uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu QUEBEC. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem BRAVO uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie lot do punktu YANKEE. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem WHISKEY uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot po południowej stronie DK94 do punktu YANKEE. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards QUEBEC. Having passed QUEBEC, it shall climb to an altitude of 2000 ft AMSL and then continue towards TANGO. Having passed TANGO, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards QUEBEC and then continue in the same manner as for RWY 27.

BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards YANKEE. Having passed YANKEE, it shall continue along the express road S19 on its west side towards BRAVO. Having passed BRAVO, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn towards YANKEE and then continue in the same manner as for RWY 27.

WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards YANKEE. Then it shall continue on the south side of the national road DK94 towards WHISKEY. Having passed WHISKEY, it shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall leave the right-hand RWY 09 circuit pattern after the third turn towards YANKEE and then continue in the same manner as for RWY 27.

GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at GOLF shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue via HOTEL towards QUEBEC. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at TANGO shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue towards QUEBEC. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at BRAVO shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue along the express road S19 on its east side towards YANKEE. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at WHISKEY shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue on the south side of DK94 towards YANKEE. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Rzeszów - Jasionka wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako statki powietrzne kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.4.1 Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwoływania procedur LVP

- 2.22.4.1.1 Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP rozpoczyna się, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m i/lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft.
- 2.22.4.1.2 Wprowadzenie procedur LVP nastąpi, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość niższą niż 200 ft.
- 2.22.4.1.3 Zawieszenie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.
- 2.22.4.1.3.1 Dyżurny Operacyjny Portu potwierdzi niesprawność jakiegokolwiek systemu, instalacji albo elementu infrastruktury lotniska istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.
- 2.22.4.1.3.2 W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne. TWR RZESZÓW wprowadza komunikat do ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".
- 2.22.4.1.3.3 Zainicjuje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.
- 2.22.4.1.4 Odwołanie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.
- 2.22.4.1.4.1 Wszystkie punkty pomiaru RVR wskażą widzialność wzdłuż drogi startowej 600 m lub wyższą oraz wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość 200 ft lub większą. Odwołanie LVP powoduje przejście do fazy przygotowania do LVP.
- 2.22.4.1.4.2 Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrznego w polu manewrowym lotniska.
- 2.22.4.1.4.3 Zainicjuje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.
- 2.22.4.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności
- 2.22.4.2.1 O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści „Low visibility procedures CAT 2 in operation”.
- 2.22.4.2.2 O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści “Low visibility procedures suspended”.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Rzeszów - Jasionka aerodrome perform landing on runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

Criteria for the initiation, suspension and termination of LVP

- The LVP preparation phase is commenced when at least one of the RVR reporting positions indicates 800 m RVR and/or the height of the base of cloud covering more than half the sky reduces to 300 ft.
- LVP are introduced when at least one of the RVR reporting positions indicates less than 550 m RVR or the height of the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.
- The LVP will be suspended in situations described below.
- The Airport Duty Officer confirms the unserviceability of any system, installation or element of the aerodrome infrastructure essential to the safety of operations in low visibility conditions.
- In case the ILS is not available, the CAT II landing operations are suspended. Low visibility take-off (LVTO) operations and taxiing are available. RZESZÓW TWR introduces the following message into the ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".
- Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.
- The LVP will be terminated in situations described below.
- All RVR reporting points indicate 600 m RVR or more and the height of the base of cloud covering more than half the sky is 200 ft or more. A cancellation of the LVP introduces the LVP preparatory phase.
- An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.
- Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.
- Description of operations in low visibility conditions**
- Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures CAT 2 in operation".
- Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures suspended".

2.22.4.2.3	W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:	During LVP the following operations are permitted:
2.22.4.2.3.1	Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.	Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.
2.22.4.2.3.2	Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż 350 m.	Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than 350 m.
2.22.4.2.3.3	Operacje lądowania wyłącznie na RWY 27 przy wysokości względnej decyzji nie mniejszej niż 100 ft oraz widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż: • 300 m w strefie przyziemienia (TDZ) • 200 m w strefie środkowej (MID) • 200 m w strefie końcowej (END).	Landing operations exclusively on RWY 27 with a decision height of not less than 100 ft and runway visual range (RVR) not less than: • 300 m in touchdown zone (TDZ) • 200 m at mid-point (MID) • 200 m at stop-end (END).
2.22.4.2.4	W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.	During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.
2.22.4.2.5	W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.	When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.
2.22.5	UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR	RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT
2.22.5.1	Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.	If radio communication failure occurs before entry into the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, entry into controlled airspace is forbidden.
2.22.5.2	Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur. W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC: - nad punktami (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) utrzymują holding przez 5 minut i uważnie obserwują TWR celem odebrania odpowiednich sygnałów świetlnych i dalszy lot wykonują zgodnie z nimi; - jeżeli nie zaobserwują sygnałów świetlnych, po upływie wyznaczonego wyżej czasu, włączając całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i światła do lądowania a następnie wchodzą w krąg nadlotniskowy i wykonują lądowanie na pasie w użyciu. UWAGA: możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ. UWAGA: W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR RZESZÓW, nr telefonu: +17-227-7672 lub jakiegokolwiek inny organ ATS.	If radio communication failure occurs during flight within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, the following procedures shall be followed. In the event of radio communication failure pilots of aircraft equipped with a transponder are obliged to set it to code 7600 and continue via one of the assigned standard VFR routes (at assigned altitude) towards NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC respectively: - overhead the points (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) crews shall hold for 5 minutes observing the TWR for adequate light signals and continue in accordance with them; - if no light signals are observed, after the above mentioned time period has elapsed, crews shall switch on all available navigation, landing and warning lights, then join the circuit pattern and land on the runway in use. NOTE: possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit NOTE: In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, RZESZÓW TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. RZESZÓW TWR phone number +17-227-7672.
2.22.6	LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH	TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS
	Loty szkolne IFR w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672. Loty techniczne w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672. Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.	IFR training flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672. Technical flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672. Photogrammetric surveying flights - see ENR 1.1.

EPRZ AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.	EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.
2.23.2	Zarządzający Portem Lotniczym "Rzeszów-Jasionka" zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci: - przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji; - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd światel;	The administration of "Rzeszów-Jasionka" Airport asks for providing information on hazards identified in the air such as: - obstacles and possible turbulence; - hazardous, confusing or misleading lights;

- oślepiania spowodowanego dużymi wysoce odbłaskowymi powierzchniami;
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru;
- nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.

Informacje należy przysyłać na adres: dprze@rzeszowairport.pl lub sms@rzeszowairport.pl bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.

- dazzle created by large highly reflective surfaces;
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their operation;
- non-aeronautical ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be switched off, covered or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.

Information is to be sent to: dprze@rzeszowairport.pl or sms@rzeszowairport.pl or passed by phone on +48-609-127-558.

2.23.3 Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska.

Bird concentrations and areas with sensitive fauna in the vicinity of the aerodrome.

2.23.3.1 Ostrzeżenia.

Warnings.

Aktywność ptaków w strefie podejścia i startu.

Birds activity within approach and take-off area.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych oraz letniego czasu żerowania, wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska Rzeszów.

Increased bird activity at Rzeszów aerodrome during spring and autumn migration period as well as within the feeding period.

EPRZ AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
AD 2 EPRZ 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRZ 2-1-1	Mapa przeszkód lotnikowych - ICAO Typ A RWY 09/27	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 09/27
AD 2 EPRZ 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RWY 27	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 27
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	RNP RWY 09	RNP RWY 09
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	RNP RWY 27	RNP RWY 27
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPRZ 5-3-1-0	RNP RWY 09	RNP RWY 09
AD 2 EPRZ 5-3-2-0	RNP RWY 27	RNP RWY 27
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPRZ 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-1-3	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-1	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-3	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes
EPRZ AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

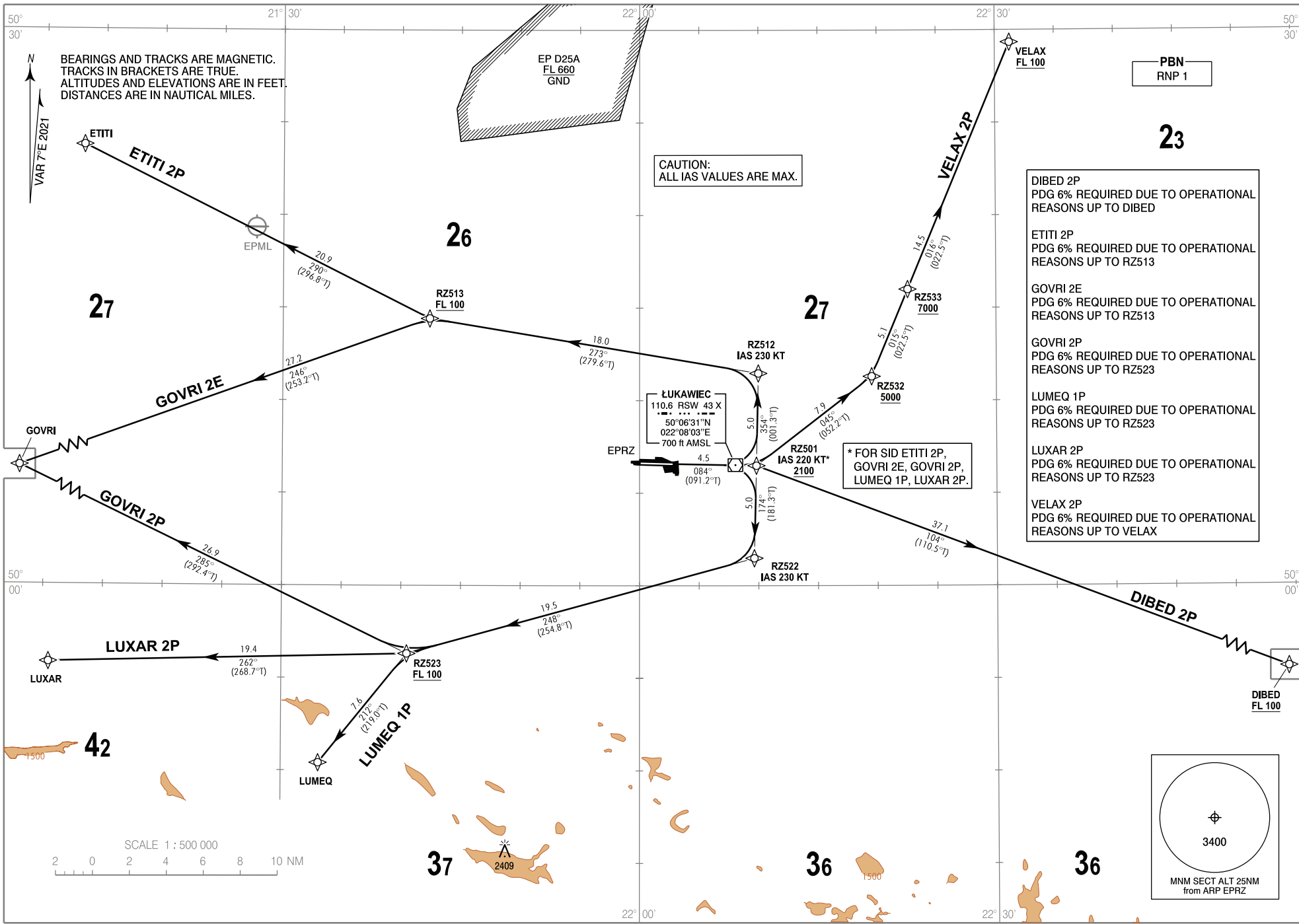
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 133,030
Rzeszów GROUND 121,805
Rzeszów TOWER 126,805

Rzeszów - Jasionka
RNP RWY 09
DIBED 2P ETITI 2P GOVRI 2E GOVRI 2P
LUMEQ 1P LUXAR 2P VELAX 2P

Correction: FREQ Kraków APPROACH added.



DIBED 2P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO DIBED

ETITI 2P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO RZ513

GOVRI 2E
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO RZ513

GOVRI 2P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO RZ523

LUMEQ 1P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO RZ523

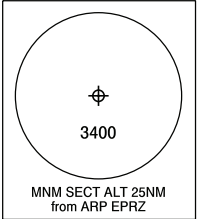
LUXAR 2P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO RZ523

VELAX 2P
PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO VELAX

* FOR SID ETITI 2P,
GOVRI 2E, GOVRI 2P,
LUMEQ 1P, LUXAR 2P.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

ŁUKAWIEC
110.6 RSW 43 X
50°06'31"N
022°08'03"E
700 ft AMSL



STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAORzeszów - Jasionka
RNP RWY 09

DIBED 2P ETITI 2P GOVRI 2E GOVRI 2P LUMEQ 1P LUXAR 2P VELAX 2P

DIBED 2P

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL DIBED

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-	RNP 1
002	TF	DIBED	-	104 (110.5)	37.07	-	+FL100	-	RNP 1

ETITI 2P

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL RZ513

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-220	RNP 1
002	TF	RZ512	-	354 (001.3)	5.00	-	-	-230	RNP 1
003	TF	RZ513	-	273 (279.6)	18.00	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	ETITI	-	290 (296.8)	20.90	-	-	-	RNP 1

GOVRI 2E

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL RZ513

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-220	RNP 1
002	TF	RZ512	-	354 (001.3)	5.00	-	-	-230	RNP 1
003	TF	RZ513	-	273 (279.6)	18.00	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	GOVRI	-	246 (253.2)	27.20	-	-	-	RNP 1

GOVRI 2P

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL RZ523

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-220	RNP 1
002	TF	RZ522	-	174 (181.3)	5.00	-	-	-230	RNP 1
003	TF	RZ523	-	248 (254.8)	19.51	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	GOVRI	-	285 (292.4)	26.87	-	-	-	RNP 1

LUMEQ 1P

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL RZ523

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-220	RNP 1
002	TF	RZ522	-	174 (181.3)	5.00	-	-	-230	RNP 1
003	TF	RZ523	-	248 (254.8)	19.51	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	LUMEQ	-	212 (219.0)	7.59	-	-	-	RNP 1

LUXAR 2P

PDG 6% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL RZ523

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	RZ501	-	084 (091.2)	4.50	-	+2100 ft	-220	RNP 1
002	TF	RZ522	-	174 (181.3)	5.00	-	-	-230	RNP 1
003	TF	RZ523	-	248 (254.8)	19.51	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	LUXAR	-	262 (268.7)	19.38	-	-	-	RNP 1

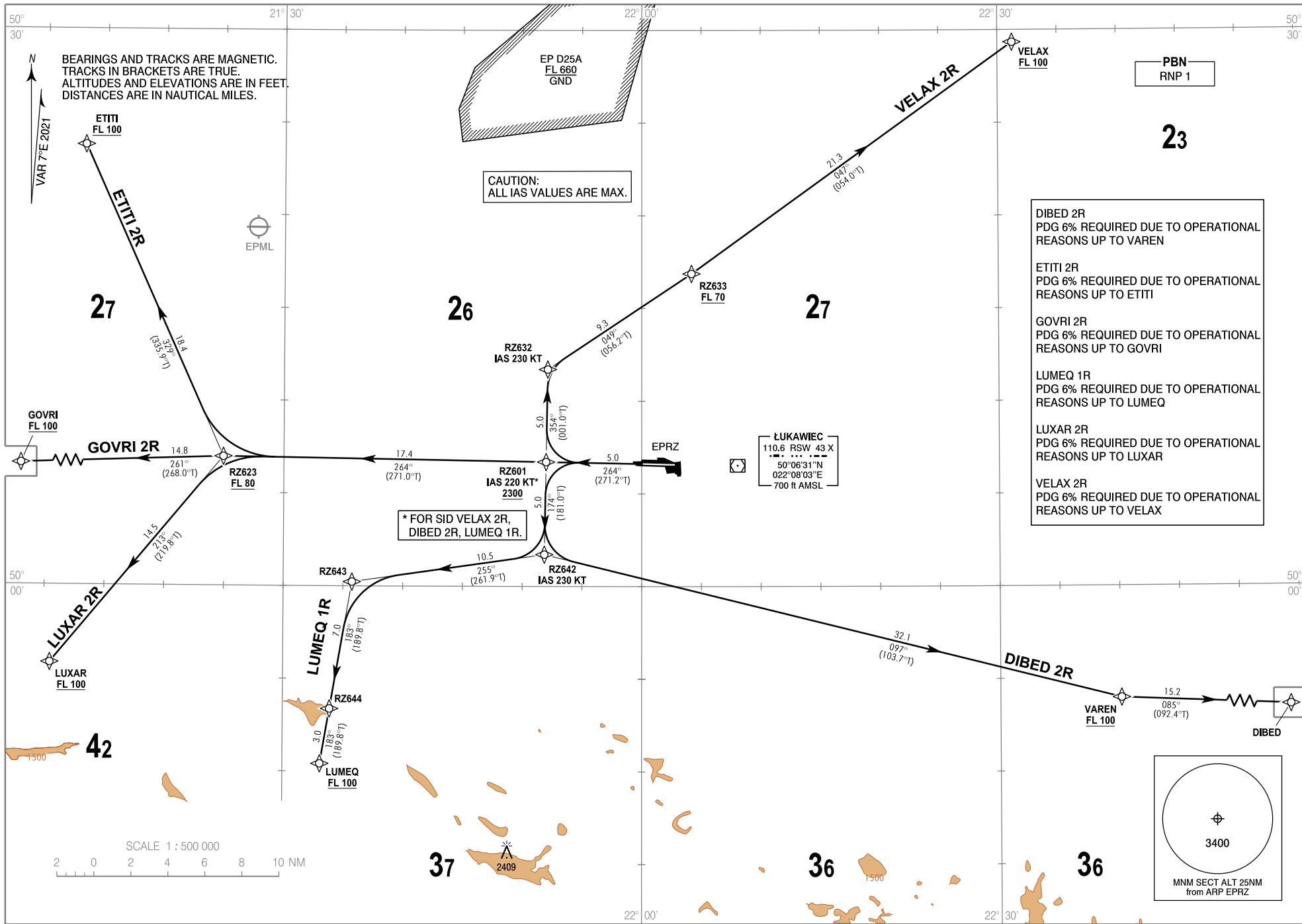
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 133,030
Rzeszów GROUND 121,805
Rzeszów TOWER 126,805

Rzeszów - Jasionka
RNP RWY 27
DIBED 2R ETITI 2R GOVRI 2R
LUMEQ 1R LUXAR 2R VELAX 2R

Correction: FREQ Kraków APPROACH added.



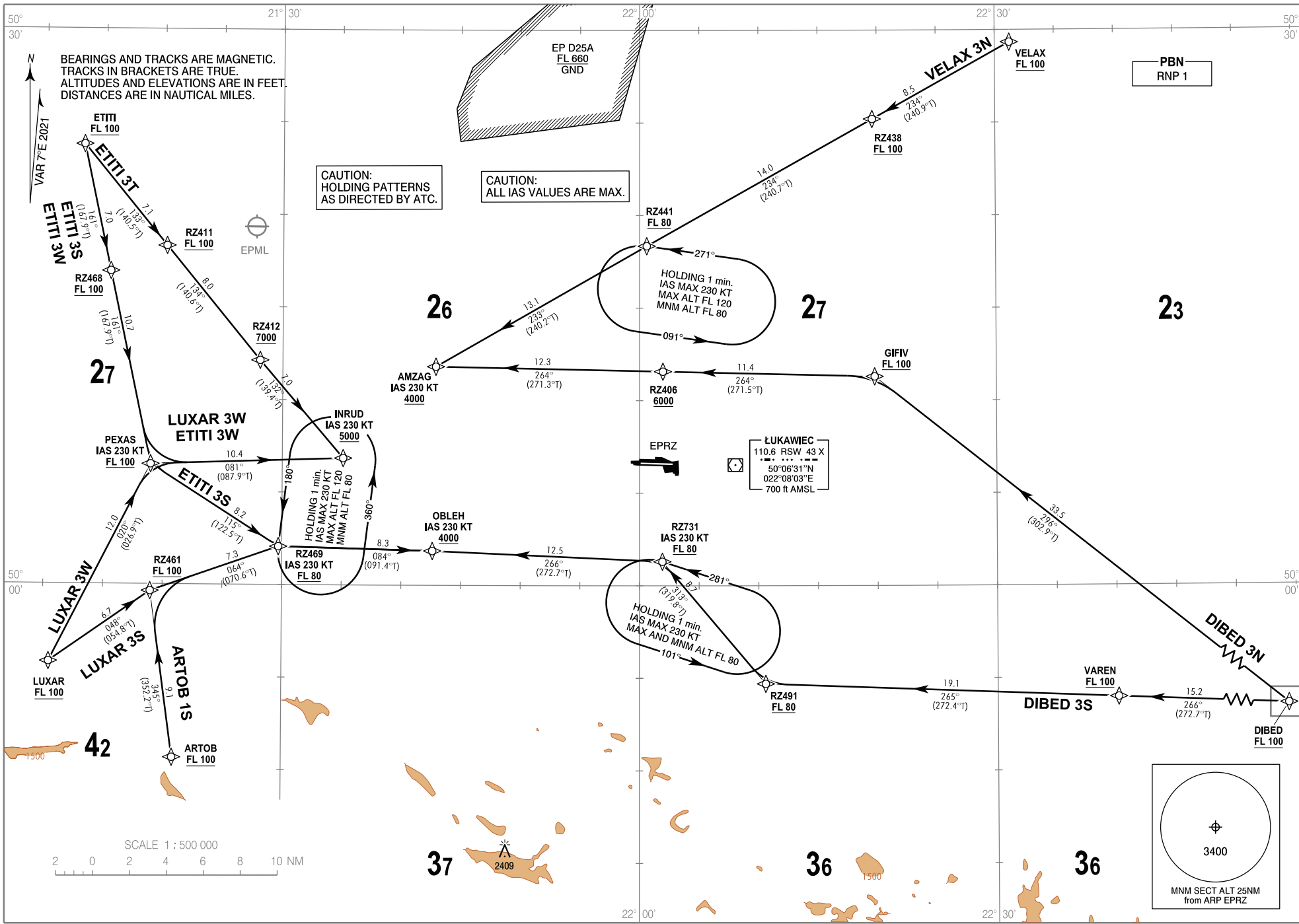
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.985

Rzeszów - Jasionka
RNP RWY 09
ARTOB 1S, DIBED 3N, DIBED 3S, ETITI 3S, ETITI 3T, ETITI 3W, LUXAR 3S, LUXAR 3W, VELAX 3N

Correction: FREQ Kraków APPROACH added.



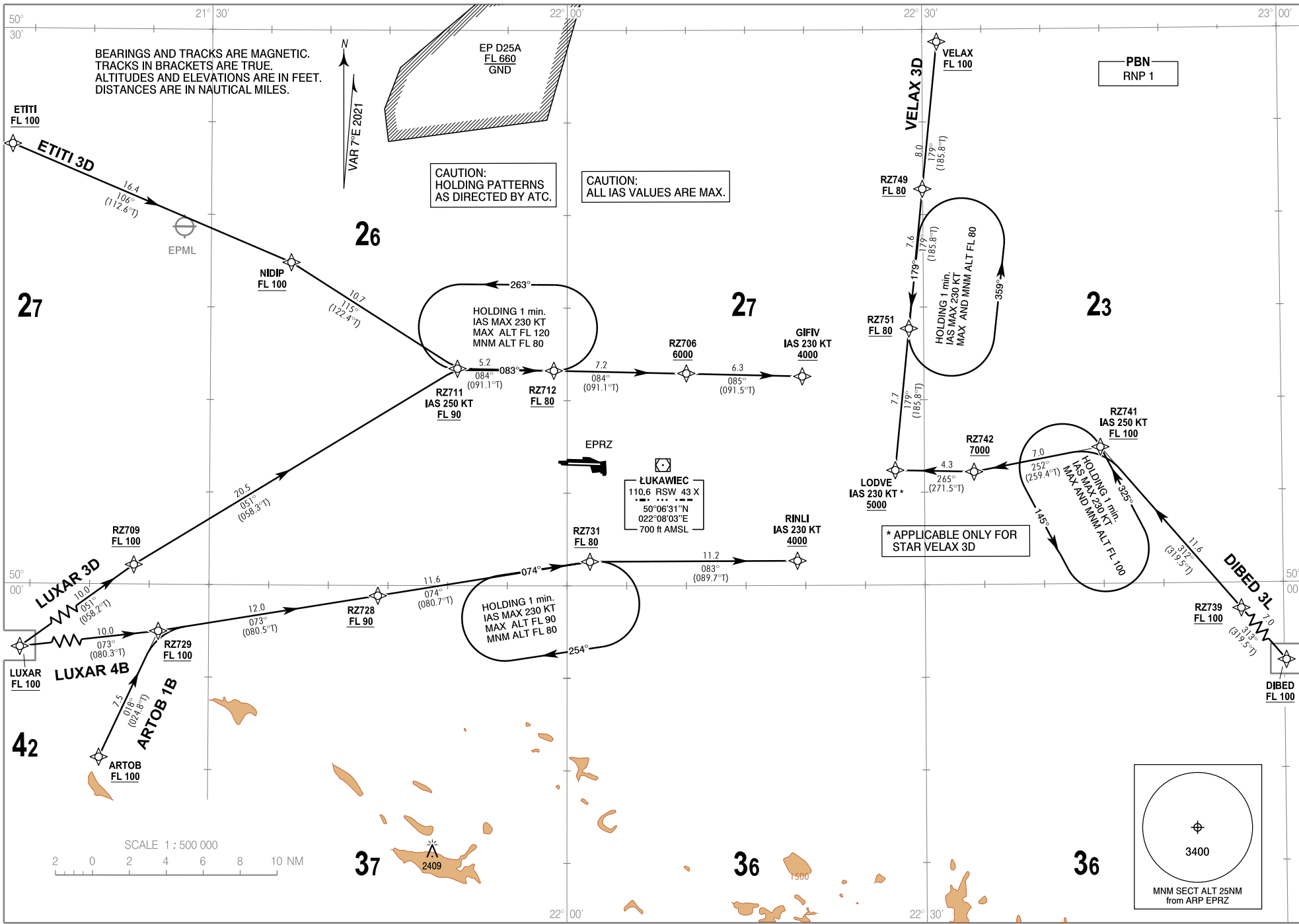
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	133 030
Rzeszów GROUND	121 805
Rzeszów TOWER	126 805
ATIS	124 985

Rzeszów - Jasionka
RNP RWY 27
ARTOB 1B DIBED 3L ETTI 3D
LUXAR 3D LUXAR 4B VELAX 3D

Correction: FREQ Kraków APPROACH added.

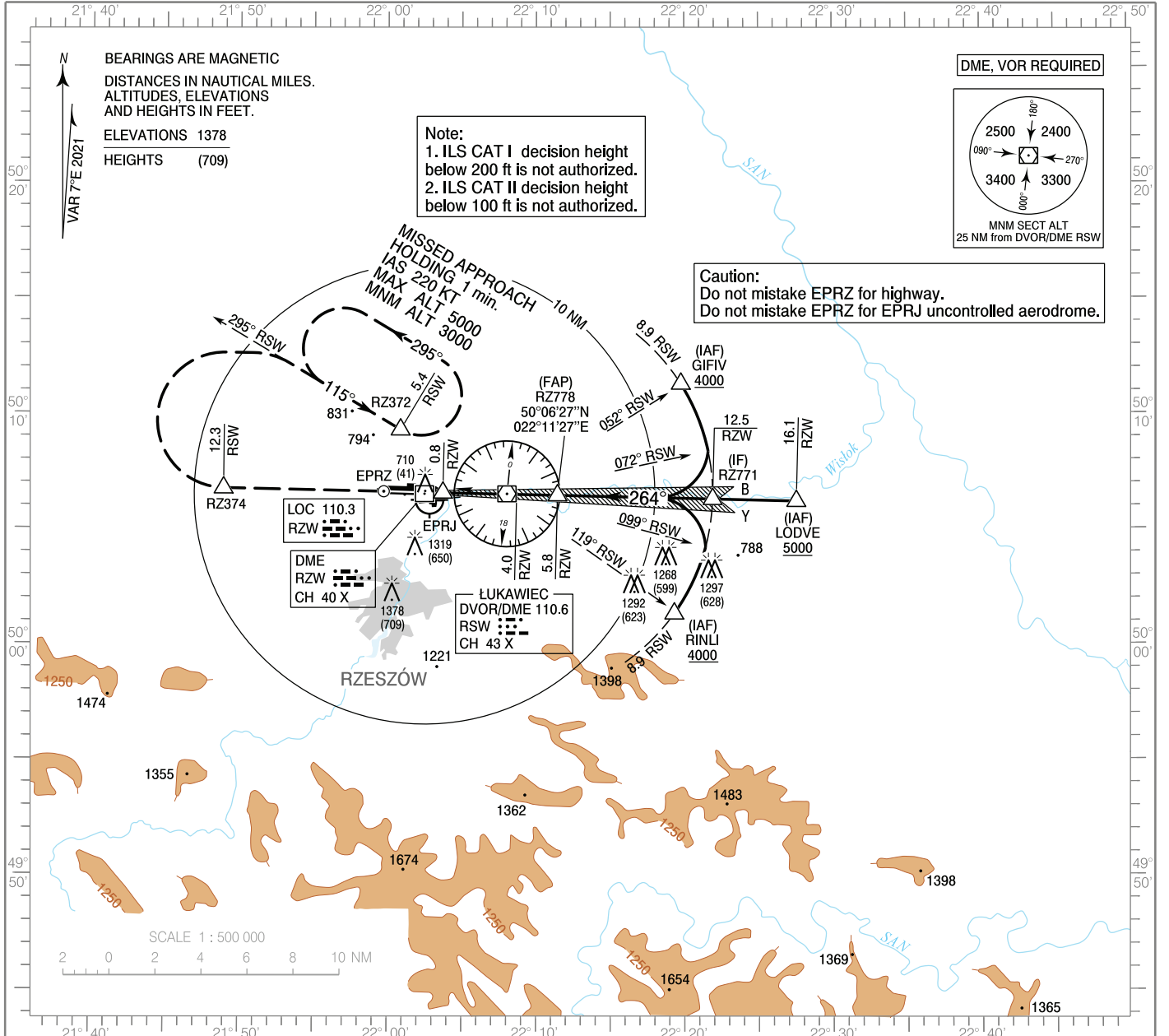


**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805
ATIS 124.955

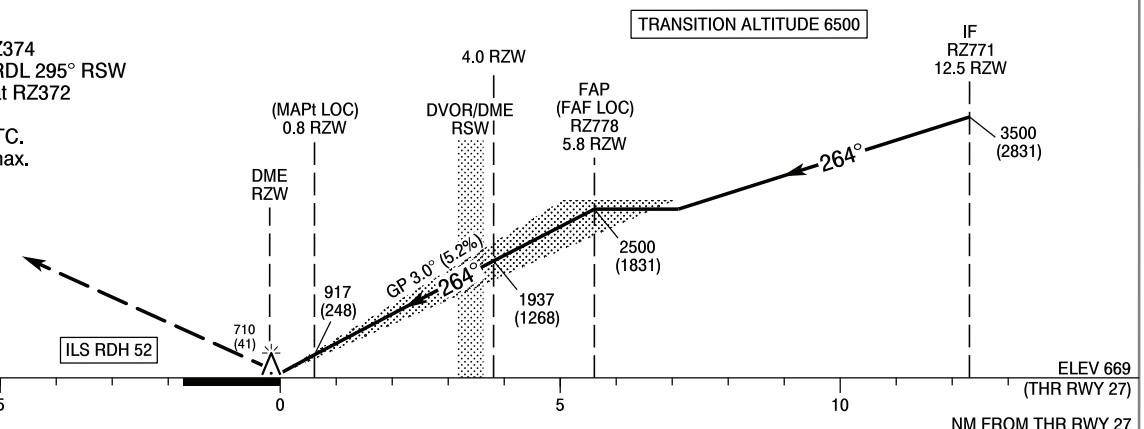
**Rzeszów - Jasionka
ILS z CAT II or LOC z
RWY 27 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.

MISSED APPROACH

Climb on course 265° to RZ374 then turn right to intercept RDL 295° RSW to RZ372 and join holding at RZ372 climbing to 5000 (4331). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



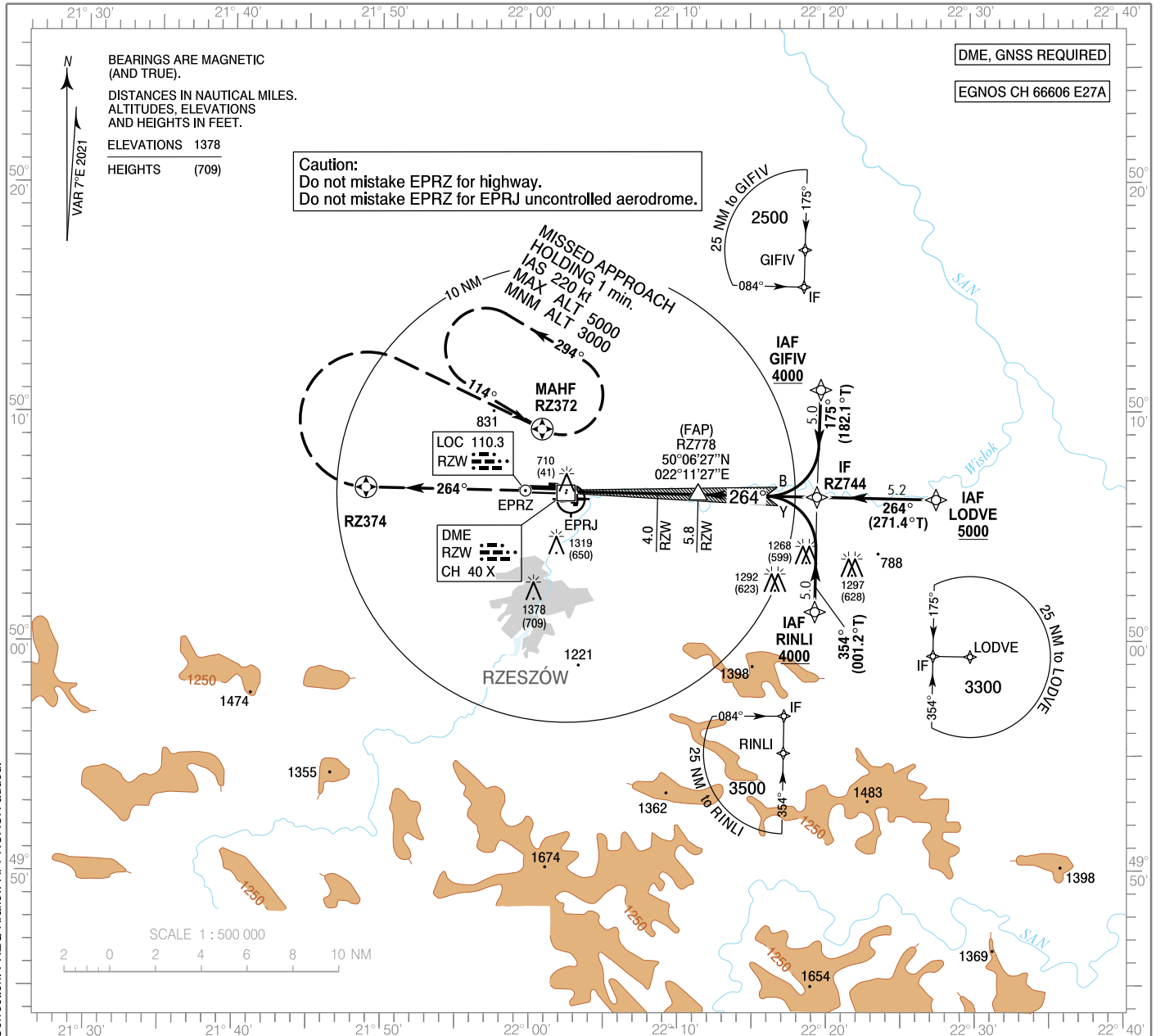
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	Cat. I	840 (171)	852 (183)	860 (191)	871 (202)	Time	min : s	3 : 44	2 : 59	2 : 29	2 : 08
Cat. II	752 (83)		769 (100)	781 (112)	795 (126)	Rate of descent	ft / min	430	540	640	750	850	960
LOC	1040 (371)		1040 (371)	1040 (371)	1040 (371)		Final approach distance / altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Distance		5	4	3	2		
*Cat C and D: circling north of aerodrome only.						Altitude (height)		2260 (1591)	1940 (1271)	1620 (951)	1300 (631)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

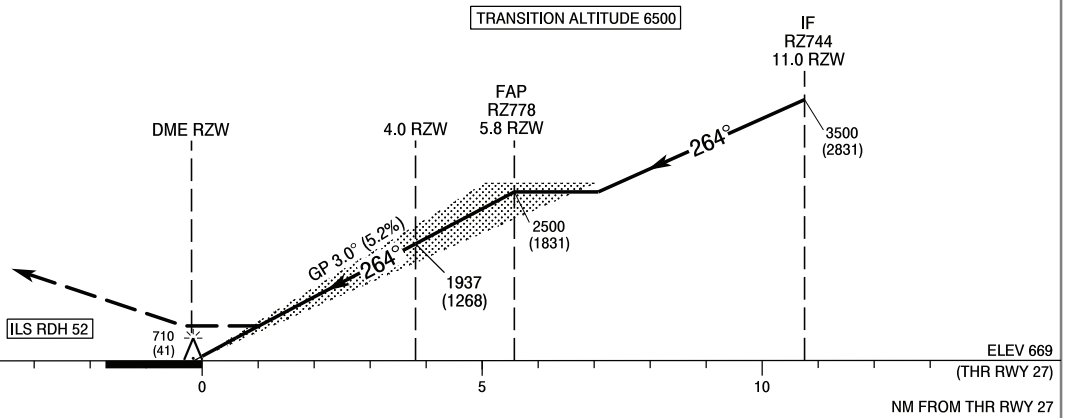
AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805
ATIS 124.955

**Rzeszów - Jasionka
ILS y CAT II
RWY 27 (CAT A/B/C/D)**



MISSED APPROACH
Climb on course 264° to RZ374
then turn right to RZ372
and join holding at RZ372
climbing to 5000 (4331).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



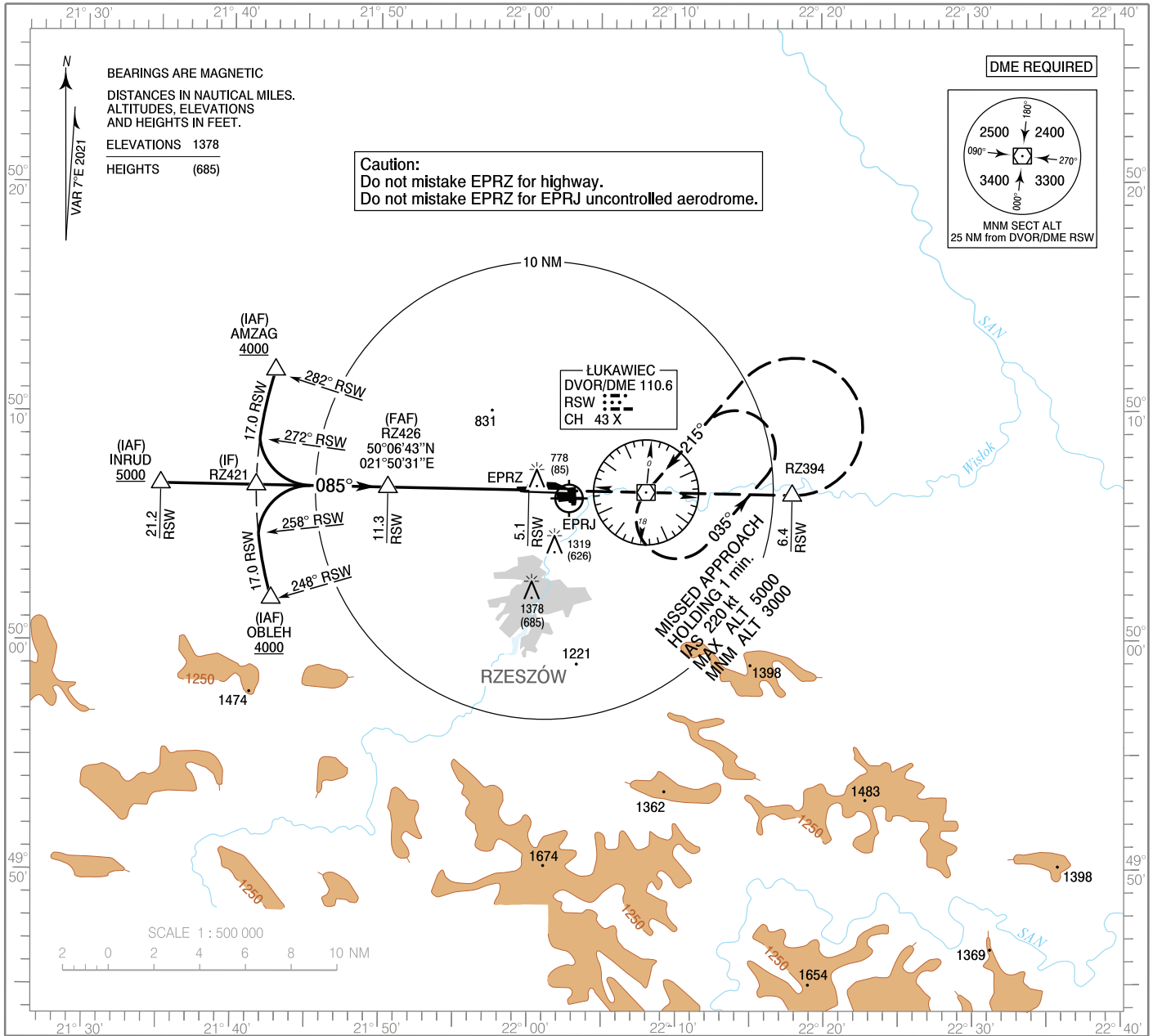
OCA (OCH)					Distance FAP - RW27 5.6 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	Cat. I	840 (171)	852 (183)	860 (191)	871 (202)	Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24
Cat. II	752 (83)		769 (100)	781 (112)	795 (126)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Final approach distance / altitude (height)							
					Distance	5	4	3	2				
					Altitude (height)	2260 (1591)	1940 (1271)	1620 (951)	1300 (631)				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

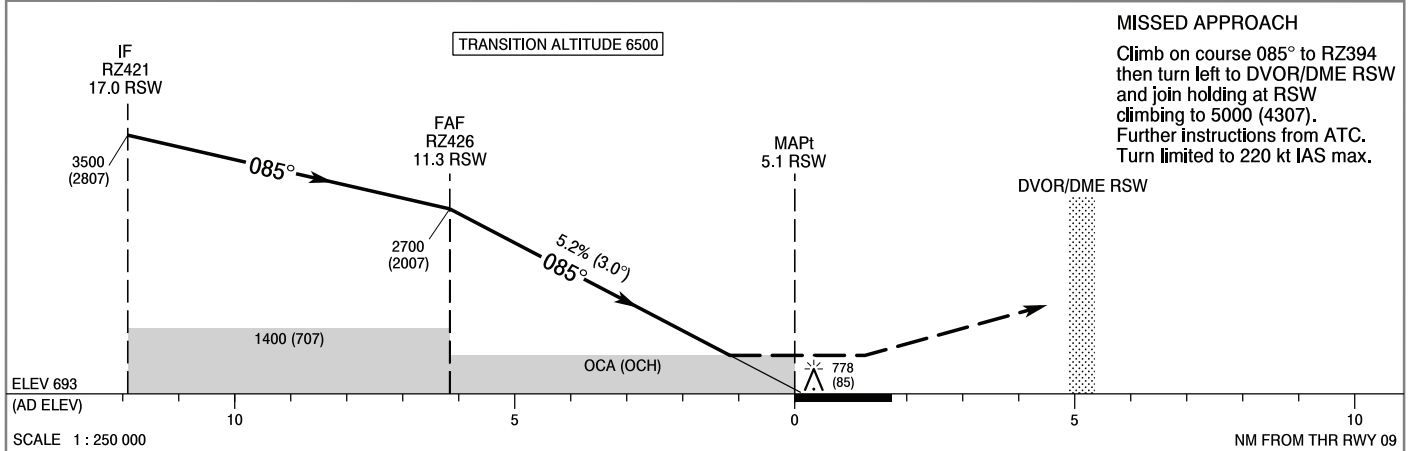
AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 09 ELEV 688 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805
ATIS 124.955

**Rzeszów - Jasionka
VOR
RWY 09 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.



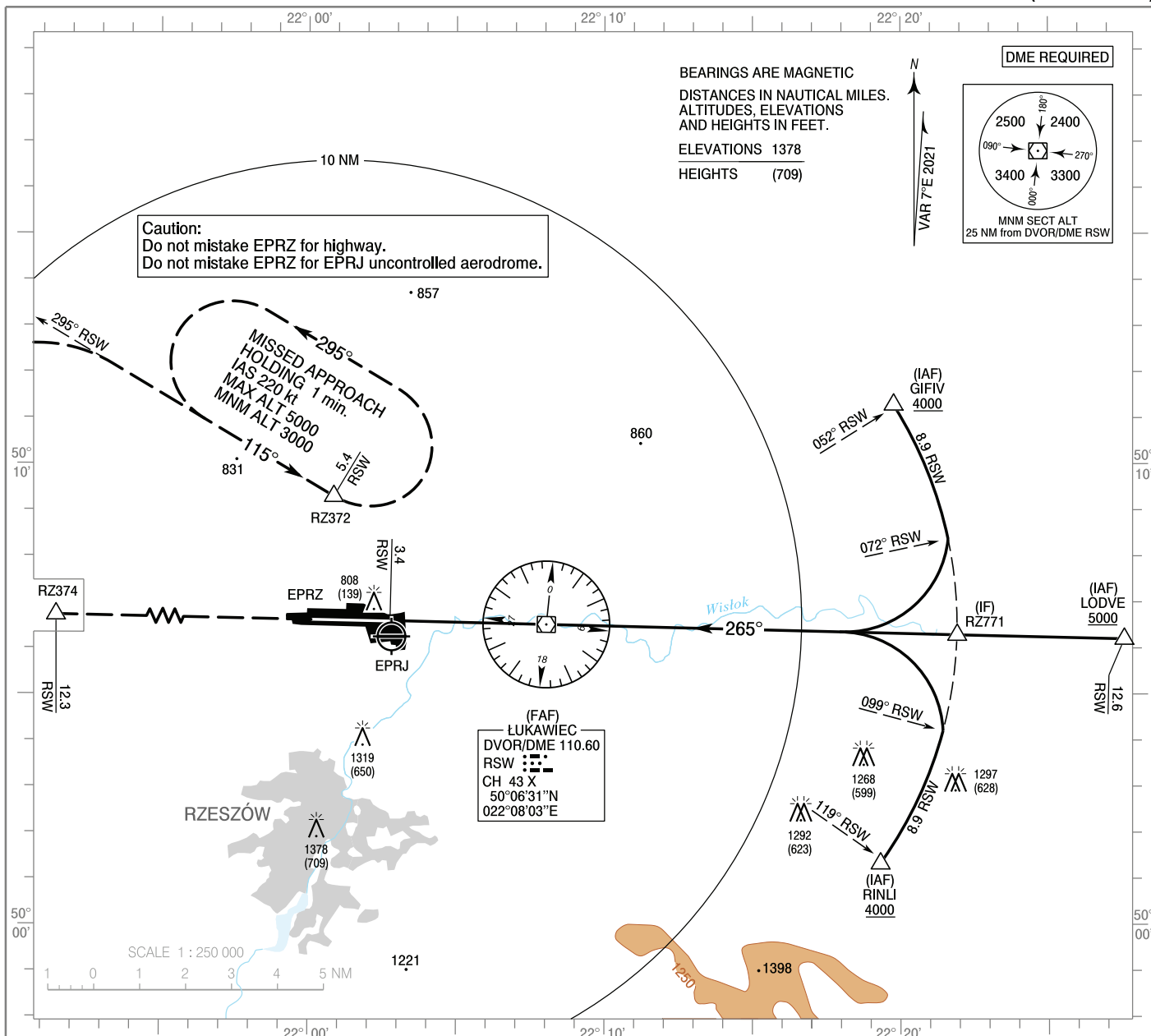
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.2 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1110 (417)	1110 (417)	1110 (417)	1110 (417)	Time	min : s	4 : 38	3 : 42	3 : 05	2 : 39	2 : 19	2 : 04
					Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
					Final approach distance / altitude (height)							
Circling	1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Distance		10	9	8	7		
*Cat C and D: circling north of aerodrome only.					Altitude (height)		2300 (1607)	1980 (1287)	1660 (967)	1340 (647)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

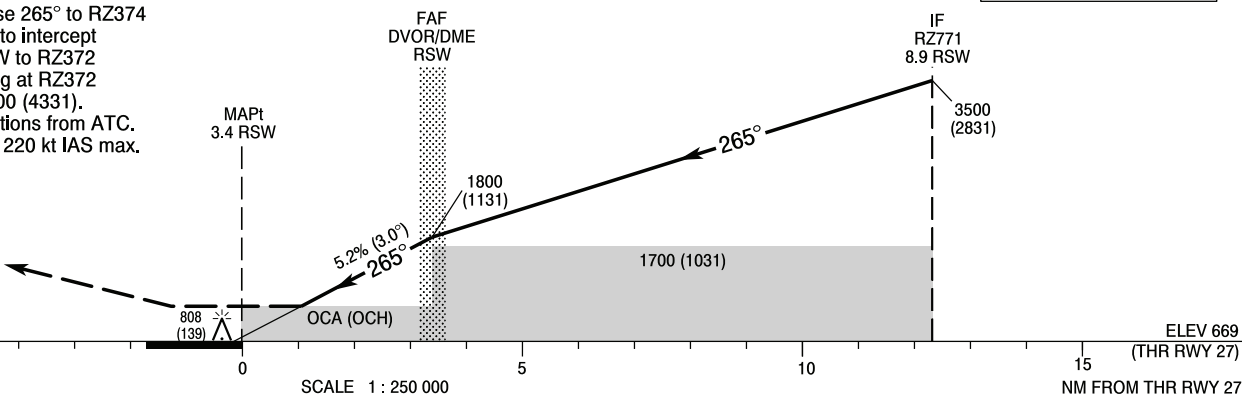
**Rzeszów - Jasionka
VOR
RWY 27 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.

MISSED APPROACH
Climb on course 265° to RZ374 then turn right to intercept RDL 295° RSW to RZ372 and join holding at RZ372 climbing to 5000 (4331). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



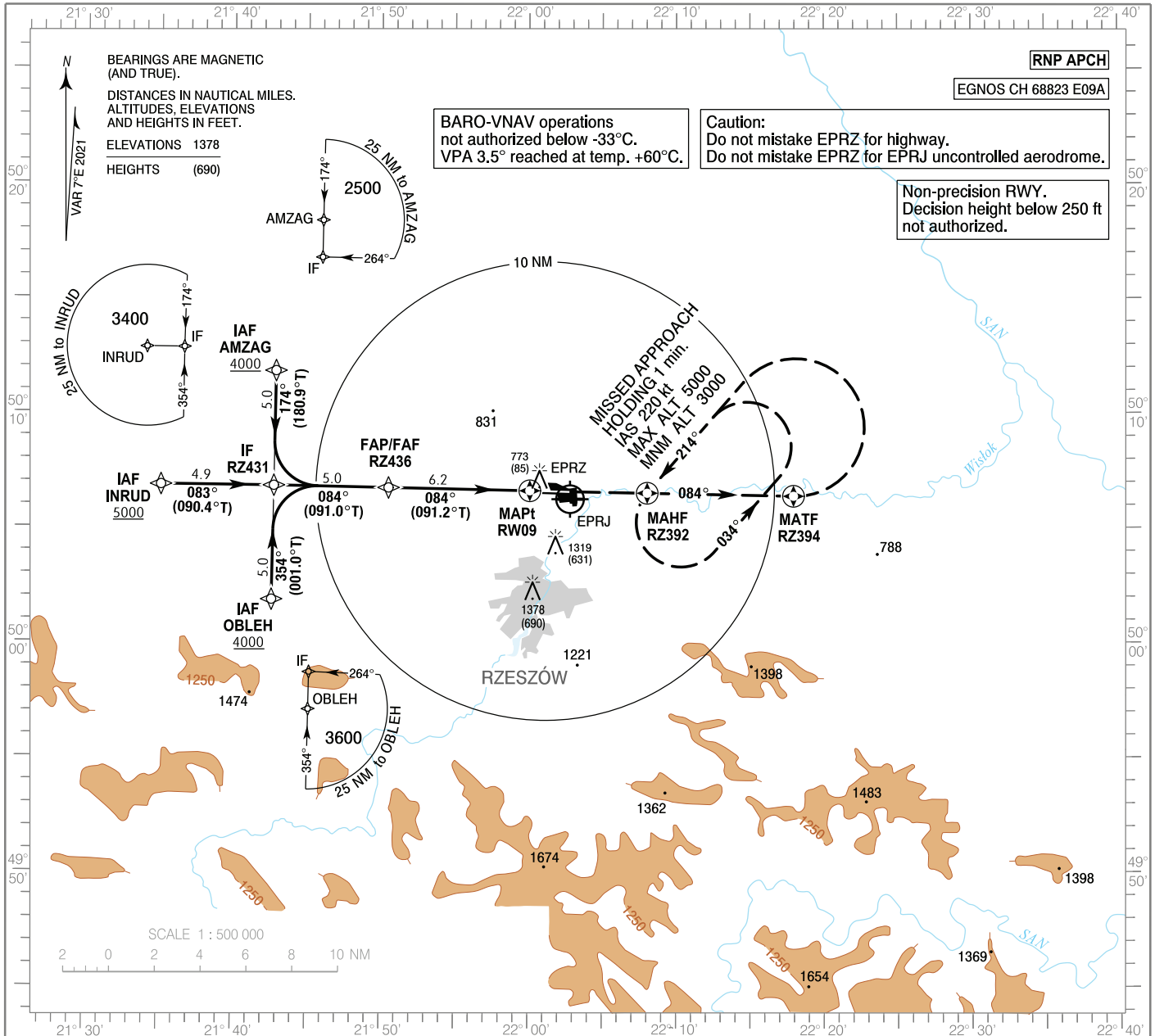
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 3.4 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight-in	1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)	Time	min : s	2 : 33	2 : 03	1 : 42	1 : 28	1 : 17	1 : 08
					Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
					Final approach distance / altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*	1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Distance	1	2	3				
					Altitude (height)	1490 (821)	1170 (501)	850 (181)				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

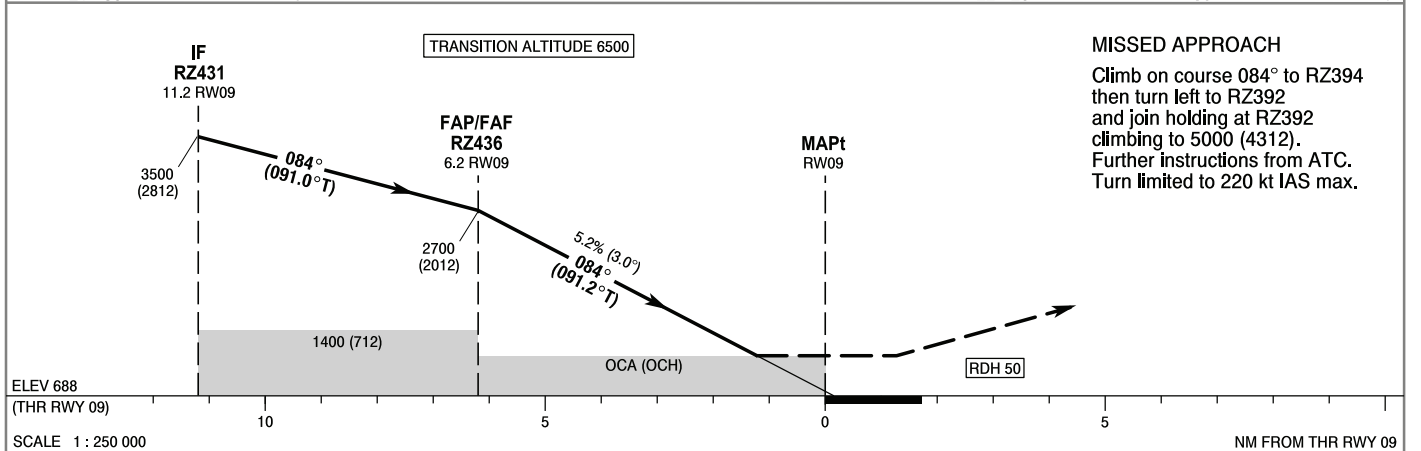
AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 09 ELEV 688 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 09

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

**Rzeszów - Jasionka
RNP
RWY 09 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.



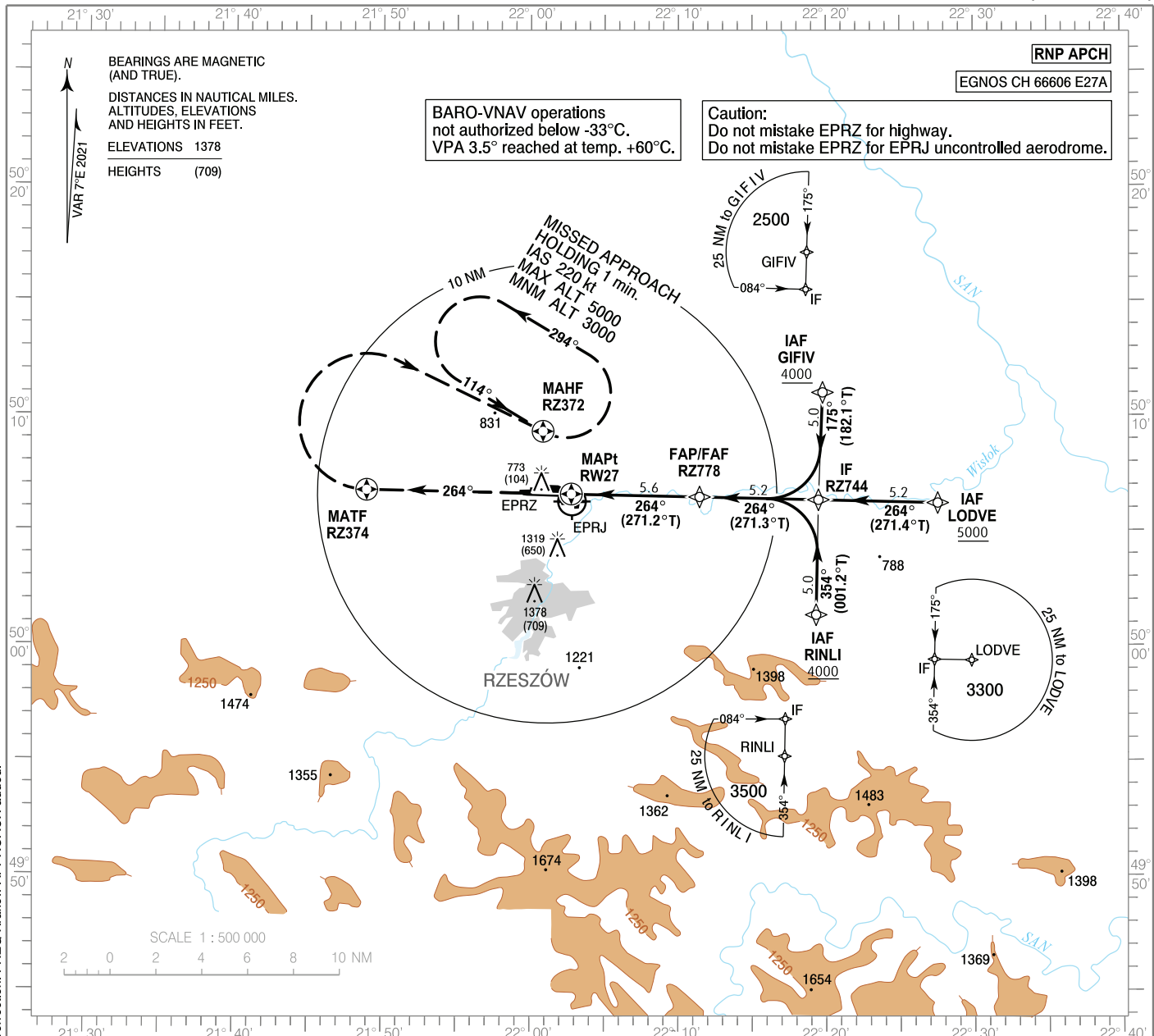
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.2 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	902 (214)	914 (226)	922 (234)	933 (245)	Time	min : s	4 : 38	3 : 42	3 : 05	2 : 39
LNAV / VNAV	920 (232)		940 (252)	940 (252)	950 (262)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LNAV	1110 (422)		1110 (422)	1110 (422)	1110 (422)		Final approach distance / altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Distance		5	4	3	2		
*Cat C and D: circling north of aerodrome only.						Altitude (height)		2340 (1652)	2020 (1332)	1700 (1012)	1380 (692)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Kraków APPROACH 133.030
Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805
ATIS 124.955

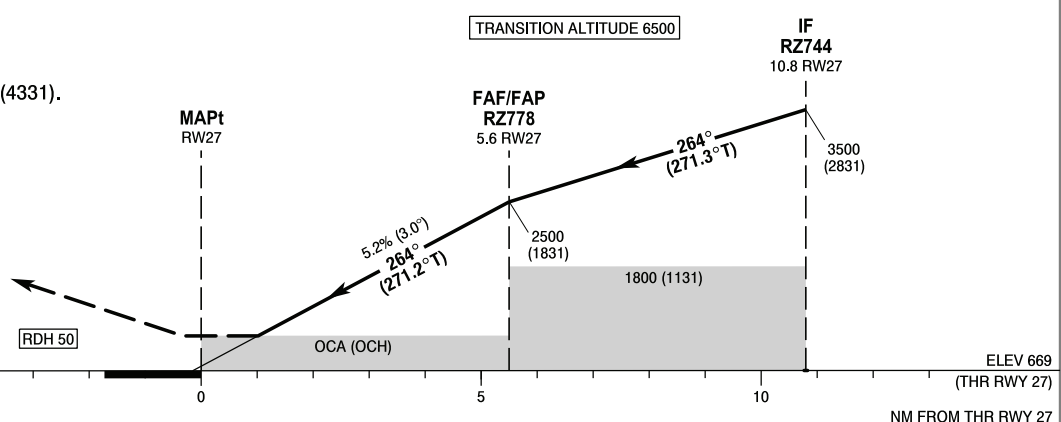
**Rzeszów - Jasionka
RNP
RWY 27 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.

MISSED APPROACH

Climb on course 264° to RZ374 then turn right to RZ372 and join holding at RZ372 climbing to 5000 (4331). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



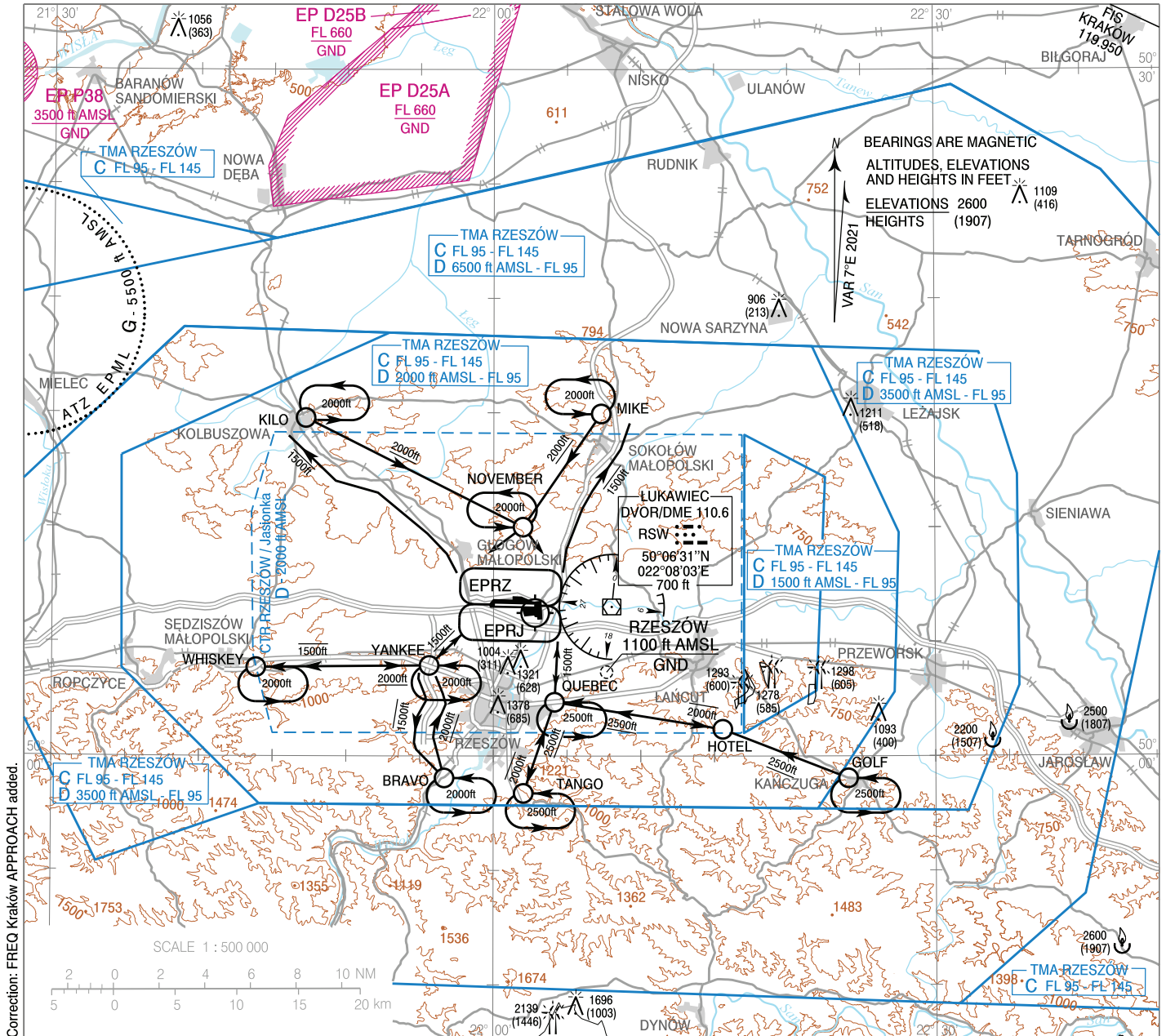
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.6 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	846 (177)	858 (189)	866 (197)	877 (208)	Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24
LNAV / VNAV	950 (281)		960 (291)	970 (301)	980 (311)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	850	950
LNAV	1050 (381)		1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)		Final approach distance / altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)	Distance	5	4	3	2			
*Cat C and D: circling north of aerodrome only.						Altitude (height)	2320 (1651)	2000 (1331)	1680 (1011)	1360 (691)			

AERODROME ELEV 693 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805

VFR
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Rzeszów - Jasionka



Correction: FREQ Kraków APPROACH added.

UAV VLOS flying areas (see: AIP ENR 5.3.1)



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	DESCRIPTION
BRAVO	49°59'02"N	021°56'40"E	Boguchwała town
GOLF	49°59'02"N	022°24'05"E	Western side of Kańczuga town
HOTEL	50°01'10"N	022°15'34"E	Intersection in Granica town
KILLO	50°14'46"N	021°47'12"E	Eastern side of Kolbuszowa town
MIKE	50°14'57"N	022°07'19"E	Northern side of Sokołów Małopolski town
NOVEMBER	50°10'00"N	022°02'00"E	Northern side of Wysoka Głogowska town
QUEBEC	50°02'21"N	022°04'09"E	Krasne Shopping Center
TANGO	49°58'22"N	022°02'02"E	Northern side of Tyczyn town
WHISKEY	50°03'52"N	021°43'52"E	Road intersectin in eastern side of Sędziszów Młp. town
YANKEE	50°03'57"N	021°55'38"E	Road intersection of expressway in Świlcza town

See AIP Poland AD 2 EPRZ

<p>2.22.4.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.</p>	<p>LVP operations will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the cloud base covering more than half of the sky reaches 200 ft or more with continuing improvement.</p>
<p>2.22.4.3 OPIS OPERACJI W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)</p>	<p>DESCRIPTION OF OPERATIONS DURING LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVPs)</p>
<p>2.22.4.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATS. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures Category II in operation".</p>	<p>During LVPs, special ATS procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low Visibility procedures Category II in operation".</p>
<p>2.22.4.3.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATS należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi.</p>	<p>During special ATS procedures, a significantly reduced landing rate should be expected, imposed by obligation of increasing longitudinal separation between arriving aircraft.</p>
<p>2.22.4.3.3 Od załóg przylatujących statków powietrznych służby ruchu lotniczego będą wymagały zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwania na pojazd FOLLOW ME.</p>	<p>Air traffic services will require from flight crews of arriving aircraft to report "runway vacated" when the aircraft has passed the stop bar and wait for the FOLLOW ME vehicle.</p>
<p>2.22.4.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 01 i RWY 19 w zależności od potrzeb operacyjnych. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 150 m.</p>	<p>During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 01 and RWY 19 depending on operational needs. Take-offs are prohibited if the RVR falls below 150 m.</p>
<p>2.22.4.3.5 Podczas obowiązywania procedur LVP, gdy RVR spadnie poniżej 550 m, kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego.</p>	<p>During LVP, FOLLOW ME guidance is required for taxiing from the stop bar to the parking stand when the RVR falls below 550 m.</p>
<p>2.22.4.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności ze służbami ruchu lotniczego użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.4.3.1 do 2.22.4.3.5 powyżej nie będą stosowane.</p>	<p>Pilots who wish to practice Category II ILS approaches for training purposes shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with air traffic services. In such circumstances measures described in points 2.22.4.3.1 to 2.22.4.3.5 above will not be applied.</p>
<p>2.22.5 LOTY SZKOLNE</p>	<p>TRAINING FLIGHTS</p>
<p>Loty szkolne IFR w CTR Olsztyn - Mazury i TMA OLSZTYN mogą być wykonywane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR MAZURY.</p>	<p>IFR training flights within Olsztyn - Mazury CTR and OLSZTYN TMA may be conducted after they have been notified by phone to MAZURY TWR and given ATC instructions.</p>
<p>Dokumentem upoważniającym do wykonania lotu szkolnego jest czytelnie wypełnione „Zlecenie na lot” lub „Planowej Listy Lotów”, zawierające nazwisko i imię szkolonego oraz instruktora, numer zadania i ćwiczenia, ilość planowanych lotów i planowany czas. Warunkiem wykonania lotu jest zatwierdzenie „Zlecenia na lot” lub „Planowej Listy Lotów” przez złożenie podpisu przez Szefa Szkolenia Praktycznego lub Szefa Szkolenia.</p>	<p>The document authorizing the performance of a training flight is a legibly completed "Flight Request" or "Scheduled Flight List", containing the name and surname of the trainee and instructor, the number of the task and exercise, the number of planned flights and the planned time. The flight can be performed upon the approval and signing of the "Flight Request" or "Planned List of Flights" by the Head of the Practical Training or the Head of Training.</p>
<p>Użytkownik statku powietrznego, realizujący loty szkolne lub treningowe ubiegający się o zniżkę, zobowiązany jest do przesłania kopii planu lotu wraz z kopią zlecenia wystawionego przez ośrodek szkolenia, nie później niż przed planowanym odlotem na adres: handling@mazuryairport.pl info@mazuryairport.pl</p>	<p>An aircraft user performing training flights, applying for an exemption from charges, is obliged to send a copy of the flight plan and a copy of the request issued by the training centre no later than before the planned departure to the e-mail address: handling@mazuryairport.pl info@mazuryairport.pl</p>

EPSY AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>2.23.1</p>	<p>Operacje lotnicze: - wymagające kategorii lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej powyżej CAT 8 ICAO, - poza godzinami pracy lotniska, - w godzinach nocnych o których mowa w pkt 2.21, - dla statków powietrznych o kodzie referencyjnym powyżej C, wymagają zgłoszenia 24 HR przed planowanym przylotem oraz zgody dyżurnego portu. Loty non-Schengen należy zgłosić 48 HR przed planowaną operacją.</p>	<p>Flight operations: - requiring a category for firefighting higher than CAT 8 ICAO, - outside AD operational hours, - during the night hours according to point 2.21, - by aircraft with reference Code above C, have to be notified to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the planned arrival. Non-Schengen flights should be notified 48 HR before the intended operation.</p>
<p>2.23.2</p>	<p>Zaleca się, aby przewoźnicy lotniczy kontaktowali się z agentem obsługi naziemnej z tygodniowym wyprzedzeniem przed planowanym przylotem, w celu upewnienia się, iż wszystkie niezbędne szczegóły związane z operacją lotniczą (w tym tankowanie) zostały zorganizowane i potwierdzone. Agent obsługi naziemnej prześle potwierdzenie możliwości wykonania obsługi naziemnej, wymieniając wszystkie jej szczegóły. Wszystkie usługi zapewniane przez agentów obsługi naziemnej powinno się zamawiać z wyprzedzeniem. Obsługa naziemna przewoźników lotniczych posiadających potwierdzenie możliwości wykonania obsługi, będzie wykonywana priorytetowo.</p>	<p>Air operators are advised to contact the handling agent one week in advance of the planned arrival in order to ensure that all necessary services related to the operation (including fuelling) are provided and confirmed. The handling agent will confirm the possibility of providing ground handling services, giving all details. Any services provided by the handling agents are to be requested in advance. Air operators having made arrangements for ground handling will be given priority.</p>

<p>Zarządzający posiada certyfikat AHAC z wyłączeniem obsługi materiałów radioaktywnych (Klasa 7).</p> <p>2.23.3 Na APN 3 dostępne są stanowiska przeznaczone do kotwiczenia statków powietrznych kodu A. Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych odpowiada załoga.</p> <p>2.23.4 Zamiar tankowania paliwa AVGAS 100 LL lub JET A1 należy zgłosić do organu ATS z uwzględnieniem rodzaju paliwa.</p> <p>2.23.5 Zarządzający lotniskiem Olsztyn - Mazury zwraca się z prośbą o zgłaszanie wszelkich zauważonych zagrożeń w postaci:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji. 2) Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł. 3) Oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami. 4) Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru. 5) Niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłoszone, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia. 6) Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. <p>Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl</p> <p>2.23.6 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS</p> <p>2.23.6.1 MIGRACJA PTAKÓW</p> <p>Przeloty kluczy gęsi nad lotniskiem Olsztyn - Mazury (punkty kontrolne ok. 1 km od THR 01 i THR 19 drogi startowej), w dzień i w nocy, w okresie migracji wiosennej (od ok. połowy lutego do końca kwietnia) i migracji jesiennej (od ok. połowy września do końca października). Kierunek NE głównie wiosną. Większość przelotów na pułapie <200 m. Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Najliczniejsze stado liczyło 350 osobników.</p> <p>2.23.6.2 OSTRZEŻENIE</p> <p>W okresie od marca do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na lotnisku EPSY na kierunku 01, najczęściej z pustulką. Na terenie lotniska bociany spotykane od kwietnia do końca sierpnia oraz żurawie od marca do ok. połowy sierpnia.</p> <p>W okresie wędrowek wiosennych i jesiennych mogą załatywać na teren. Wzmoczona aktywność ptaków na terenie lotniska i w jego otoczeniu w miesiącach: marzec, kwiecień, sierpień oraz październik.</p> <p>W okresie zimowym najczęściej spotykany myszół.</p> <p>2.23.6.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT</p> <p>Kontrola wykonywana jest przez Dyżurnego Operacyjnego Portu lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrznego (po lądowaniu).</p> <p>2.23.6.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ</p> <p>Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR/AFIS w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.</p>	<p>AD Administrator has AHAC certificate with an exclusion of handling radioactive materials (Class 7).</p> <p>APN 3 is provided with parking stands for anchoring code A aircraft. The crew is responsible for securing the parked aircraft against adverse weather conditions.</p> <p>The intention to refuel with AVGAS 100 LL or JET A1 is to be advised to the ATS unit including the type of fuel.</p> <p>The administration of Olsztyn - Mazury aerodrome asks for reporting identified hazards such as:</p> <p>Unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence.</p> <p>Hazardous, confusing or misleading lights.</p> <p>Dazzle created by large highly reflective surface.</p> <p>Sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency.</p> <p>Some non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be turned off screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.</p> <p>Other potential hazards to the safety of air traffic.</p> <p>Reports are to be sent to the e-mail address: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl</p> <p>BIRD MIGRATIONS AND AREA WITH SENSITIVE FAUNA</p> <p>BIRD MIGRATION</p> <p>Passages of skeins of geese over Olsztyn - Mazury aerodrome (control points around 1 km from RWY THR 01 and RWY THR 19), day and night, in the period of spring migration (from around mid-February until the end of April) and autumn migration (from around mid-September until the end of October). NE direction mainly in the spring. Most of the passages at <200 m. Usually the bird skeins amount to dozens of birds. The biggest flock amounted to 350 birds.</p> <p>WARNING</p> <p>There is a greater number of bird strikes at EPSY aerodrome on the direction 01, most often involving kestrels. Storks are encountered in the aerodrome area from April until the end of August and cranes from March until around mid-August.</p> <p>During spring and autumn migrations they may fly within the aerodrome area. Increased activity of birds in the aerodrome area and within its vicinity in: March, April, August and October.</p> <p>In the winter period buzzards can be met most frequently.</p> <p>WILDLIFE INSPECTION</p> <p>The inspection is carried out by the Airport Duty Officer or by the falconer with the following means/methods: with the use of birds of prey and/or a dog (in case of the falconer), pyrotechnic and bioacoustic means (in both cases). After reporting a wildlife strike, runway, taxiway and aircraft shall be checked (after landing).</p> <p>REPORTING</p> <p>Each presence of birds and ground animals in the area of the aerodrome shall be reported to TWR/AFIS to eliminate the risk by the aerodrome personnel.</p>
--	---

EPSY AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
AD 2 EPSY 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPSY 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 01/19	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 01/19
AD 2 EPSY 3-1-1	Mapa terenu dla podejść precyzyjnych - ICAO RWY 01/19	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 01/19
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO

AD 2 EPSY 4-2-1-0	RNP RWY 01	RNP RWY 01
AD 2 EPSY 4-2-2-0	RNP RWY 19	RNP RWY 19
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSY 5-3-1-0	RNP RWY 01	RNP RWY 01
AD 2 EPSY 5-3-2-0	RNP RWY 19	RNP RWY 19
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPSY 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-1-3	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-1	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-3	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-5	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-1-1	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-2-1	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 7-2-1	Mapa Tras Dolotowych i Odlotowych VFR	VFR Arrival and Departure Routes
AD 2 EPSY 8-1-1	Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków	Bird concentrations

EPSY AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	--	--

Brak penetracji.

No penetrations.

<p>Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p>2.4.4 Agent handlingowy <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Centrum Operacyjne H24 Telefon: +48-22-206-9450 Faks: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Częstotliwość: 131,580 MHz SITA: WAWVRXH</p> <p><u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-4546/-4547 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: duty.waw@welcome.as.pl Częstotliwość: 131,405 MHz 131,665 MHz - odladzanie SITA: WAWOOXH</p> <p>Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej.</p>	<p>Contact in commercial matters: Aviation Fuel Sales Team ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Phone: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Mobile: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p>2.4.4 Handling Agent <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131,580 MHz SITA: WAWVRXH</p> <p><u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/-4547 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: duty.waw@welcome.as.pl Frequency: 131,405 MHz 131,665 MHz - de-icing SITA: WAWOOXH</p> <p>ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services.</p>
---	---

EPWA AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
--------------------	---------------------------------	-----------------------------

1.	Hotele Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście.	Hotels Hotel at the airport, H24. City hotels.
2.	Restauracje Restauracje, bufety.	Restaurants Restaurants, snack-bars.
3.	Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów.	Transportation Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc (szpitale w mieście).	Medical facilities First aid (hospitals in the city).
5.	Usługi bankowe i pocztowe Na terenie portu.	Bank and Post office In the airport area.
6.	Informacja turystyczna Dostępna.	Tourist office Available.
7.	Uwagi 2.5.1 - Telefon: +48-22-650-4891 - Faks: +48-22-846-4991	Remarks 2.5.1 - Phone: +48-22-650-4891 - Fax: +48-22-846-4991

EPWA AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
--------------------	-----------------------------------	---

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 9 ICAO	Aerodrome category for firefighting CAT 9 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6 pojazd ratownictwa technicznego - 1 pojazd specjalny - schody ewakuacyjne -1 pojazd dowodzenia i łączności - 1 ambulanse - 2 kontener medyczny - 1 kontener do dekontaminacji - 1	Rescue equipment Fire and rescue vehicles - 6 technical rescue vehicle - 1 special vehicle - rescue stairs - 1 management and communication vehicle - 1 ambulances - 2 medical container - 1 decontamination container - 1

EPWA AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<p>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</p> <p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świateł linii środkowej, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania dla stanowisk 1-7A, 9-24. 	<p>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</p> <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, <p>- docking system for aircraft stands 1-7A, 9-24.</p>
2.	<p>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</p> <p><u>Oznakowanie:</u></p> <p>1. RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe.</p> <p>2. TWY: linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. RWY: Patrz punkt 2.14.</p> <p>2. TWY: Patrz punkt 2.15.3.</p>	<p>RWY and TWY markings and lights</p> <p><u>Marking:</u></p> <p>1. RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge.</p> <p>2. TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. RWY: See point 2.14.</p> <p>2. TWY: See point 2.15.3.</p>
3.	<p>Poprzeczki zatrzymania</p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione. Oprawy zagłębione poprzeczek zatrzymania są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 są wyposażone w światła wykonane w technologii halogenowej.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p>	<p>Stop bars</p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited.</p> <p>Stop bars inset lights fittings are equipped with LED lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 are equipped with halogen lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R are equipped with LED lights.</p>
4.	<p>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</p> <p>Światła ochronne: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>Światła ochronne RWY z wyłączeniem B7 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p>	<p>Other runway protection measures</p> <p>RWY guard lights: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>RWY guard lights excluding B7 are LED lights.</p>
5.	<p>Uwagi</p> <p>TWY N1, N2, N3 i S2 wyposażone są w światła RETIL.</p> <p>Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie linii środkowej TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu.</p> <p>Na TWY D4 brak świateł linii środkowej pomiędzy poprzeczką zatrzymania a RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 11 oraz na łuku pomiędzy RWY 29 i TWY D3.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 15 oraz pomiędzy RWY 33 i TWY D3.</p>	<p>Remarks</p> <p>TWY N1, N2, N3 and S2 are equipped with the RETIL lights.</p> <p>TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings.</p> <p>No centre line lights are available on TWY D4 between stop bar and RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 is equipped with LED lights.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 11 and on the curve between RWY 29 and TWY D3.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 15 as well as RWY 33 and TWY D3.</p>

EPWA AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
	<p>Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.</p> <p>Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.</p> <p>Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</p> <p>Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.</p>	<p>Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.</p> <p>Area 3 obstacle data: NIL.</p> <p>Information on the above mentioned data sets can be found at https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - nazwę władz wystawiających certyfikat, - typ statku powietrznego, - znaki rejestracyjne statku powietrznego, - maksymalną masę startową statku powietrznego, - informacje o rozdziale części II tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, według którego certyfikowany był statek powietrzny, - poziomy hałasu zmierzone w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB, - dopuszczalne poziomy hałasu w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB, - data wystawienia certyfikatu. <p>2.21.5.6 Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2. musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika w języku polskim.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - authority issuing the certificate, - aircraft type, - aircraft registration marks, - aircraft maximum take-off mass, - information on chapter of Part II, Vol. 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation according to which the aircraft was certified, - noise levels measured in reference points and expressed in EPNdB, - allowed noise levels in reference points, expressed in EPNdB, - date of issue. <p>The noise certificate referred to in point 2.21.5.2. shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.</p>
--	---

EPWA AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym Lotniska Chopina w Warszawie (TMA WARSZAWA), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

- *milami morskimi* (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,
- *stopami* (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,
- *węzłami* (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,
- *stopami na minutę* przy wyrażaniu prędkości pionowej.

Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA WARSZAWA, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1 AIP Polska.

2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - **tak szybko, jak to możliwe** - po starcie nawiązywać łączność z WARSZAWA ZBLIŻANIE na częstotliwości opublikowanej w ATIS (123,430MHz).

2.22.2 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA

Obowiązuje ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych dolatujących do Lotniska Chopina w Warszawie.

Jeżeli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, załogi statków powietrznych wykonujące lot zgodnie ze STAR, są obowiązane do ograniczenia prędkości wskazanych na mapach, odpowiednio: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0.

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 11 załogi powinny spodziewać się ograniczenia prędkości do 160 kt IAS i utrzymywania tej prędkości do 4 NM DME WAS.

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II & III or LOC RWY 33 załogi powinny spodziewać się ograniczenia prędkości do 160 kt IAS i utrzymywania tej prędkości do 4 NM DME WA.

Po ustabilizowaniu na radiału podejścia końcowego VOR RWY 11, RWY 15, RWY 29 lub RWY 33 załogi powinny spodziewać się redukcji prędkości do 160 kt IAS i utrzymywania tej prędkości do 8 NM DME OKC.

Po ustabilizowaniu na linii drogi podejścia końcowego RNP RWY 11, RWY 15, RWY 29 lub RWY 33 załogi powinny spodziewać się redukcji prędkości do 160 kt IAS i utrzymywania tej prędkości do 4 NM od właściwego THR.

W każdym przypadku załogi statków powietrznych muszą stosować się do instrukcji przekazywanych przez właściwy organ ATC.

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Warsaw Chopin Airport Terminal Control Area (WARSZAWA TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:

- *nautical miles* (NM) expressing distance in navigation,
- *feet* (ft) expressing heights, altitudes and elevations,
- *knots* (kt) expressing horizontal speed,
- *feet per minute* expressing vertical speed.

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 in AIP Poland only after prior request of the aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the WARSZAWA TMA.

ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft shall **as soon as possible** after take-off establish communication with WARSZAWA APPROACH on frequency published in ATIS (123.430 MHz).

SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR WARSZAWA TMA

General speed reduction procedure is mandatory for aircraft landing at Warsaw Chopin Airport.

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, flight crews performing flight in compliance with the STAR procedures are obliged to reduce speed indicated on charts respectively: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0.

When established on ILS CAT II or LOC RWY 11, flight crews shall expect speed reduction to 160 kt IAS and maintain this speed until 4 NM DME WAS.

When established on ILS CAT II & III or LOC RWY 33 flight crews shall expect speed reduction to 160 kt IAS and maintain this speed until 4 NM DME WA.

When established a final approach radial RWY 11, RWY 15, RWY 29 or RWY 33, flight crews shall expect speed reduction to 160 kt IAS and maintain this speed until 8 NM DME OKC.

When established on the final approach track RNP RWY 11, RWY 15, RWY 29 or RWY 33 flight crews shall expect speed reduction to 160 kt IAS and maintain this speed until 4 NM from the appropriate THR.

Each case flight crews are obliged to follow the instructions given by the appropriate ATC unit.

W przypadku niemożności utrzymywania prędkości zgodnie z opisaną procedurą i/lub instrukcjami ATC załoga zobowiązana jest natychmiast powiadomić organ ATC.

2.22.3 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

Loty szkolne w CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Loty techniczne, w tym obloty komisyjne w CTR WARSZAWA/Okęcie i/lub TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7.4-0.

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY Lotniska Chopina w Warszawie. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 i kończą się w FAF/FAP.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA WARSZAWA zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez dodatkowych ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczanego do wykonywania operacji RNAV 1. W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA WARSZAWA wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1.

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Zakręt do podejścia końcowego wykonywany jest zazwyczaj z zastosowaniem wektorowania radarowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 11 – REP GOSIT (ILS) oraz REP ASDAG (VOR), dla dołotów na RWY 15 – REP XERTU, dla dołotów na RWY 29 – REP VIBAT, dla dołotów na RWY 33 – REP ERLEG (ILS) oraz REP ARVAL (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

Jeżeli procedura ILS CAT II or LOC RWY 11 lub procedura ILS CAT II or LOC RWY 33 nie jest dostępna, należy spodziewać się wektorowania radarowego odpowiednio na FAF VOR RWY 11 lub FAF VOR RWY 33.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

Statki powietrzne odlatujące z lotniska EPWA przez SID EVINA, których planowany poziom przelotu jest poniżej FL 180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać niestandardowy odlot przed uruchomieniem silników.

2.22.4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

2.22.4.1.1 Procedura ogólna podczas wykonywania lotów innych niż według SID lub STAR

When it is not possible to maintain a speed in accordance with abovementioned procedure and/or ATC instructions, the flight crew shall immediately inform ATC unit.

TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

Training flights within the WARSZAWA/Okęcie CTR and within the WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Okęcie CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.7.4-0.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Warsaw Chopin Airport. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 and end at FAF/FAP positions.

RNAV SID and STAR procedures within the WARSZAWA TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. RNAV 1 approval is required to conduct these procedures without additional restrictions.

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV 1 not approved traffic. In case of any problems - radar vectoring will be initiated.

All holding patterns within the WARSZAWA TMA as directed by ATC. Holdings are available for non-RNAV 1 approved aircraft.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

On all RWY directions tactical points for non-standard shorter approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP GOSIT (ILS) and REP ASDAG (VOR), for RWY 15 arrivals - REP XERTU, for RWY 29 arrivals - REP VIBAT, for RWY 33 arrivals - REP ERLEG (ILS) and REP ARVAL (VOR). These points may be used only after request/approval of air crews.

If ILS CAT II or LOC RWY 11 procedure or ILS CAT II or LOC RWY 33 procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 11 or FAF VOR RWY 33 procedure accordingly.

Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on STAR charts. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.

Flights departing from EPWA aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file SID EVINA disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request none-standard departure before startup.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Trasa B-X-R-W: Od fabryki w południowej części Błonia - punkt **BRAVO** (52 11 03,44 N 020 36 49,94 E) wykonywać lot aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E) następnie skręcić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa T-X-R-W: Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** (51 58 14,47 N 020 50 00,76 E) wykonywać lot wzdłuż aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E), następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centru handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa G-K-N-O-E¹⁾: Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF** (51 59 26,53 N 021 14 04,93 E), wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO** (52 05 28,65 N 021 14 14,56 E), dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E). Lot należy wykonywać z ominięciem strefy EPP9 (Warszawa).

Trasa M-N-O-E¹⁾: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** (52 13 21,81 N 021 14 59,52 E) wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

Trasa Z-N-O-E¹⁾: Od terminala kolejowego Żerań - punkt **ZULU** (52 17 25,39 N 021 00 39,13 E), nad prawą linią brzegową rzeki Wisły oraz (o ile warunki meteorologiczne na to zezwalają) na wysokości min. 1600 ft AMSL do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), nw kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

¹⁾ Za wyjątkiem lotów lotnictwa państwowego, lotów specjalnych (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) oraz zwolnionych z tego obowiązku (np. oblot gazociągu) na podstawie decyzji Prezesa ULC, trasa N-O-E dostępna jest wyłącznie dla statków powietrznych startujących lub lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie.

B-X-R-W Route: From the factory in the southern part of Błonia town - **BRAVO** point (52 11 03.44 N 020 36 49.94 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 115°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then turn left and fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), next turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

T-X-R-W Route: From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** (51 58 14.47 N 020 50 00.76 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 354°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

G-K-N-O-E Route¹⁾: From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** (51 59 26.53 N 021 14 04.93 E) fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO** (52 05 28.65 N 021 14 14.56 E), then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E). Avoid the area EPP9 (Warszawa)

M-N-O-E Route¹⁾: From the intersection in Zakręt Town - **MIKE** point (52 13 21.81 N 021 14 59.52 E) fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) - **NOVEMBER** point (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - **OSCAR** point (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

Z-N-O-E Route¹⁾: From Żerań rail terminal - point **ZULU** (52 17 25.39 N 021 00 39.13 E) fly along the right bank of Vistula River and (if the meteorological conditions permit) at a minimum altitude 1600 ft AMSL until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

¹⁾ Except for state aircraft flights, special flights (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) and flights exempted from this obligation (e.g. flight check of pipeline) on the basis of the decision of the President of Civil Aviation Authority, N-O-E route is available only for aircraft taking-off and landing at Warsaw Chopin Airport.

VFR POINTS:

List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Okęcie CTR:

2.22.5.1 PUNKTY VFR:

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR WARSZAWA/Okęcie:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
NOVEMBER	52 13 03.05 N 021 05 50.18 E	Most Siekierkowski/Siekierkowski Bridge
OSCAR	52 11 51.16 N 021 03 06.07 E	Węzeł ul. Czerniakowska/Joint at Czerniakowska Street
ECHO	52 10 54.00 N 020 59 10.00 E	Skrzyżowanie ul. Marynarskiej i trasy S79/ Marynarska Street/S79 route intersection
WHISKEY	52 09 24.97 N 020 56 59.02 E	Wieża radaru/Radar tower
ROMEO	52 08 06.15 N 020 53 22.41 E	Centrum handlowe Janki/Shopping centre (Janki)
ALFA	52 03 47.52 N 020 44 35.59 E	Magazyn w m. Siostrzeń/Warehouse in Siostrzeń town
BRAVO	52 11 03.44 N 020 36 49.94 E	Fabryka w m. Błonia/Factory in Błonia town

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	51 05 56.2 N 016 53 35.1 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Sep 22) CAT II 4 / E	WRO	110.300 MHz	H24	51 06 37.4 N 016 51 38.5 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPWR AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	LOCAL AERODROME REGULATIONS
2.20.1	PRZEPISY I PROCEDURY ATC	ATC REGULATIONS AND PROCEDURES
	<p>Służba ATC lotniska Wrocław - Strachowice w godzinach 0630-2200 (0530-2100) UTC¹⁾ uruchamia stanowisko WROCLAW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:</p> <p>"DELIVERY is operating on frequency 121.805".</p> <p>¹⁾ - patrz GEN 2.1.</p>	<p>WROCLAW TWR will open the WROCLAW DELIVERY position between 0630-2200 (0530-2100) UTC¹⁾, operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS:</p> <p>"DELIVERY is operating on frequency 121.805".</p> <p>¹⁾ - see GEN 2.1.</p>
2.20.1.1	UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT	RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE
2.20.1.1.1	ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA	RADIO COMMUNICATION
	<p>Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność na częstotliwości podanej w ATIS w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - znak wywoławczy statku powietrznego, - numer stanowiska postojowego, - lotnisko przeznaczenia, - planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL), - ewentualne zmiany do planu lotu. <p>Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.</p>	<p>10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS for ATC clearance and report the following details:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft call sign, - parking stand number, - destination aerodrome, - planned cruising level (if other than in FPL), - any changes to the flight plan. <p>ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.</p>
2.20.1.1.2	DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)	DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)
	<p>Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, WROCLAW WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).</p> <p>Obowiązują następujące parametry czasowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depeszy RCD) Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT. - Tt (ostatni moment na otrzymanie depeszy RCD) Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT. - T0 1 minuta (określony standard) - T1 5 minut (określony standard) - T2 1 minuta (określony standard) <p>Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załoga powinna stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.</p> <p>Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.</p>	<p>In addition to clearances issued via radio, WROCLAW TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).</p> <p>The following time parameters apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ti (earliest point in time to receive RCD message) 30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT. 30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT. - Tt (latest point in time to receive RCD message) 5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT. 5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT. - T0 1 minute (defined standard) - T1 5 minutes (defined standard) - T2 1 minute (defined standard) <p>After initiating the datalink process, crews shall continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.</p> <p>Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.</p>

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

2.20.2 WIDOCZNOŚĆ APN, TWY A2 I TWY A3 Z TWR

VISIBILITY OF APN, TWY A2 AND TWY A3 FROM TWR

APN 1, TWY A2 i TWY A3 są niewidoczne z TWR.

APN 1, TWY A2 and TWY A3 are invisible from the TWR.

Wkolowywanie, wykolowywanie i podlot z/na APN 1 oraz kołowanie i podlot po TWY A2 oraz wyłącznie holowanie/wypychanie po TWY A3 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Entering, exiting and air-taxiing from/to APN 1, both taxiing and air-taxiing on TWY A2, and only towing/pushing on TWY A3 are carried out under the supervision of the marshaller.

Stanowiska postojowe 17 i 18 na APN 2 są niewidoczne z TWR.

Stands No 17 and 18 on APN 2 are invisible from TWR.

2.20.3 PROCEDURY RUCHU STATKÓW POWIETRZNYCH

AIRCRAFT MOVEMENT PROCEDURES

2.20.3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TAXIING PROCEDURES

TWY D1 spełnia wymagania dla samolotów kodu C o bazie kół mniejszej niż 18 m.

TWY D1 meets the requirements for Code C aeroplanes with a wheelbase of less than 18 m.

TWY E1, E2 oraz APN 4 dostępne dla statków powietrznych o bazie kół mniejszej niż 18 m i rozstawie kół głównego podwozia do 8 m.

TWYs E1, E2 and APN 4 available for aircraft with a wheelbase of less than 18 m and with a main gear wheel span up to 8 m.

Kołowanie samolotów kodu C po TWYs E1, E2 oraz APN 4 wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

Code C aeroplanes are to taxi on TWYs E1, E2 and APN 4 only with FOLLOW ME assistance.

TWY E3, E4, D4 spełniają wymagania dla samolotów kodu B.

TWYs E3, E4, D4 meet the requirements for Code B aeroplanes.

Kołowanie samolotów w nocy oraz podczas LVP od/do poprzeczki zatrzymania na TWY D1, D4 oraz na TWY E1, E2, E3, E4 wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

At night and during LVP, aircraft are to taxi from/to the stop bars on TWYs D1, D4 and on TWYs E1, E2, E3, E4 only with FOLLOW ME assistance.

Żałogi statków powietrznych mogą zgłosić potrzebę asysty FOLLOW ME podczas kołowania w każdych warunkach meteorologicznych w nocy oraz w dzień.

Crews may report the need of FOLLOW ME assistance during taxiing in all meteorological conditions, night and day.

2.20.3.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE POSTOJU STATKÓW POWIETRZNYCH

AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na płytach postojowych: Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez WROCŁAW TWR.

The following procedures/restrictions are applicable on the APNs: Ground movement instructions are issued by WROCŁAW TWR.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może się odbywać tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od WROCŁAW TWR.

Engine start-up, taxiing, towing and push-back may be carried out with established radio communication and following permission from WROCŁAW TWR.

Koordynator ruchu naziemnego prowadzi nadzór nad bezpieczeństwem ruchu statków powietrznych na płytach postojowych samolotów, TWY A2, TWY A3 oraz płaszczyźnie do odladania, z wyłączeniem samodzielnego wkolowania/wykolowania statków powietrznych według oznakowania poziomego na stanowiskach nr 51 i 52. Ustawienie statków powietrznych na płaszczyźnie do odladania w sposób inny niż wskazuje oznakowanie poziome odbywa się wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

The marshaller supervises aircraft movements on the APNs, TWY A2, TWY A3 and de-icing pad, except for unassisted aircraft entry into/exit from stands No 51 and 52 in accordance with markings. The positioning of aircraft on the de-icing pad in a manner other than indicated by the markings shall be carried out under marshaller guidance only.

Na stanowiskach nr 51 i 52 dopuszcza się postój samolotów niezwiązany z odladaniem po uzyskaniu zgody kontrolera TWR.

Aircraft may be parked on stands No 51 and 52 for purposes other than de-icing with the permission of TWR controller.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płytach postojowych samolotu oraz drogach kołowania TWY A2 i TWY A3 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

All aircraft manoeuvres on the APNs and TWY A2 and TWY A3 may be carried out only with marshalling assistance.

Wprowadzenie lub wyprowadzenie statku powietrznego na stanowiska postojowe może odbywać się według wskazań świetlnego systemu dokowania, za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

Aircraft may enter and exit the parking stands following the instructions given by the Visual Guidance Docking System, with FOLLOW ME assistance, and according to the marshaller's instructions.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na APN lub drogach kołowania TWY A2 i TWY A3.

The marshaller can stop or forbid a manoeuvre if the safety is at risk or the situation on the APN or TWY A2 and TWY A3 requires him to do so.

Na stanowiskach: 1-18 oraz 21-22 obowiązuje procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: Airbus 300/310/318/319/320/321, Boeing 717/727, Boeing 737 od 300 do 900, Boeing 757, Boeing 767 (do 150 t TOW), CRJ-100/200/700/850/900, Dash 8-Q400, Embraer 170/175/190/195, MD 80/90, DC9, F70/100.

On parking stands: 1-18 and 21-22 a push-back procedure for the following aircraft types is applicable: Airbus 300/310/318/319/320/321, Boeing 717/727, Boeing 737 from 300 to 900, Boeing 757, Boeing 767 (up to 150 t TOW), CRJ-100/200/700/850/900, Dash 8-Q400, Embraer 170/175/190/195, MD 80/90, DC9, F70/100.

Otrzymując instrukcje wypychania, załoga powinna przekazać personelowi odpowiedzialnemu za wypychanie kierunek ustawienia końcowego samolotu.

When receiving the push-back instruction, the crew shall report the direction of the final aeroplane position to the personnel responsible for push-back.

Stanowiska 8-12: dopuszcza się wycofywania na silnikach statków powietrznych nie większych niż AT72 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Stands 8-12: aircraft not greater than AT72 may exit a stand under own power with marshalling assistance.

Postój na stanowiskach 9-12: według wskazań świetlnego systemu dokowania lub według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Parking on stands 9-12: according to the instructions given by the Visual Guidance Docking System or to the marshaller's instructions.

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznaczeniami poziomymi, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Światła wprowadzenia na stanowiska 1-6, 8-18 w użyciu w nocy, poniżej RVR 550 m lub na żądanie pilota statku powietrznego.

W przypadku, gdy kołowanie statku powietrznego zgodnie ze światłami wprowadzenia na stanowiska jest niemożliwe, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Decyzję dotyczącą skierowania samolotu na APN 3 podejmuje dyżurny operacyjny portu w porozumieniu z koordynatorem ruchu naziemnego oraz kontrolerem ruchu lotniczego.

Wkołowanie i wykołowanie statków powietrznych na/z APN 3 i 4 możliwe jest tylko w asyście FOLLOW ME.

Na APN 4 posadowiono trzy hangary (patrz AD 2 EPWR 1-1-1). Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangarów może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wszystkie manewry statków powietrznych na APN 3 i 4 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Na APN 1 wprowadzono do użytkowania płytę przedhangarową oraz postawiono hangar (patrz AD 2 EPWR 1-1-1).

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Zabrania się kołowania na włączonych silnikach na stanowiska 27H oraz 28H.

Możliwe jest końcowe zatrzymanie samolotu przez koordynatora ruchu naziemnego przed hangarem, jedynie w przypadku pełnej gotowości obsługi technicznej do natychmiastowego holowania samolotu do hangaru na stanowiska 27H, 28H.

Holowanie na stanowiska hangarowe następuje po wyłączeniu silników napędowych.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wzdłuż południowej krawędzi TWY A2 i TWY A3 wprowadzono do użytkowania płytę przedhangarową ze stanowiskami hangarowymi 27H, 28H, 29H, 30H oraz postawiono dwa hangary (patrz AD 2 EPWR 1-1-1).

Stanowiska 27H, 28H, 29H, 30H są stanowiskami hangarowymi kodu C przeznaczonymi do obsługi technicznej statków powietrznych wewnątrz hangaru.

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Zabrania się kołowania na włączonych silnikach na TWY A3 oraz na stanowiska hangarowe

Na TWY A3 oraz na stanowiskach hangarowych dopuszczone jest wyłącznie holowanie/wypychanie.

Holowanie statków powietrznych na TWY A3 oraz na stanowiskach hangarowych następuje po wyłączeniu silników napędowych.

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Komunikacja pojazdów oraz pieszych z/do hangarów wyłącznie drogą serwisową przecinającą TWY A3.

Możliwe jest końcowe zatrzymanie samolotu przez koordynatora ruchu naziemnego przed hangarem na TWY A2, jedynie w przypadku pełnej gotowości obsługi technicznej do natychmiastowego holowania samolotu do hangaru na stanowiska 27H, 28H.

Obok APN 4 posadowiono hangar (patrz AD 2 EPWR 1-1-1). Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z hangaru na TWY E2 oraz z APN 4 do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

In any event that the intended aircraft position or the aircraft stand entry/exit procedure is inconsistent with the markings, the marshaller's instructions shall be followed.

Lead-in lights at parking stands 1-6, 8-18 are used at night, below 550 m RVR, or at the pilot's request.

In any event that taxiing according to the parking stand lead-in lights is impossible, the marshaller's instructions shall be followed.

The decision on whether an aircraft will be directed to APN 3 is made by the airport duty officer in agreement with the marshaller and the air traffic controller.

Aircraft may enter/exit APNs 3 and 4 only with FOLLOW ME assistance.

Three hangars have been located on APN 4 (see AD 2 EPWR 1-1-1). Aircraft push-back/docking from/in the hangars may be carried out under marshalling guidance only.

Any aircraft manoeuvres on APNs 3 and 4 may be carried out only with marshalling guidance.

A hangar apron has been put into operational use and a hangar has been erected on APN 1 (see AD 2 EPWR 1-1-1).

Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.

Taxiing into stands 27H and 28H with engines turned on is forbidden.

It is possible to stop the aircraft in front of the hangar by the marshaller only in case the technical staff is in full readiness to immediately tow the aircraft into the hangar on stands 27H, 28H.

Towing into hangar stands occurs after turning off the propulsion engines.

Any aircraft manoeuvres on the apron in front of the hangar may be carried out only with marshalling guidance.

Along the south edge of TWY A2 and TWY A3 a pre-hangar apron with hangar stands 27H, 28H, 29H, 30H was introduced and two hangars were placed (see AD 2 EPWR 1-1-1).

Stands 27H, 28H, 29H, 30H are C-code hangar stands intended for aircraft maintenance inside of the hangars.

Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.

It is forbidden to taxi with running engines on TWY A3 and at hangar stands.

Only pushing/towing is allowed on TWY A3 and hangar stands.

The towing of the aircraft on TWY A3 and on hangar stands takes place after turning off the propulsion engines.

Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.

All aircraft maneuvers on the pre-hangar apron may only be performed under the supervision of the marshaller.

Communication of vehicles and pedestrians from/to the hangars only via the service road crossing the TWY A3.

It is possible to stop the aircraft in front of the hangar on TWY A2, by the marshaller only in case the technical staff is in full readiness to immediately tow the aircraft into the hangar on stands 27H, 28H.

A hangar has been erected next to APN 4 (see AD 2 EPWR 1-1-1). The pushing of aircraft out of the hangar onto TWY E2 and into the hangar from APN 4 may be carried out under marshalling guidance only.

2.20.3.3 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

AIRCRAFT DE-ICING PROCEDURES

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na płycie do odladzania (DP) znajdującej się pomiędzy TWY B3 i B4.

Wkolowanie statków powietrznych na DP jest możliwe wyłącznie drogą TWY B3.

Płaszczyna do odladzania posiada stanowiska nr 51 oraz 52 umożliwiające jednoczesny postój oraz odladzanie dwóch samolotów o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

Wkolowanie oraz wykolowanie na/z stanowiska nr 51 oraz 52 statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 52 m odbywa się samodzielnie według wzrokowych pomocy nawigacyjnych.

Płaszczyna posiada światła prowadzenia na stanowiska postojowe, światła wyjazdu z płaszczyny do odladzania, oznakowanie poziome, pionowe oraz oświetlenie płaszczyny.

Załoga statku powietrznego po zgłoszeniu kontrolerowi TWR potrzeby odladzania samodzielnie kołuje na płaszczynę.

Możliwe ustawienie statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł powyżej 52 m, z zachowaniem właściwych odległości bezpieczeństwa, wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu odladzania.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR.

Wyjątkowo dopuszcza się odladzanie statków powietrznych na stanowisku nr 26.

Aircraft are de-iced on the de-icing pad (DP) located near TWYs B3 and B4.

Aircraft may enter the DP only via TWY B3.

The de-icing pad has stands No 51 and 52 allowing two aircraft with a wingspan up to 52 m to be de-iced at the same time.

The entry into/exit from stands No 51 and 52 by aircraft with a maximum wingspan up to 52 m shall be carried out without marshaller assistance using visual aids.

The de-icing pad has aircraft stand manoeuvring guidance lights, de-icing facility exit lights, markings, signs and illumination of the facility.

Flight crew shall, after reporting to TWR the need for de-icing, taxi to the de-icing pad without assistance.

Aircraft with a maximum wingspan exceeding 52 m may be positioned with adequate safety distances under marshaller guidance only.

After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall be notified by ground personnel of the completion of de-icing.

After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall follow the instructions of TWR controller.

Exceptionally, aircraft de-icing may be carried out on stand No 26.

2.20.3.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA SAFEGATE

Stanowiska postojowe 9, 10, 11, 12 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK.

SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju.

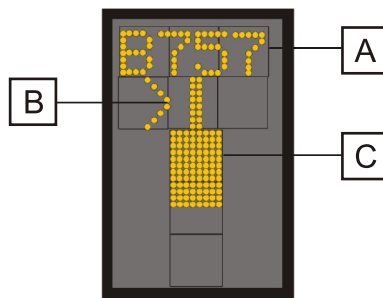
Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

AUTOMATED DOCKING SYSTEM SAFEGATE

Parking stands 9, 10, 11, 12 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK.

SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

ACFT type	typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)	aircraft type (previously defined by the operator)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT	weryfikacja typu samolotu lub testowanie systemu	ACFT type verification or system test
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast

STOP next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)

B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE

Pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej/wskaźnik linii centralnej.	Centre line lead field/centre line indicator.
Wyświetlacz systemu SAFEDOCK zapewnia prawidłowy odczyt komunikatów z obydwu foteli pilota.	The SAFEDOCK display ensures that the message is correctly interpreted from both pilot's seats.

C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD

Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.
---	--

2.20.3.4.1 CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU SAFEDOCK

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ samolotu.

Przesuwające się strzałki (w polu B oraz C) wskazują uaktywnienie się systemu oraz przechwytywanie zbliżającego się statku powietrznego.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.

Obserwować czerwone i żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 30 m od miejsca zatrzymania wskaźnik stopnia zbliżania przedstawia pilotowi pozostały do przebycia dystans przez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Wyłączenie jednego rzędu oznacza przebycie 0,5 m.

Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia azymutalnego.

Gdy samolot zostanie prawidłowo zatrzymany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat OK.

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach pola prowadzenia azymutalnego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

2.20.3.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Nie można rozpocząć procedury wkołowania na stanowisko postojowe jeżeli system nie jest aktywny lub nie wyświetla się prawidłowy typ statku powietrznego.

Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system SAFEDOCK.

W przypadku niesprawności systemu SAFEDOCK lub na prośbę pilota, ustawianie samolotu na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu SAFEDOCK podczas operacji wprowadzania samolotu na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Kiedy samolot nie zostanie wykryty przez system SAFEDOCK (brak żółtego pola zbliżania), pilot musi zatrzymać samolot w bezpiecznej odległości od rękawa.

Pojawienie się komunikatu WAIT oznacza konieczność chwilowego zatrzymania samolotu. Kontynuowanie kołowania na stanowisko może nastąpić po pojawieniu się żółtego pola wskaźnika zbliżania oraz zastąpieniu komunikatu WAIT właściwym typem statku powietrznego.

Jeżeli pilot nie jest pewien informacji wyświetlanych na wyświetlaczu SAFEDOCK, musi natychmiast zatrzymać samolot i uzyskać dodatkowe, rozstrzygające informacje.

W przypadku, gdy na wyświetlaczu nie są wyświetlane żadne komunikaty lub wyświetlone są dwa czerwone prostokąty oznacza to awarię systemu dokowania. Należy natychmiast zatrzymać samolot.

2.20.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU

ACTIVITIES TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SAFEDOCK SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Moving arrows (in B and C field) indicate that the system is active and ready to dock the approaching aeroplane.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

Observe the red and yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 30 m from the docking position, the approach distance indicator shows to the pilot the remaining distance by switching off successive rows of LED indicators. Each switched-off row is equal to 0.5 m of the traversed distance.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

When the aeroplane is docked in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

EMERGENCY STOP: when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

The docking procedure into the aircraft stand may not be commenced if the system is inactive or an appropriate aircraft type is not displayed.

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the SAFEDOCK system.

In the event of malfunction of the SAFEDOCK system or at the pilot's request, the docking of the aeroplane on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.

In the event of failure and/or shut-off of the SAFEDOCK system during a docking operation, the operation will be completed with marshalling assistance.

If the aeroplane has not been detected by the SAFEDOCK system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aeroplane at a safe distance from the air bridge.

The display of WAIT message indicates necessity to stop the aeroplane temporarily. Taxiing at the stand may be continued after yellow approach distance field is shown and the WAIT message is replaced by an appropriate aircraft type.

If the pilot is unsure of the information shown by the SAFEDOCK system, he must stop the aeroplane immediately and obtain additional decisive information.

In case where no messages are shown on the display or two red rectangles appear, a system failure is indicated. The aeroplane must be stopped immediately.

OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

Lotnisko Wrocław-Strachowice posiada kod referencyjny 4D ICAO.

RWY oraz TWY A1, A2, B1, B2, B3, B4, C są przystosowane dla samolotów kodu E oraz F.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu E – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladania.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu F – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladania.

Operacje samolotów kodu E oraz F są dopuszczalne pod warunkami opisanymi poniżej.

Wszystkie operacje samolotów kodu E oraz F na drogach kołowania, płytach postojowych oraz płaszczyźnie do odladania wykonywane są obowiązkowo w asyście Follow Me.

Samoloty o literze kodu E oraz F mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego – e-mail: dyzurny@airport.wroclaw.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPWR jako lotnisko zapasowe.

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych.

Wrocław-Strachowice aerodrome is of code 4D ICAO.

The RWY and TWYs A1, A2, B1, B2, B3, B4, C are adapted for code E and F aeroplanes.

Aircraft stands for code E aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Aircraft stands for code F aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Operations of code E and F aeroplanes are allowed under the conditions described below.

Any operations of code E and F aeroplanes on the TWYs, APNs, and de-icing pad shall be carried out with Follow Me assistance.

Code E and F aeroplanes may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: dyzurny@airport.wroclaw.pl). The permission is not required for aircraft in emergency situations and those for which the EPWR aerodrome is an alternate.

For code D, E and F aeroplanes, backtrack in the vicinity of the touchdown zone with the blow-out in the direction of PAPI is prohibited.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along the TWY centre line marking.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines.

EPWR AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE	NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS
	<p>Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku Wrocław - Strachowice ustala się następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych.</p> <p><u>Doloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p><u>Odloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p>UWAGA</p> <p>W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹, o ile warunki atmosferyczne (i/ lub) techniczne nie są przeszkodą, ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p><u>Doloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 11, 2. RWY 29. <p><u>Odloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <ol style="list-style-type: none"> jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem, wodą lub błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami; przy lądowaniu: <ul style="list-style-type: none"> - gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; lub - przy podejściu do lądowania, którego pionowe minima operacyjne (OCH) są większe niż 300 ft nad wzniesieniem lotniska i: <ol style="list-style-type: none"> 1) pułap chmur jest niższy niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska; lub 2) widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m; podczas startu, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty; 	<p>The following noise abatement runway preference system has been established for Wrocław - Strachowice aerodrome:</p> <p><u>Arrivals:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p><u>Departures:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p>NOTE</p> <p>Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹, weather (and/or) technical conditions permitting, the following runway preference system is in force:</p> <p><u>Arrivals:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 11, 2. RWY 29. <p><u>Departures:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 29, 2. RWY 11. <p>Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <p>if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances;</p> <p>for landing in conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - when the ceiling is lower than 500 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m, or - when the approach requires vertical minima greater than 300 ft above aerodrome elevation and: <ol style="list-style-type: none"> 1) the ceiling is lower than 800 ft above aerodrome elevation; or 2) the visibility is less than 3000 m; <p>for take-off when the visibility is less than 1900 m;</p> <p>when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;</p>

- e) gdy składowa wiatru boczny, włączając porywy przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylny, włączając porywy przekracza 9 km/h (5 kt).

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku Wrocław - Strachowice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać zgodnie ze standardowymi odlotami instrumentalnymi (SID) określonymi w AD 2 EPWR.

Gdy tylko to możliwe ATC będą udzielać skrótów. Z RWY 29 zakręt w lewo należy wykonać nie wcześniej niż po minięciu punktu WR901.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty od RWY 11 oraz RWY 29 wykonywać według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom 1 - Procedury lotu, część 1, dział 7.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ lotnisko niedostępne dla statków powietrznych kodu E i F. Ograniczenia nie mają zastosowania dla lotów: HOSP, SAR, HUM, EMER oraz HEAD.

Wykonywanie lotów szkolnych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ jest zabronione.

2.21.3 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie którego statek powietrzny podchodzący do lądowania zniżają się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego w celu zredukowania wpływu hałasu lotniczego na otoczenie i w miarę możliwości, zredukowania zużycia paliwa i emisji spalin.

Technika CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy;
- oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.

2.21.4 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

W celu zmniejszenia emisji hałasu, zwłaszcza w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹, zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

Samoloty lądujące między 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ na RWY 29, gdy pozwala na to sytuacja w ruchu lotniczym, powinny kołować na APN 1 oraz APN 3 po drodze startowej.

Samoloty lądujące między 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ na RWY 11, gdy pozwala na to sytuacja w ruchu lotniczym, powinny kołować na APN 2 po drodze startowej.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum. Preferowane korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU.

when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The aircraft operators who perform air operations at Wrocław - Strachowice aerodrome should apply to noise abatement procedures equivalent for certain type of aircraft in order to reduce the level of noise in the direct area of the aerodrome.

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be performed in accordance with the Standard Instrument Departures specified in AD 2 EPWR.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible. After departure from RWY 29 left turn should be commenced not earlier than after passing WR901.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 11 and RWY 29 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1) as specified in the Appendix to chapter 3 of ICAO 8168, Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations, Volume 1 - Flight Procedures, Part 1, section 7.

Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹, the aerodrome is not available for Code E and F aircraft. The restrictions do not apply to HOSP, SAR, HUM, EMER and HEAD flights.

Training flights are forbidden between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 track miles to touchdown, when ready descend;
- expect base leg after/before/between WPT.

LIMITATION OF NOISE EMISSION

In order to reduce the noise emission, particularly between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹, it is recommended to limit the use of reverse thrust, use the extended landing run after landing and reduce the engine power during take-off by using the full distance of the RWY. These restrictions do not apply in emergency situations.

Aeroplanes landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ on RWY 29 shall, if the air traffic situation permits, taxi to APN 1 and APN 3 by using the runway.

Aeroplanes landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ on RWY 11 shall, if the air traffic situation permits, taxi to APN 2 on the RWY.

Self-propelled aircraft shall taxi on aprons with minimum engine power.

The operating time of the aircraft equipment (including air-conditioning) or the use of APUs or GPUs should be reduced to a minimum.

Wszelkie próby silników na lotnisku Wrocław-Strachowice dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

Dopuszcza się uzyskanie telefonicznej lub radiotelefonicznej zgody Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego w przypadku konieczności wykonania nieplanowanej wcześniej próby przedodlotowej.

Zamiany prowadzenia prób silników powinny być zgłoszone pisemnie na adres Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (dyzurny@airport.wroclaw.pl) z podaniem osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie próby.

Miejszem wyznaczonym do prowadzenia prób silników wymagających mocy wyższej niż bieg jałowy jest płyta do odladzania znajdująca się przy TWY A1. Odstępstwa możliwe wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice.

Ze względu na ograniczenia emisji hałasu wykonana może być jedna w ciągu doby próba silników wymagająca mocy wyższej niż bieg jałowy. Próby te mogą być wykonywane jedynie w godzinach 0500-2100 (0400-2000)¹⁾ UTC. Odstępstwa możliwe wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice. Holowanie/kolowanie statków powietrznych na/z płaszczyzny do odladzania w asyście FOLLOW ME.

Próby silników na biegu jałowym dozwolone są jedynie na płytach postojowych samolotów (APN 1, 2, 3, 4). Możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice. Zaleca się prowadzenie prób silników na biegu jałowym na stanowiskach ekranowanych 8-12.

Na lotnisku Wrocław-Strachowice próby silników na biegu jałowym mogą być wykonywane jedynie w godzinach 0500-2100 (0400-2000)¹⁾ UTC. Możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice.

Powyższy zapis dotyczący godzin wykonywania prób silników na biegu jałowym nie obowiązuje podczas bieżącej obsługi przedlotowej statków powietrznych.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

Any engine tests at Wrocław-Strachowice are allowed with the permission of the Airport Duty Officer.

Obtaining permission from the Airport Duty Officer by phone or radio is allowed if there is a necessity of performing unplanned test before take-off.

The intention to carry out engine tests should be notified in writing to the Airport Duty Officer (dyzurny@airport.wroclaw.pl) with details of the person responsible for the tests.

The place designated for tests of engines requiring power settings above idle is the de-icing pad situated at TWY A1. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration.

Due to noise abatement only one engine test requiring power settings above idle may be carried out per day. The tests may be carried out only between 0500-2100 (0400-2000)¹⁾ UTC. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration. Towing/taxiing of aircraft to/from de-icing pads only with FOLLOW ME service.

Engine tests with idle power are allowed only on aircraft stands (APNs 1, 2, 3, 4). Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration. It is advised that engine tests should be carried out on screened stands 8-12.

At Wrocław-Strachowice aerodrome, engine tests with idle power are to be carried out only between 0500-2100 (0400-2000)¹⁾ UTC. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration.

The above-mentioned provision related to hours of conducting engine tests with idle power does not apply during current aircraft pre-flight maintenance check.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

2.21.5.1 Zarządzający lotniskiem Wrocław - Strachowice prowadzi ciągle pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z czterech stałych punktów pomiarowych oraz jednej mobilnej stacji zlokalizowanych w otoczeniu lotniska.

MONITORING THE AVIATION NOISE

The operator of Wrocław - Strachowice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of 4 stationary measurement points and one mobile station located in the surroundings of the aerodrome.

Nr punktu Point No	Nazwa Name	Współrzędne Coordinates	
1	Harcerska	51 04 52.65 N	016 57 50.75 E
2	PLWSA - MPS-2	51 05 35.84 N	016 53 49.50 E
3	Zarembowicza	51 06 28.79 N	016 53 32.35 E
4	Krzepitowska	51 07 00.98 N	016 51 08.38 E

2.21.5.2 Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska Wrocław - Strachowice (TMA POZNAŃ SOUTH).

Operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to switch on the transponders within the area of Wrocław - Strachowice aerodrome (POZNAŃ SOUTH TMA).

2.21.5.3 Zarządzający lotniskiem Wrocław - Strachowice prowadzi rejestr świadectw zdatości w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska Wrocław - Strachowice.

The operator of Wrocław - Strachowice keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice aerodrome.

2.21.5.4 Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska Wrocław - Strachowice zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatości w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z lotniska Wrocław - Strachowice.

All operators of civil aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice aerodrome are obliged to submit on a one-time basis a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

2.21.5.5 Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przysyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:

<p>Port Lotniczy Wrocław S.A. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław Tel.: +48-71-358-1310/-1410 Faks: +48-71-357-3973 E-mail: airport.wroclaw.pl</p>	<p>Port Lotniczy Wrocław S.A. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław Phone: +48-71-358-1310/-1410 Fax: +48-71-357-3973 E-mail: airport.wroclaw.pl</p>
<p>2.21.5.6 Świadectwo zdatości w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.3 powinno zawierać następujące dane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat, - numer, - typ statku powietrznego, - znaki rejestracyjne statku powietrznego, - numer fabryczny statku powietrznego, - typ silnika (silników) i jego (ich) model, - typ śmigła, - urządzenia dodatkowe tłumiące hałas, - MTOW i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach, - średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB, - dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB, - podstawę, na jakiej wydano certyfikat, - potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie, - podpis urzędnika wystawiającego certyfikat, - data wystawienia certyfikatu. 	<p>The noise certificate referred to in point 2.21.5.3 hereinabove shall include the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - state and authority issuing the certificate, - number, - aircraft type, - aircraft registration marks, - aircraft manufacturer's number, - engine(s) type and model, - airscrew type, - additional noise attenuators, - MTOW and maximum landing weight in kilograms, - average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB, - allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, Volume 1, Part II expressed in EPNdB, - basis of certification, - confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled, - signature of person issuing the certificate, - date of issue.
<p>2.21.5.7 Świadectwo zdatości w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.</p>	<p>The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.</p>

EPWR AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie lotniska WROCLAW (TMA POZNAŃ SOUTH), organ kontroli ruchu lotniczego zapewniający służbę kontroli zbliżania oraz organ zapewniający kontrolę lotniska będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji, - stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji, - węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej, - stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej. <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1 AIP Polska.</p>	<p>APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT</p> <p>In order to facilitate air traffic in the vicinity of WROCLAW aerodrome (TMA POZNAŃ SOUTH) the air traffic control unit providing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nautical miles (NM) expressing distance in navigation, - feet (ft) expressing heights, altitudes and elevations, - knots (kt) expressing horizontal speed, - feet per minute expressing vertical speed. <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 of AIP Poland only after prior request of the aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit providing Approach Control.</p>
2.22.1	<p>NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE</p> <p>Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - tak szybko, jak to możliwe - po starcie nawiązywać łączność z APP POZNAŃ na częstotliwości 123,040 MHz lub 128,925 MHz zgodnie z instrukcją TWR WROCLAW.</p>	<p>ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF</p> <p>If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft shall as soon as possible after take-off establish communication with POZNAŃ APPROACH on the frequency of 123.040 MHz or 128.925 MHz according to instructions from WROCLAW TWR.</p>
2.22.2	<p>PROCEDURY DLA LOTÓW VFR</p> <p>Doloty i odloty VFR do/z lotniska Wrocław-Strachowice mogą odbywać się po następujących trasach VFR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - punkt KILO (Kostomłoty) 51 02 54 N 016 36 48 E do punktu SIERRA (Smolec) 51 04 30 N 016 53 02 E; 	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>VFR arrivals and departures to/from Wrocław-Strachowice aerodrome may be conducted along the following VFR routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - point KILO (Kostomłoty village) 51 02 54 N 016 36 48 E to point SIERRA (Smolec village) 51 04 30 N 016 53 02 E

- punkt GOLF (Gniechowice) 50 59 22 N 016 50 03 E do punktu SIERRA (Smolec) 51 04 30 N 016 53 02 E;
- punkt ZULU (zakole rzeki Odry na zachód od miejscowości Uraz) 51 15 00 N 16 50 30 E do punktu ROMEO (Most Rędziński) 51 09 20 N 16 57 32 E do punktu NOVEMBER (zakład przemysłowy) 51 07 33 N 016 54 11 E.

Wysokość lotu po trasach: 500 ft - 1000 ft AGL.

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania nad punktem:

- NOVEMBER 51 07 33 N 016 54 11 E (zakład przemysłowy).

Procedurę oczekiwania wykonać na północny-wschód od zakładu przemysłowego, nie przekraczając linii kolejowych.

Wysokość oczekiwania nad punktem NOVEMBER wynosi 1400 ft AMSL ze względu na ograniczenie hałasu, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

2.22.2.1 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- wyłącznie w porze dziennej,
- z dala od chmur i z widocznością terenu,
- widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców - nie mniejsza niż 800 m,
- pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA POZNAŃ SOUTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA POZNAŃ SOUTH podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC - patrz strona ENR 6.7.3-0.

W TMA POZNAŃ SOUTH wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska Wrocław - Strachowice. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11 oraz 29 i kończą się w FAF/FAP (oprócz procedur podejścia VOR RWY 11 i VOR z RWY 29, które kończą się w IAF).

Procedury RNAV SID i STAR w TMA POZNAŃ SOUTH zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

W procedurach SID RNAV 1 w TMA POZNAŃ SOUTH przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPWR.

- point GOLF (Gniechowice village) 50 59 22 N 016 50 03 E to point SIERRA (Smolec village) 51 04 30 N 016 53 02 E
- point ZULU (bend in the Oder River west of the village of Uraz) 51 15 00 N 16 50 30 E to point ROMEO (Rędziński Bridge) 51 09 20 N 16 57 32 E to point NOVEMBER (industrial plant) 51 07 33 N 016 54 11 E.

Height of flights along routes: 500 ft - 1000 ft AGL.

In case of air traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect holding at the following point:

- NOVEMBER 51 07 33 N 016 54 11 E (industrial plant).

Perform holding to the north-east of the industrial plant, not crossing the railways.

The holding altitude over NOVEMBER point shall be 1400 ft AMSL due to noise reduction unless instructed otherwise by the air traffic control service.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

the flight will be performed during daytime only,

the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain, ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters - not less than 800 m,

the ceiling is not less than 600 ft,

the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the POZNAŃ SOUTH TMA, radar approach control service is provided.

The Minimum Radar Vectoring Altitudes within the POZNAŃ SOUTH TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see ENR 6.7.3-0.

Within the POZNAŃ SOUTH TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable, covering each RWY of Wrocław - Strachowice aerodrome. The RNAV STAR procedures cover also the initial and intermediate segments of the instrument approach procedures for RWY 11 and 29 and end at the FAF/FAP positions (excluding VOR RWY 11 and VOR z RWY 29 approach procedures ending at IAF).

The RNAV SID and STAR procedures within the POZNAŃ SOUTH TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. An approval for RNAV 1 operations is required to conduct these procedures without restrictions.

The angle of bank (AOB) parameters adopted in the RNAV SID procedures within the POZNAŃ SOUTH TMA are in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168 Vol. II, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3), i.e.: 15° up to 1000 ft over the DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over the DER ELEV and 25° above 3000 ft over the DER ELEV. It is applicable to all EPWR SIDs.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku Wrocław - Strachowice nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA POZNAŃ SOUTH jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się, aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1:

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami.

Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2:

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA POZNAŃ SOUTH wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Zakręt do podejścia końcowego wykonywany jest zazwyczaj z zastosowaniem wektorowania radarowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dolotów na RWY 11 - REP WR602 (GNSS) oraz REP WR492 (VOR), dla dolotów na RWY 29 - REP WR702 (ILS i GNSS) oraz REP WR392 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrzego.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

2.22.3.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR**2.22.3.1.1 PROCEDURA OGÓLNA PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID LUB STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNAV 1**

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazany przez ATC poziom lotu do DVOR/DME WCL. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3800 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 29 (VOR y RWY 29), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

Zakazuje się wykonywania podejścia z widocznością z północnym kręgiem na kierunek RWY 29.

2.22.3.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu zgodnie z FPL. Jeżeli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do ostatniego punktu według SID, wznosząc się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.22.3.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

Due to the fact that a significant percentage of traffic for Wrocław - Strachowice is NOT RNAV 1 approved, and considering that all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above the MSA/MVA and radar monitoring is provided within the POZNAŃ SOUTH TMA, in order to enhance traffic flows and reduce the air traffic controllers' workload, it is possible for B-RNAV only approved aircraft to utilize RNAV 1 trajectories. This will allow for high reduction of RTF communication. In this The following additional conditions apply:

NOTE 1:

Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV systems without navigation databases and/or requiring manual input of route data are excluded from the utilization of RNAV 1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact. Radar vectoring will be provided, usually along routes conforming with published procedures.

Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2:

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor traffic not approved for RNAV 1 (P-RNAV). In case of any problems radar vectoring will be initiated.

All holding patterns within the POZNAŃ SOUTH TMA are carried out as instructed by ATC. Those procedures are available for non-RNAV 1 (P-RNAV) approved aircraft.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to the final approach path is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation.

On all RWY directions tactical points for shorter non-standard approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP WR602 (GNSS) and REP WR492 (VOR), for RWY 29 arrivals - REP WR702 (ILS and GNSS) and REP WR392 (VOR). These points may be used only upon request/approval of the flight crew.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, the CDA technique should be applied.

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS**GENERAL PROCEDURE APPLICABLE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDs AND STARs AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS**

Set the transponder to 7600 and continue the flight at the last level assigned by ATC to DVOR/DME WCL. Overhead the DVOR descend to an altitude of 3800 ft, execute an IFR approach to RWY 29 (VOR y RWY 29) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

It is forbidden to execute a visual approach to RWY 29 involving a northern circling.

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A SID

Set the transponder to 7600. Continue the assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to the FPL flight level. If the aircraft being vectored, continue on the assigned heading for 3 minutes, then proceed directly to the last SID WPT, climbing to the FPL flight level.

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1 (P-RNAV)

- a) W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- b) W przypadku gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęła wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAF/FAP oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- c) W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według VOR Y RWY 29) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące start/ładowanie na lotnisku Wrocław - Strachowice wykorzystują drogę startową będącą w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO, Doc 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje Statków Powietrznych Tom II – Opracowywanie Procedur z Widocznością i według Przyrzędów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Załogi śmigłowców na płozach są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR WROCŁAW.

W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżą lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczą strefę lądowania w wyznaczonej drodze do kołowania, chyba, że kontroler nakaże inaczej.

Odlot śmigłowców powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez TWR WROCŁAW punktu na trasie lotu.

Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba, że kontroler nakaże inaczej.

2.22.4.1 WYZNACZENIE DROGI KOŁOWANIA W POWIETRZU DLA ŚMIGŁOWCÓW HEMS

Na lotnisku wyznaczono drogę kołowania dla śmigłowców w powietrzu TWY F łączącą TWY B2 ze stanowiskiem postojowym znajdującym się w bazie Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS).

TWY F przeznaczona jest wyłącznie dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

TWY F posiada oznakowanie dzienne oraz nocne zgodnie z przepisami ICAO.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do startu/po lądowaniu na RWY wykonują podlot do/z bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego drogami kołowania.

W uzasadnionych przypadkach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, start śmigłowca ratowniczego do lotu o statusie HEMS może odbywać się za zgodą ATC z oznaczonego miejsca na TWY F.

2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

- 2.22.5.1.1 RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

2.22.5.1.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS:

If a STAR was assigned and the flight crew approved it, set the transponder to 7600, continue the flight according to the FPL and the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out after 2 minutes from setting the transponder to 7600 in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

If a STAR was assigned, the flight crew approved it and the vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue the flight for 2 minutes (from setting the transponder to 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Then continue the flight directly to the FAF/FAP and execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

If no STAR was assigned, set the transponder to 7600, continue the flight according to the FPL. Then execute a (VOR Y RWY 29) approach and land. The descent shall be carried out after 2 minutes from setting the transponder to 7600 in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters taking-off/landing from/at Wrocław - Strachowice aerodrome shall use the RWY in use as Category A aircraft in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations – Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, Item 1.8.8.

Crews of skid-fitted helicopters are obliged to report on the type of undercarriage upon first contact with WROCŁAW TWR.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown, only descend to the height of air taxiing and exit the landing area via a designated taxiway unless the controller clears otherwise.

Helicopters shall depart via the shortest possible route to the first point on the route determined by WROCŁAW TWR.

It is assumed that crews of skid-fitted helicopters, having been cleared to line up the RWY, will air taxi and begin to take off unless instructed otherwise by the controller.

ESTABLISHING OF AIR TAXIWAY FOR HEMS HELICOPTERS

At the aerodrome, air taxiway TWY F has been established that connects TWY B2 with the aircraft stand located at the Medical Air Rescue (HEMS) base.

TWY F is intended exclusively for Medical Air Rescue helicopters.

TWY F is equipped with visual aids for day and night use in accordance with ICAO rules.

For take-off/after landing on the RWY, Medical Air Rescue helicopters shall air taxi along TWYs to/from the Medical Air Rescue base.

In justified cases of ensuring air traffic safety, take-offs of HEMS flights may be carried out from a designated area on TWY F with the consent of ATC.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Provided that the necessary equipment is in working order, RWY 29 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority.

No authorisation for carrying out ILS Category II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

- 2.22.5.1.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR na jednym z trzech wskaźników spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej oraz utrzymuje się tendencja pogarszania widzialności.
- 2.22.5.1.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR na jednym z trzech punktów pomiarowych spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.
- 2.22.5.1.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzdłuż RWY zwiększy się w trzech punktach pomiarowych powyżej 600 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją do dalszej poprawy.
- 2.22.5.1.3 OPIS OPERACJI W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**
- 2.22.5.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia „Low visibility procedures category two in operation”.
- 2.22.5.1.3.2 W czasie gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC należy oczekiwać zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.
- 2.22.5.1.3.3 Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu powietrznego będzie wymagała korzystania wyłącznie z RWY 29 oraz TWY C i D4.
- 2.22.5.1.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29.
Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.5.1.3.5** Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.5.1.3.6** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach do 2.22.5.1.3.1 do 2.22.5.1.3.3 nie będą stosowane.
- 2.22.6 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE**
- Loty szkolne w CTR WROCŁAW i TMA POZNAŃ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.
- Loty techniczne w CTR WROCŁAW i TMA POZNAŃ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR at one of the three reporting positions falls to 800 m or less and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft or less and the tendency to deteriorate of visibility continues.

LVP will be commenced when the RVR at one of the three reporting positions falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

LVP will be terminated when the RVR along the RWY increases at one of the three reporting positions to more than 600 m and/or and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft or more with a tendency of further improvement.

DESCRIPTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.

Arriving aircraft will be required by ATC to use RWY 29 and TWYs C and D4 only.

During LVP/LVTO departing aircraft will use RWY 11 and RWY 29.

Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. The FOLLOW ME service is required on other TWYs when the RVR falls below 550 m.

Pilots who wish to practice Category II ILS approaches for training purposes shall use the phrase "Request practice Category II approach", on initial contact with APP. In such circumstances measures described in items 2.22.5.1.3.1 to 2.22.5.1.3.3 above will not be applied.

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the WROCŁAW CTR and POZNAŃ TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Technical flights within the WROCŁAW CTR and POZNAŃ TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPWR AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA	BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME
2.23.1.1	Migracja ptaków Przeloty kluczy gęsi (do kilkudziesięciu osobników) nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N), całą dobę, od 1 października do 31 marca każdego roku ze względu na zimowanie tego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Zalecane minimalne wysokości lotu w rejonie lotniska nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku, zgodnie z ENR 5.6, punkty 5.1.8 i 5.1.9. Przeloty gołębi pocztowych konkursowych w pobliżu lotniska (kierunek W-E), godziny poranne sobota-niedziela w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku, związane z konkursami lotów gołębi pocztowych, organizowanych przez Polski Związek Hodowców Gołębi Pocztowych.	Bird migration Flocks of geese (up to several tens of birds) may overfly the aerodrome (directions N-S, S-N) each year from 1 October to 31 March day and night due to wintering of the species in the aerodrome vicinity (wintering grounds-feeding area route). Minimum flying heights are advised in the aerodrome vicinity and over significant bird concentrations and areas with sensitive fauna during relevant periods of year, in accordance with ENR 5.6, items 5.1.8 and 5.1.9. Racing pigeons may fly in the vicinity of the aerodrome (direction W-E), each year from 1 May to 30 September Saturday and Sunday in the morning hours in connection with pigeon racing competitions organised by the Polish Association of Racing Pigeon Breeders.
2.23.1.2	Ostrzeżenie	Warning

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszół, pustułka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: bociany, szpaki, zające.

There is a higher risk of a wildlife strike due to increased breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow) each year from 1 May to 30 September. Other wildlife species found in the aerodrome vicinity: storks, starlings, hares.

2.23.2 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

WILDLIFE ACTIVITY CONTROL AND REPORTING

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana całodobowo przez Zespół Kontroli Zwierząt lotniska EPWR (Kontroler Zwierząt - Sokolnik i DOPL). Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, sokolnictwo, ułożony pies myśliwski, odlów, odstrzał redukcyjny, zarządzanie trawą.

The wildlife activity control on the manoeuvring area and in the vicinity of the aerodrome is provided and recorded by the EPWR Wildlife Control Section (Wildlife Controller - Falconer and Airport Duty Officer) on a 24-hour basis. Prevention methods applied: car, scaring devices, falconry, trained hunting dog, trapping, shooting, grass management.

Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) przez Zespół Kontroli Zwierząt lotniska EPWR.

Any presumed wildlife strike is to be checked (manoeuvring area inspection, for landing aircraft – aircraft inspection), recorded and reported to State Commission of the Aircraft Accident Investigation and Civil Aviation Authority through the Central Reporting Base (CBZ) by the EPWR Wildlife Control Section.

2.23.3 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	51 06 34.16 N	016 52 28.86 E	13	51 05 46.94 N	016 53 44.22 E	25	51 06 01.07 N	016 53 55.69 E
2	51 06 33.66 N	016 52 26.82 E	14	51 05 47.32 N	016 53 45.35 E	26	51 06 02.56 N	016 53 56.84 E
3	51 06 25.66 N	016 52 20.70 E	15	51 05 55.19 N	016 53 51.43 E	27	51 06 01.44 N	016 53 57.59 E
4	51 06 23.33 N	016 52 19.51 E	16	51 05 57.82 N	016 53 53.18 E	28	51 05 59.18 N	016 54 04.93 E
5	51 06 17.76 N	016 52 15.23 E	17	51 06 05.31 N	016 53 58.98 E	29	51 05 59.95 N	016 54 06.66 E
6	51 06 17.49 N	016 52 14.97 E	18	51 06 06.87 N	016 53 58.05 E	30	51 06 02.32 N	016 54 08.46 E
7	51 06 15.66 N	016 52 15.98 E	19	51 06 06.70 N	016 53 58.62 E	31	51 06 03.70 N	016 54 08.39 E
8	51 06 15.58 N	016 52 16.38 E	20	51 06 07.16 N	016 54 00.41 E	32	51 06 05.93 N	016 54 01.12 E
9	51 06 07.37 N	016 52 43.28 E	21	51 06 13.98 N	016 54 05.68 E	33	51 06 05.60 N	016 53 59.21 E
10	51 06 07.11 N	016 52 43.92 E	22	51 06 14.49 N	016 54 07.10 E	-	-	-
11	51 05 50.36 N	016 53 16.10 E	23	51 06 14.38 N	016 54 18.79 E	-	-	-
12	51 05 50.06 N	016 53 17.05 E	24	51 06 14.33 N	016 54 23.56 E	-	-	-

2.23.4 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY

GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY-HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
A1	51 05 59.94 N	016 53 54.81 E	D1	51 05 49.36 N	016 53 46.93 E	-	-	-
C1	51 06 27.29 N	016 52 21.89 E	D4	51 06 21.89 N	016 52 18.40 E	-	-	-

2.23.5 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA

GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1_A1	51 06 03.27 N	016 53 57.40 E	2_B2	51 06 07.05 N	016 53 57.47 E	3_E2	51 06 02.54 N	016 52 52.70 E
2_A1	51 06 04.91 N	016 53 58.66 E	1_B4	51 05 59.95 N	016 54 06.66 E	1_E3	51 06 06.46 N	016 52 45.17 E
1_A2	51 06 14.38 N	016 54 18.79 E	2_B4	51 06 01.44 N	016 54 01.79 E	1_E4	51 06 15.44 N	016 52 16.83 E
2_A2	51 06 07.78 N	016 54 00.89 E	1_E1	51 05 47.05 N	016 53 43.27 E	1C	51 06 33.02 N	016 52 26.31 E
1_B1	51 06 24.70 N	016 52 59.78 E	1_E2	51 05 51.00 N	016 53 14.87 E	-	-	-
1_B2	51 06 12.89 N	016 53 38.40 E	2_E2	51 05 53.94 N	016 53 09.22 E	-	-	-

EPWR AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
AD 2 EPWR 1-1-1	Mapa Lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPWR 2-1-1	Mapa Przeszkód Lotniskowych - ICAO Typ A RWY 11/29	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 11/29
AD 2 EPWR 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RWY 29	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 29
AD 2 EPWR 4-2-1-0	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO RNAV RWY 11	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO RNAV RWY 11
AD 2 EPWR 4-2-2-0	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO RNAV RWY 29	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO RNAV RWY 29
AD 2 EPWR 5-3-1-0	RNAV RWY 11	RNAV RWY 11
AD 2 EPWR 5-3-2-0	RNAV RWY 29	RNAV RWY 29
AD 2 EPWR 6-1-1	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	Instrument Approach Charts - ICAO ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-3	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-5	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-6-1-1	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-6-2-1	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 7-2-1	Trasy Dolotowe i Odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

EPWR AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	--	--

Brak penetracji.

No penetrations.