



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 MIL SUP 10/25 (MIL AD 4 EPMM)

Data publikacji / Publication date

**20 MAR 2025**

Obowiązuje od / Effective from

**17 APR 2025**

Obowiązuje do / Effective to

**21 JAN 2026 EST**

### TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE NA LOTNISKU MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)

### TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES AT MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM) AERODROME

1. Rodzaj i miejsce występowania przeszkód:

Dwa maszty antenowe

Współrzędne: 52 11 33 N 021 40 27 E

Wysokość: 80 ft AGL/684 ft AMSL  
(24,38 m AGL/ 208,48 m AMSL)

Obstacles type and position:

Two aerial masts

Coordinates: 52 11 33 N 021 40 27 E

Height: 80 ft AGL/684 ft AMSL  
(24.38 m AGL/ 208.48 m AMSL)

2. Przeszkody posiadają oznakowanie przeszkodowe  
dzienne i nocne.

Obstacles have day/night obstacle marking.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

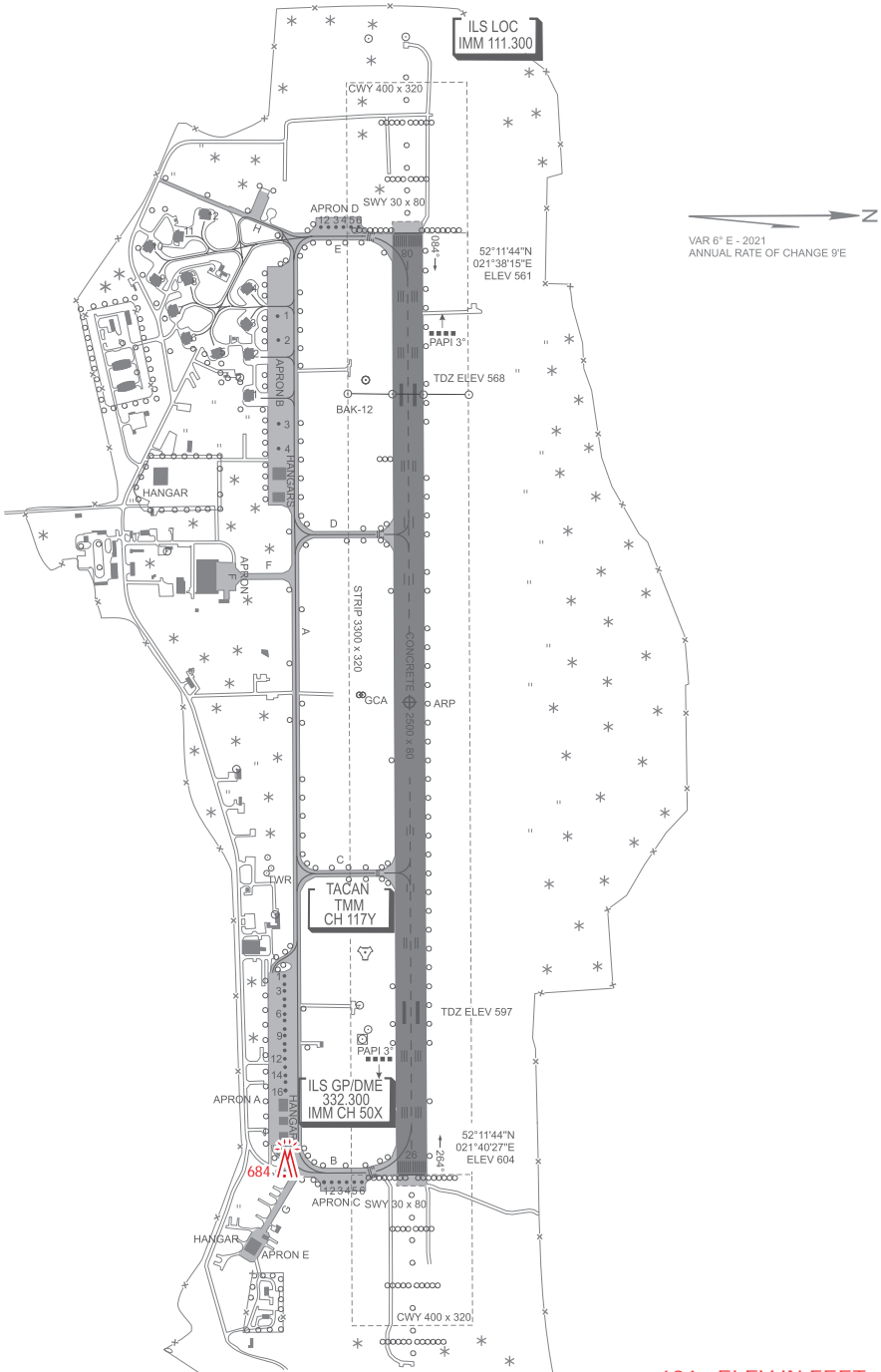
**Niniejszy Suplement zastępuje MIL SUP 03/24.**

**This Supplement replaces MIL SUP 03/24.**

**- KONIEC -**

**- END -**

APPENDIX A



NOT TO SCALE

684 - ELEV IN FEET





**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](mailto:ais.poland@pansa.pl)  
<http://www.ais.pansa.pl>

---

## **AIRAC MIL SUP 11/25 (MIL AD 4 EPMM)**

Data publikacji / Publication date

**20 MAR 2025**

Obowiązuje od / Effective from

**17 APR 2025**

Obowiązuje do / Effective to

**21 JAN 2026 EST**

---

**OGRANICZENIE PRACY SYSTEMU TACAN NA  
LOTNISKU MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)**

**WORK RESTRICTION OF TACAN AT MIŃSK  
MAZOWIECKI (EPMM) AERODROME**

TACAN TMM CH117Y niedostępny w sektorach:  
180°- 230°.

TACAN TMM CH117Y not available within 180°- 230°  
sectors.

**Niniejszy Suplement zastępuje MIL SUP 22/23.**

**This Supplement replaces MIL SUP 22/23.**

**- KONIEC -**

**- END -**

## AIRAC MIL SUP 12/25 (MIL AD 4 EPOK)

Data publikacji / Publication date

**20 MAR 2025**

Obowiązuje od / Effective from

**17 APR 2025**

Obowiązuje do / Effective to

**31 OCT 2025 EST**

### TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA OKSYWIE (EPOK)

1. Rodzaj i miejsce występowania przeszkód:

I.

Żuraw stacyjny Ż4:

Lokalizacja: Pogórze (gm. Kosakowo)

Współrzędne: 54 34 03,14 N 018 30 05,57 E

Wysokość: 157 ft AGL/354 ft AMSL

II.

Żuraw stacyjny C8:

Lokalizacja: Pogórze (gm. Kosakowo)

Współrzędne: 54 34 03,55 N 018 30 08,92 E

Wysokość: 124 ft AGL/314 ft AMSL

2. Przeszkody nie mają wpływu na procedury podejścia do lądowania.

3. Przeszkody posiadają oznakowanie przeszkodowe: światła czerwone ciągłe, dzienne i nocne.

Patrz: załącznik graficzny.

**Niniejszy Suplement zastępuje MIL SUP 04/25.**

**- KONIEC -**

### TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF OKSYWIE (EPOK) AERODROME

Obstacles type and position:

I.

Construction crane Ż4:

Location: Pogórze (Kosakowo)

Coordinates: 54 34 03.14 N 018 30 05.57 E

Height: 157 ft AGL/354 ft AMSL

II.

Construction crane C8:

Location: Pogórze (Kosakowo)

Coordinates: 54 34 03.55 N 018 30 08.92 E

Height: 124 ft AGL/314 ft AMSL

Obstacles do not affect approach procedures.

Obstacles have obstacle marking: red continuous lights, day and night.

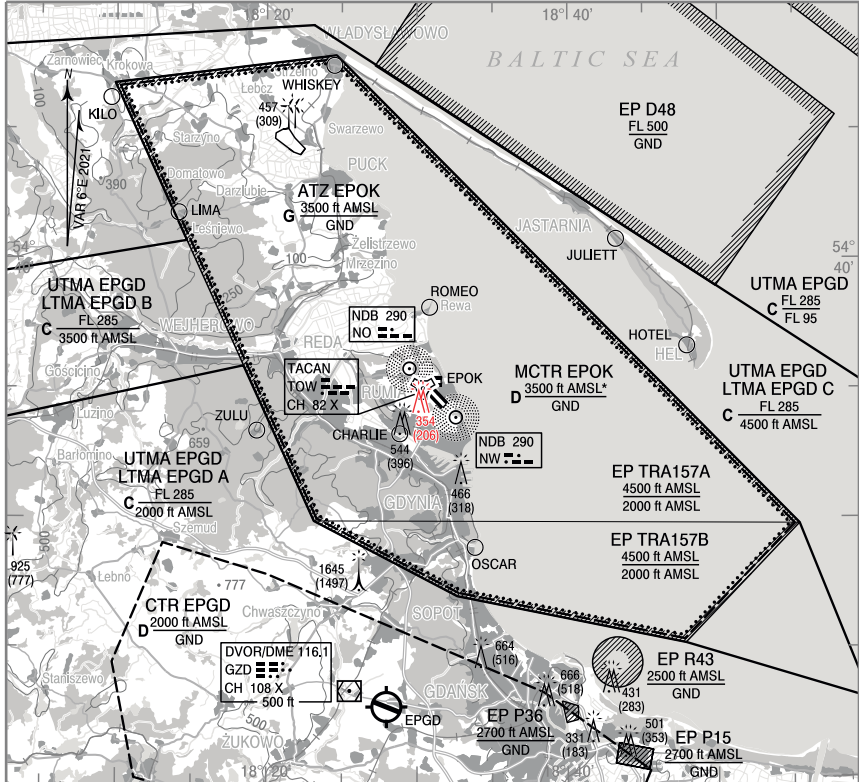
See: graphical Appendix.

**This Supplement replaces MIL SUP 04/25.**

**- END -**

AERODROME ELEV 148 ft  
 HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

OKSYWIE



\* excluding active EP TRA157

354 - ELEV  
 (206) - HEIGHTS  
 ELEV, HEIGHTS IN FEET

NOT TO SCALE

**POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**  
**POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY**

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](mailto:ais.poland@pansa.pl)<http://www.ais.pansa.pl>

DATA PUBLIKACJI / PUBLICATION DATE	OBOWIĄDUJE OD / EFFECTIVE FROM	NAZWA AIRAC / AIRAC NAME
20 MAR 2025	17 APR 2025	AIRAC AMDT MIL 04/25

**UWAGA**

Nastąpiła zmiana numeracji map w AIP.  
Patrz: MIL GEN 3.2

**ZAWARTOŚĆ ZMIANY****MIL GEN:**

- aktualizacja lokalizacji jednostek SAR w FIR Warszawa;
- zmiany edytorskie.

**MIL ENR:**

- aktualizacja przepisów wykonywania lotu z widocznością;
- zmiany edytorskie.

**MIL AD:**

- aktualizacja informacji o lotniskach:  
MIROSLAWIEC (EPMI) - służby ratowniczo - gaśnicze;  
POWIDZ (EPPW) - urządzenia handlingowe;
- aktualizacja map operacyjnych do lotów z widocznością dla lotnisk  
INOWROCLAW (EPIN),  
POZNAŃ/KRZESINY (EPKS),  
MALBORK (EPMB),  
ŚWIDWIN (EPSN);
- zmiany edytorskie.

**ATTENTION**

Change of chart numeration in AIP occurred.  
See: MIL GEN 3.2

**AMENDMENT CONTENTS****MIL GEN:**

- SAR units location within FIR Warszawa updated;
- editorial changes.

**MIL ENR:**

- visual flight rules updated;
- editorial changes.

**MIL AD:**

- information on the aerodromes updated:  
MIROSLAWIEC (EPMI) - rescue and firefighting services;  
POWIDZ (EPPW) - handling facilities;
- Visual Operation Charts for the following aerodromes updated:  
INOWROCLAW (EPIN),  
POZNAŃ/KRZESINY (EPKS),  
MALBORK (EPMB),  
ŚWIDWIN (EPSN);
- editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	GEN 0.1 - 1	17 APR 2025
	GEN 0.1 - 2	17 APR 2025
	GEN 0.2 - 1	17 APR 2025
	GEN 0.3 - 1	17 APR 2025
	GEN 0.3 - 2	17 APR 2025
	GEN 0.3 - 3	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 1	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 2	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 3	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 4	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 5	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 6	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 7	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 8	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 9	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 10	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 11	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 12	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 13	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 14	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 15	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 16	17 APR 2025
	GEN 0.4 - 17	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 1	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 2	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 3	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 4	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 5	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 6	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 7	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 8	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 9	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	GEN 0.5 - 10	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 11	17 APR 2025
	GEN 0.5 - 12	17 APR 2025
	GEN 1.1 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.1 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 2	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 3	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 4	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 5	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 6	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 7	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 8	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 9	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 10	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 11	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 12	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 13	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 14	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 15	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 16	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 17	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 18	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 19	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 20	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 21	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 22	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 23	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 24	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 25	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 26	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 27	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 28	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	GEN 2.2 - 29	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 30	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 31	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 32	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 33	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 34	17 APR 2025
	GEN 2.2 - 35	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 2	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 3	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 4	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 5	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 6	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 7	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 8	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 9	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 10	17 APR 2025
	GEN 2.3 - 11	17 APR 2025
	GEN 2.4 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.4 - 2	17 APR 2025
	GEN 2.5 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.5 - 2	17 APR 2025
	GEN 2.5 - 3	17 APR 2025
	GEN 2.5 - 4	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 1	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 2	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 3	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 4	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 5	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 6	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 7	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 8	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 9	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	GEN 2.6 - 10	17 APR 2025
	GEN 2.6 - 11	17 APR 2025
	GEN 2.7 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.1 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.1 - 2	17 APR 2025
	GEN 3.1 - 3	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 2	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 3	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 4	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 5	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 6	17 APR 2025
	GEN 3.2 - 7	17 APR 2025
	GEN 3.3 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.3 - 2	17 APR 2025
	GEN 3.3 - 3	17 APR 2025
	GEN 3.3 - 4	17 APR 2025
	GEN 3.3 - 5	17 APR 2025
	GEN 3.4 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.5 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.5 - 2	17 APR 2025
	GEN 3.5 - 3	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 1	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 2	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 3	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 4	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 5	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 6	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 7	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 8	17 APR 2025
	GEN 3.6 - 9	17 APR 2025
	ENR 0.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 1	17 APR 2025



<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	ENR 0.6 - 2	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 3	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 4	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 5	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 6	17 APR 2025
	ENR 0.6 - 7	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 6	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 7	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 8	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 9	17 APR 2025
	ENR 1.1 - 10	17 APR 2025
	ENR 1.2 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.2 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.2 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.2 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.2 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.3 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.3 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.3 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 6	17 APR 2025
	ENR 1.4 - 7	17 APR 2025
	ENR 1.5 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.6 - 1	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	ENR 1.7 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.7 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.7 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.7 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.8 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.8 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.8 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.8 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.8 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.9 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.10 - 6	17 APR 2025
	ENR 1.11 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.12 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.13 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.14 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 1	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 2	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 3	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 4	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 5	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 6	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 7	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 8	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 9	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 10	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 11	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 12	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 13	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	ENR 1.15 - 14	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 15	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 16	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 17	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 18	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 19	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 20	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 21	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 22	17 APR 2025
	ENR 1.15 - 23	17 APR 2025
	ENR 2.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 2.2 - 1	17 APR 2025
	ENR 2.3 - 1	17 APR 2025
	ENR 2.3 - 2	17 APR 2025
	ENR 2.3 - 3	17 APR 2025
	ENR 2.3.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 2.4 - 1	17 APR 2025
	ENR 2.4 - 2	17 APR 2025
	ENR 2.4 - 3	17 APR 2025
	ENR 2.4 - 4	17 APR 2025
	ENR 3 - 1	17 APR 2025
	ENR 3.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 4.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.2 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 2	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 3	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 4	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 5	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 6	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 7	17 APR 2025
	ENR 5.2.4 - 8	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	ENR 5.2.4.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.2.4.1 - 3	17 APR 2025
	ENR 5.2.4.1 - 5	17 APR 2025
	ENR 5.2.4.1 - 7	17 APR 2025
	ENR 5.2.4.1 - 9	17 APR 2025
	ENR 5.3 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.3 - 2	17 APR 2025
	ENR 5.3 - 3	17 APR 2025
	ENR 5.3 - 4	17 APR 2025
	ENR 5.3 - 5	17 APR 2025
	ENR 5.3.1.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 5.3.1.1 - 3	17 APR 2025
	ENR 5.3.1.1 - 5	17 APR 2025
	ENR 5.4 - 1	17 APR 2025
	ENR 6 - 1	17 APR 2025
	ENR 6.3.1 - 1	17 APR 2025
	ENR 6.3.1 - 2	17 APR 2025
	ENR 6.3.2 - 4	17 APR 2025
	ENR 6.3.2 - 5	17 APR 2025
	ENR 6.3.3 - 6	17 APR 2025
	ENR 6.3.3 - 7	17 APR 2025
	ENR 6.3.4 - 8	17 APR 2025
	ENR 6.3.4 - 9	17 APR 2025
	ENR 6.3.5 - 10	17 APR 2025
	ENR 6.3.5 - 11	17 APR 2025
	ENR 6.3.6 - 12	17 APR 2025
	ENR 6.3.6 - 13	17 APR 2025
	ENR 6.3.7 - 14	10 MAR 2025
	ENR 6.3.7 - 15	10 MAR 2025
	AD 0.1 - 1	17 APR 2025
	AD 0.6 - 1	17 APR 2025
	AD 0.6 - 2	17 APR 2025
	AD 0.6 - 3	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 0.6 - 4	17 APR 2025
	AD 0.6 - 5	17 APR 2025
	AD 0.6 - 6	17 APR 2025
	AD 0.6 - 7	17 APR 2025
	AD 0.6 - 8	17 APR 2025
	AD 0.6 - 9	17 APR 2025
	AD 0.6 - 10	17 APR 2025
	AD 0.6 - 11	17 APR 2025
	AD 0.6 - 12	17 APR 2025
	AD 0.6 - 13	17 APR 2025
	AD 0.6 - 14	17 APR 2025
	AD 0.6 - 15	17 APR 2025
	AD 0.6 - 16	17 APR 2025
	AD 0.6 - 17	17 APR 2025
	AD 0.6 - 18	17 APR 2025
	AD 0.6 - 19	17 APR 2025
	AD 0.6 - 20	17 APR 2025
	AD 0.6 - 21	17 APR 2025
	AD 0.6 - 22	17 APR 2025
	AD 1 - 1	17 APR 2025
	AD 1 - 2	17 APR 2025
	AD 1.1 - 1	17 APR 2025
	AD 1.1 - 2	17 APR 2025
	AD 1.1 - 3	17 APR 2025
	AD 1.3 - 1	17 APR 2025
	AD 1.3 - 2	17 APR 2025
	AD 1.3 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 6	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPCE 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 11	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPCE 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 12 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPCE 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 23	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPDA 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPDA 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 10	17 APR 2025



USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPDE 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 32	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 1 - 33	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 8	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPDE 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 12 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPDE 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 20	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPIR 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPIR 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 11	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPKS 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 32	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 33	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 34	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 35	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 36	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 37	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 38	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 39	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 1 - 40	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 8 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 8 - 2	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPKS 8 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 8 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 8 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 10 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPKS 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 10	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPLK 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPLK 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 8	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPLY 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPLY 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 2	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPMB 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 2	17 APR 2025



<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPMB 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 12 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPMB 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 16	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPMI 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 32	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 33	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 1 - 34	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMI 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 2	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPMM 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 8	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPMM 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPMM 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 28	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPOK 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 32	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 1 - 33	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 6 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 12 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPOK 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 6	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPPR 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPPR 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 4	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPPW 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 28	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 30	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 32	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 33	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 34	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 35	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 36	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 37	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPPW 1 - 38	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 39	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 40	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 41	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 1 - 42	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 6 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 25	17 APR 2025



<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPPW 12 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 29	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 12 - 31	17 APR 2025
	AD 4 EPPW 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 21	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 26	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 1 - 27	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 6 - 1	17 APR 2025

<b>USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES</b>	<b>WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES</b>	
	AD 4 EPSN 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 12 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPSN 13 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 8	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 10	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 11	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 12	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 13	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 14	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 15	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 16	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 17	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 18	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 19	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 20	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 21	17 APR 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES	WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
	AD 4 EPTM 1 - 22	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 23	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 24	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 1 - 25	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 2 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 6 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 1	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 2	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 3	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 4	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 5	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 6	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 7	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 12 - 9	17 APR 2025
	AD 4 EPTM 13 - 1	17 APR 2025

- 1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO MIL AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ: NIL
- 2) NASTĘPUJĄCE SUPLEMENTY SĄ NINIEJSZYM SKASOWANE: PATRZ MIL GEN 0.3.
- 3) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY: NIL.
- 4) POPRAWKI RĘCZNE: MIL GEN 0.5-1.
- 5) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONIE MIL GEN 0.2-1.

- 1) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO MIL AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT: NIL
- 2) THE FOLLOWING SUPPLEMENTS ARE HEREBY CANCELLED: SEE MIL GEN 0.3.
- 3) THE AIC REMAINING IN FORCE: NIL.
- 4) HAND AMENDMENTS: MIL GEN 0.5-1.
- 5) RECORD THE ENTRY OF THE AMENDMENT ON PAGE MIL GEN 0.2-1.

## PART 1 CZĘŚĆ 1 - INFORMACJE OGÓLNE (GEN)

### GEN 0.1 WSTĘP

MIL AIP jako tom III Zbioru Informacji Lotniczych pod nazwą „AIP Polska – MIL AIP” publikowany jest przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej we współpracy z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego SZ RP.

Oddział Informacji i Procedur Lotniczych Szefostwa SRL SZ RP jest odpowiedzialny za zbieranie i dostarczanie do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej danych lotniczych w zakresie lotnisk wojskowych.

MIL AIP zawiera informacje ogólne o przepisach i zasadach wykonywania lotów przez lotnictwo wojskowe.

Publikacja ta nie jest w pełni zgodna ze standardami i zalecanymi praktykami zawartymi w Załączniku 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Służby informacji lotniczej.

MIL AIP składa się z następujących części:

- MIL GEN;
- MIL ENR;
- MIL AD 4.

W części MIL GEN przedstawiono informacje ogólne niezbędne do wykonywania lotów przez lotnictwo wojskowe.

Część MIL ENR zawiera podstawowe informacje dotyczące przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa oraz ogólne informacje dotyczące wykonywania lotów z widocznością i przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

Do MIL AIP wydawane są oddzielne Zmiany, Suplementy i poprawki ręczne. Informacje kwalifikujące się do publikacji za pomocą Suplementu, a dotyczące lotnisk cywilnych oraz operacji lotnictwa cywilnego dostępne są w Suplementach do I i II tomu AIP Polska. Wszystkie zmiany i aktualizacje wprowadzane są zgodnie z cyklem AIRAC.

W trakcie edycji i składania MIL AIP szczególną uwagę przywiązuje się do dokładnego i poprawnego przekazania informacji.

W przypadku znalezienia błędu, nieścisłości lub w razie wystąpienia jakichkolwiek wątpliwości, korespondencję ze wszelkimi uwagami należy kierować na niżej podany adres:

**Adres pocztowy:** Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP  
Oddział Informacji i Procedur Lotniczych  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa  
Polska  
**Tel.:** +48-261-821-777

## PART 1 PART 1 - GENERAL (GEN)

### GEN 0.1 PREFACE

MIL AIP as Volume III of the Aeronautical Information Publication entitled "AIP Poland – MIL AIP" is published by the Polish Air Navigation Services Agency in cooperation with the Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces.

The Aeronautical Publication and Procedures Design Branch of the Military Air Traffic Service Office (Polish Armed Forces) is responsible for collecting and providing PANSAs with aeronautical data related to military aerodromes.

MIL AIP contains general information on regulations and flight rules applicable to military aviation.

The publication does not fully conform to the Standards and Recommended Practices of Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation – Aeronautical Information Service.

MIL AIP consists of the following parts:

- MIL GEN;
- MIL ENR;
- MIL AD 4.

General information necessary for military aviation to carry out flights is presented in the MIL GEN part.

The MIL ENR part contains basic information on the FIR Warszawa airspace and general information related to Visual Flight Rules and Instrument Flight Rules.

MIL AIP is updated by means of separate MIL AIP Amendments, MIL AIP Supplements and Hand Amendments. Information qualifying for publication as a Supplement and concerning civil aerodromes and civil flight operations is available in Supplements to Volumes I and II of AIP Poland. Any amendments and updates are incorporated into MIL AIP in accordance with the AIRAC system.

During the edition and compilation of MIL AIP, particular attention is taken to ensure accurate and precise information transfer.

Any correspondence concerning errors and omissions which may be detected as well as any comments should be referred to:

**Postal address:** Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces  
Aeronautical Information and Procedure Unit  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa  
Poland

GEN 0.1 - 2  
17 APR 2025

MIL AIP POLSKA  
MIL AIP POLAND

---

**Faks:** +48-261-821-782

**Phone:** +48-261-821-777

**Fax:** +48-261-821-782

ZMIANA AIRAC / AIRAC AIP AMENDMENT			
<i>Nr/No.</i>	<i>Data publikacji/ Publication date</i>	<i>Data wejścia w życie/Effective date</i>	<i>Wstawiony przez/ Inserted by</i>
AIRAC AMDT MIL 04/25	20 MAR 2025	17 APR 2025	NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO MIL AIP

## GEN 0.3 RECORD OF MIL AIP SUPPLEMENTS

Nr/Rok No/ Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od/do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
22/23	Ograniczenie pracy systemu TACAN na lotnisku Mińsk Mazowiecki (EPMM) Work restriction of TACAN at Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	MIL AD 4 EPMM	02 NOV 2023 18 JUN 2025 EST	17 APR 2025
01/24	Ograniczenia w dostępności RWY 05/23 na lotnisku Inowrocław (EPIR) Restricted availability of RWY 05/23 at Inowrocław (EPIR) aerodrome	MIL AD 4 EPIR	25 JAN 2024 31 DEC 2024 EST	23 JAN 2025
02/24	Ograniczenie pracy systemu NDB na lotnisku Inowrocław (EPIR) Restricted availability of NDB system at Inowrocław (EPIR) aerodrome	MIL AD 4 EPIR	25 JAN 2024 31 DEC 2024 EST	23 JAN 2025
03/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze na lotnisku Mińsk Mazowiecki (EPMM) Temporary aeronautical obstacles at Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	MIL AD 4 EPMM	25 JAN 2024 25 JAN 2025 EST	17 APR 2025
07/24	Ograniczenia pracy służb ruchu lotniczego na lotnisku Świdwin (EPSN) Limited availability of Air Traffic Services at Świdwin (EPSN) aerodrome	MIL AD 4 EPSN	25 JAN 2024 31 DEC 2025 EST	20 MAR 2025
08/24	Czasowe zamknięcie lotniska Świdwin (EPSN) Temporary closure of Świdwin (EPSN) aerodrome	MIL AD 4 EPSN	25 JAN 2024 31 DEC 2025 EST	
13/24	Ograniczenia w dostępności TWY na lotnisku Darłowo (EPDA) Restrictions in the TWY availability at Darłowo (EPDA) aerodrome	MIL AD 4 EPDA	21 MAR 2024 31 DEC 2026 EST	
14/24	Czasowe występowanie przeszkód lotniczych na lotnisku Powidz (EPPW) Temporary aeronautical obstacles at Powidz (EPPW) aerodrome	MIL AD 4 EPPW	21 MAR 2024 15 DEC 2024 EST	20 FEB 2025
15/24	Ograniczenie pracy systemu TACAN na lotnisku Cewice (EPCE) Work restriction of TACAN at Cewice (EPCE) aerodrome	MIL AD 4 EPCE	18 APR 2024 03 JUN 2025 EST	
16/24	Ograniczenie pracy systemów GCA oraz NDB na lotnisku Poznań/Krzesiny (EPKS) Work restriction of GCA and NDB systems at Poznań/Krzesiny (EPKS) aerodrome	MIL AD 4 EPKS	18 APR 2024 22 JAN 2025 EST	23 JAN 2025
17/24	Prace budowlane na lotnisku Łask (EPLK) Construction works at Łask (EPLK) aerodrome	MIL AD 4 EPLK	18 APR 2024 31 DEC 2025 EST	
20/24	Ograniczenie pracy systemu TACAN na lotnisku Oksywie (EPOK) Work restriction of TACAN system at Oksywie (EPOK) aerodrome	MIL AD 4 EPOK	13 JUN 2024 22 JAN 2025 EST	23 JAN 2025
21/24	Prace remontowe na lotnisku Tomaszów Mazowiecki (EPTM) Renovation works at Tomaszów Mazowiecki (EPTM) aerodrome	MIL AD 4 EPTM	11 JUL 2024 31 DEC 2024 EST	23 JAN 2025
23/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Darłowo (EPDA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Darłowo (EPDA) aerodrome	MIL AD 4 EPDA	31 OCT 2024 30 NOV 2025 EST	



Nr/Rok No/ Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od/do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
24/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Oksywie (EPOK) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Oksywie (EPOK) aerodrome	MIL AD 4 EPOK	31 OCT 2024 05 APR 2025 EST	23 JAN 2025
25/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	MIL GEN 3.6	28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST	
01/25	Prace remontowe na lotnisku Tomaszów Mazowiecki (EPTM) Renovation works at Tomaszów Mazowiecki (EPTM) aerodrome	MIL AD 4 EPTM	23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST	
02/25	Ograniczenie pracy systemów GCA oraz NDB na lotnisku Poznań/Krzesiny (EPKS) Restriction of GCA and NDB systems at Poznań/Krzesiny (EPKS) aerodrome	MIL AD 4 EPKS	23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST	
03/25	Ograniczenie pracy systemu TACAN na lotnisku Oksywie (EPOK) Restriction of TACAN system at Oksywie (EPOK) aerodrome	MIL AD 4 EPOK	23 JAN 2025 29 OCT 2025 EST	
04/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Oksywie (EPOK) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Oksywie (EPOK) aerodrome	MIL AD 4 EPOK	23 JAN 2025 16 APR 2025 EST	17 APR 2025
05/25	Ograniczenia w dostępności RWY 05/23 na lotnisku Inowrocław (EPIR) Restricted availability of RWY 05/23 at Inowrocław (EPIR) aerodrome	MIL AD 4 EPIR	23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST	
06/25	Ograniczenie pracy systemu NDB na lotnisku Inowrocław (EPIR) Restricted availability of NDB system at Inowrocław (EPIR) aerodrome	MIL AD 4 EPIR	23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST	
07/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Powidz (EPPW) Temporary aeronautical obstacles at Powidz (EPPW) aerodrome	MIL AD 4 EPPW	20 FEB 2025 30 JUN 2025 EST	
08/25	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Pruszcz Gdański (EPPR) Temporary aeronautical obstacle at Pruszcz Gdański (EPPR) aerodrome	MIL AD 4 EPPR	20 FEB 2025 14 MAY 2025 EST	
09/25	Ograniczenia pracy służb ruchu lotniczego na lotnisku Świdwin (EPSN) Limited availability of Air Traffic Services at Świdwin (EPSN) aerodrome	MIL AD 4 EPSN	20 MAR 2025 31 DEC 2026 EST	
10/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze na lotnisku Mińsk Mazowiecki (EPMM) Temporary aeronautical obstacles at Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	MIL AD 4 EPMM	17 APR 2025 21 JAN 2026 EST	
11/25	Ograniczenie pracy systemu TACAN na lotnisku Mińsk Mazowiecki (EPMM) Work restriction of TACAN at Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	MIL AD 4 EPMM	17 APR 2025 21 JAN 2026 EST	

Nr/Rok No/ Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od/do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
12/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Oksywie (EPOK) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Oksywie (EPOK) aerodrome	MIL AD 4 EPOK	17 APR 2025 31 OCT 2025 EST	

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

<b>GEN 0</b>		1.1 - 1	17 APR 2025	2.2 - 35	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025			2.3 - 1	17 APR 2025
0.1 - 2	17 APR 2025	<b>GEN 2</b>		2.3 - 2	17 APR 2025
0.2 - 1	17 APR 2025	2.1 - 1	17 APR 2025	2.3 - 3	17 APR 2025
0.3 - 1	17 APR 2025	2.2 - 1	17 APR 2025	2.3 - 4	17 APR 2025
0.3 - 2	17 APR 2025	2.2 - 2	17 APR 2025	2.3 - 5	17 APR 2025
0.3 - 3	17 APR 2025	2.2 - 3	17 APR 2025	2.3 - 6	17 APR 2025
0.4 - 1	17 APR 2025	2.2 - 4	17 APR 2025	2.3 - 7	17 APR 2025
0.4 - 2	17 APR 2025	2.2 - 5	17 APR 2025	2.3 - 8	17 APR 2025
0.4 - 3	17 APR 2025	2.2 - 6	17 APR 2025	2.3 - 9	17 APR 2025
0.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 7	17 APR 2025	2.3 - 10	17 APR 2025
0.4 - 5	17 APR 2025	2.2 - 8	17 APR 2025	2.3 - 11	17 APR 2025
0.4 - 6	17 APR 2025	2.2 - 9	17 APR 2025	2.4 - 1	17 APR 2025
0.4 - 7	17 APR 2025	2.2 - 10	17 APR 2025	2.4 - 2	17 APR 2025
0.4 - 8	17 APR 2025	2.2 - 11	17 APR 2025	2.5 - 1	17 APR 2025
0.4 - 9	17 APR 2025	2.2 - 12	17 APR 2025	2.5 - 2	17 APR 2025
0.4 - 10	17 APR 2025	2.2 - 13	17 APR 2025	2.5 - 3	17 APR 2025
0.4 - 11	17 APR 2025	2.2 - 14	17 APR 2025	2.5 - 4	17 APR 2025
0.4 - 12	17 APR 2025	2.2 - 15	17 APR 2025	2.6 - 1	17 APR 2025
0.4 - 13	17 APR 2025	2.2 - 16	17 APR 2025	2.6 - 2	17 APR 2025
0.4 - 14	17 APR 2025	2.2 - 17	17 APR 2025	2.6 - 3	17 APR 2025
0.4 - 15	17 APR 2025	2.2 - 18	17 APR 2025	2.6 - 4	17 APR 2025
0.4 - 16	17 APR 2025	2.2 - 19	17 APR 2025	2.6 - 5	17 APR 2025
0.4 - 17	17 APR 2025	2.2 - 20	17 APR 2025	2.6 - 6	17 APR 2025
0.5 - 1	17 APR 2025	2.2 - 21	17 APR 2025	2.6 - 7	17 APR 2025
0.5 - 2	17 APR 2025	2.2 - 22	17 APR 2025	2.6 - 8	17 APR 2025
0.5 - 3	17 APR 2025	2.2 - 23	17 APR 2025	2.6 - 9	17 APR 2025
0.5 - 4	17 APR 2025	2.2 - 24	17 APR 2025	2.6 - 10	17 APR 2025
0.5 - 5	17 APR 2025	2.2 - 25	17 APR 2025	2.6 - 11	17 APR 2025
0.5 - 6	17 APR 2025	2.2 - 26	17 APR 2025	2.7 - 1	17 APR 2025
0.5 - 7	17 APR 2025	2.2 - 27	17 APR 2025		
0.5 - 8	17 APR 2025	2.2 - 28	17 APR 2025	<b>GEN 3</b>	
0.5 - 9	17 APR 2025	2.2 - 29	17 APR 2025	3.1 - 1	17 APR 2025
0.5 - 10	17 APR 2025	2.2 - 30	17 APR 2025	3.1 - 2	17 APR 2025
0.5 - 11	17 APR 2025	2.2 - 31	17 APR 2025	3.1 - 3	17 APR 2025
0.5 - 12	17 APR 2025	2.2 - 32	17 APR 2025	3.2 - 1	17 APR 2025
		2.2 - 33	17 APR 2025	3.2 - 2	17 APR 2025
<b>GEN 1</b>		2.2 - 34	17 APR 2025	3.2 - 3	17 APR 2025

3.2 - 4	17 APR 2025	1.1 - 6	17 APR 2025	1.12 - 1	17 APR 2025
3.2 - 5	17 APR 2025	1.1 - 7	17 APR 2025	1.13 - 1	17 APR 2025
3.2 - 6	17 APR 2025	1.1 - 8	17 APR 2025	1.14 - 1	17 APR 2025
3.2 - 7	17 APR 2025	1.1 - 9	17 APR 2025	1.15 - 1	17 APR 2025
3.3 - 1	17 APR 2025	1.1 - 10	17 APR 2025	1.15 - 2	17 APR 2025
3.3 - 2	17 APR 2025	1.2 - 1	17 APR 2025	1.15 - 3	17 APR 2025
3.3 - 3	17 APR 2025	1.2 - 2	17 APR 2025	1.15 - 4	17 APR 2025
3.3 - 4	17 APR 2025	1.2 - 3	17 APR 2025	1.15 - 5	17 APR 2025
3.3 - 5	17 APR 2025	1.2 - 4	17 APR 2025	1.15 - 6	17 APR 2025
3.4 - 1	17 APR 2025	1.2 - 5	17 APR 2025	1.15 - 7	17 APR 2025
3.5 - 1	17 APR 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	1.15 - 8	17 APR 2025
3.5 - 2	17 APR 2025	1.3 - 2	17 APR 2025	1.15 - 9	17 APR 2025
3.5 - 3	17 APR 2025	1.3 - 3	17 APR 2025	1.15 - 10	17 APR 2025
3.6 - 1	17 APR 2025	1.4 - 1	17 APR 2025	1.15 - 11	17 APR 2025
3.6 - 2	17 APR 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	1.15 - 12	17 APR 2025
3.6 - 3	17 APR 2025	1.4 - 3	17 APR 2025	1.15 - 13	17 APR 2025
3.6 - 4	17 APR 2025	1.4 - 4	17 APR 2025	1.15 - 14	17 APR 2025
3.6 - 5	17 APR 2025	1.4 - 5	17 APR 2025	1.15 - 15	17 APR 2025
3.6 - 6	17 APR 2025	1.4 - 6	17 APR 2025	1.15 - 16	17 APR 2025
3.6 - 7	17 APR 2025	1.4 - 7	17 APR 2025	1.15 - 17	17 APR 2025
3.6 - 8	17 APR 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	1.15 - 18	17 APR 2025
3.6 - 9	17 APR 2025	1.6 - 1	17 APR 2025	1.15 - 19	17 APR 2025
		1.7 - 1	17 APR 2025	1.15 - 20	17 APR 2025
<b>ENR 0</b>		1.7 - 2	17 APR 2025	1.15 - 21	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025	1.7 - 3	17 APR 2025	1.15 - 22	17 APR 2025
0.6 - 1	17 APR 2025	1.7 - 4	17 APR 2025	1.15 - 23	17 APR 2025
0.6 - 2	17 APR 2025	1.8 - 1	17 APR 2025		
0.6 - 3	17 APR 2025	1.8 - 2	17 APR 2025	<b>ENR 2</b>	
0.6 - 4	17 APR 2025	1.8 - 3	17 APR 2025	2.1 - 1	17 APR 2025
0.6 - 5	17 APR 2025	1.8 - 4	17 APR 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.6 - 6	17 APR 2025	1.8 - 5	17 APR 2025	2.3 - 1	17 APR 2025
0.6 - 7	17 APR 2025	1.9 - 1	17 APR 2025	2.3 - 2	17 APR 2025
		1.10 - 1	17 APR 2025	2.3 - 3	17 APR 2025
<b>ENR 1</b>		1.10 - 2	17 APR 2025	2.3.1 - 1	17 APR 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.10 - 3	17 APR 2025	2.4 - 1	17 APR 2025
1.1 - 2	17 APR 2025	1.10 - 4	17 APR 2025	2.4 - 2	17 APR 2025
1.1 - 3	17 APR 2025	1.10 - 5	17 APR 2025	2.4 - 3	17 APR 2025
1.1 - 4	17 APR 2025	1.10 - 6	17 APR 2025	2.4 - 4	17 APR 2025
1.1 - 5	17 APR 2025	1.11 - 1	17 APR 2025		

<b>ENR 3</b>		6.3.3 - 7	17 APR 2025	1.3 - 1	17 APR 2025
3.1 - 1	17 APR 2025	6.3.4 - 8	17 APR 2025	1.3 - 2	17 APR 2025
		6.3.4 - 9	17 APR 2025	1.3 - 3	17 APR 2025
<b>ENR 4</b>		6.3.5 - 10	17 APR 2025		
4.1 - 1	17 APR 2025	6.3.5 - 11	17 APR 2025		
		6.3.6 - 12	17 APR 2025	ENR 3 - 1	17 APR 2025
		6.3.6 - 13	17 APR 2025	AD 1 - 1	17 APR 2025
		6.3.7 - 14	10 MAR 2025	AD 1 - 2	17 APR 2025
		6.3.7 - 15	10 MAR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
<b>ENR 5</b>				1 - 1	
5.1 - 1	17 APR 2025	<b>AD 0</b>		AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2 - 1	17 APR 2025	0.1 - 1	17 APR 2025	1 - 2	
5.2.4 - 1	17 APR 2025	0.6 - 1	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4 - 2	17 APR 2025	0.6 - 2	17 APR 2025	1 - 3	
5.2.4 - 3	17 APR 2025	0.6 - 3	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4 - 4	17 APR 2025	0.6 - 4	17 APR 2025	1 - 4	
5.2.4 - 5	17 APR 2025	0.6 - 5	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4 - 6	17 APR 2025	0.6 - 6	17 APR 2025	1 - 5	
5.2.4 - 7	17 APR 2025	0.6 - 7	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4 - 8	17 APR 2025	0.6 - 8	17 APR 2025	1 - 6	
5.2.4.1 - 1	17 APR 2025	0.6 - 9	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4.1 - 3	17 APR 2025	0.6 - 10	17 APR 2025	1 - 7	
5.2.4.1 - 5	17 APR 2025	0.6 - 11	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.2.4.1 - 7	17 APR 2025	0.6 - 12	17 APR 2025	1 - 8	
5.2.4.1 - 9	17 APR 2025	0.6 - 13	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.3 - 1	17 APR 2025	0.6 - 14	17 APR 2025	1 - 9	
5.3 - 2	17 APR 2025	0.6 - 15	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.3 - 3	17 APR 2025	0.6 - 16	17 APR 2025	1 - 10	
5.3 - 4	17 APR 2025	0.6 - 17	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.3 - 5	17 APR 2025	0.6 - 18	17 APR 2025	1 - 11	
5.3.1.1 - 1	17 APR 2025	0.6 - 19	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.3.1.1 - 3	17 APR 2025	0.6 - 20	17 APR 2025	1 - 12	
5.3.1.1 - 5	17 APR 2025	0.6 - 21	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
5.4 - 1	17 APR 2025	0.6 - 22	17 APR 2025	1 - 13	
<b>ENR 6</b>				AD 4 EPCE	17 APR 2025
ENR 6 - 1	17 APR 2025	<b>AD 1</b>		1 - 14	
6.3.1 - 1	17 APR 2025	1.1 - 1	17 APR 2025	AD 4 EPCE	17 APR 2025
6.3.1 - 2	17 APR 2025	1.1 - 2	17 APR 2025	1 - 15	
6.3.2 - 4	17 APR 2025				
6.3.2 - 5	17 APR 2025				
6.3.3 - 6	17 APR 2025	1.1 - 3	17 APR 2025		

AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 5
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 17	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 6
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 18	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 7
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 19	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 8
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 20	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 9
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 21	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 12	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 10
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 22	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 11
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 23	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 14	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 12
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 24	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 15	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 13
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 25	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 16	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 14
AD 4 EPCE 17 APR 2025 1 - 26	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 17	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 15
AD 4 EPCE 17 APR 2025 2 - 1	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 18	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 16
AD 4 EPCE 17 APR 2025 6 - 1	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 19	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 17
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 1	AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 21	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 18
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 2	AD 4 EPCE 17 APR 2025 13 - 1	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 19
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 3	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 1	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 20
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 4	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 2	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 21
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 5	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 3	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 22
AD 4 EPCE 17 APR 2025 12 - 6	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 4	AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 23

AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 24	AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 12	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 16
AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 25	AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 17
AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 26	AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 14	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 18
AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 27	AD 4 EPDA 17 APR 2025 13 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 19
AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 28	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 20
AD 4 EPDA 17 APR 2025 1 - 29	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 2	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 21
AD 4 EPDA 17 APR 2025 2 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 3	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 22
AD 4 EPDA 17 APR 2025 6 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 4	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 23
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 5	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 24
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 2	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 6	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 25
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 3	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 7	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 26
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 4	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 8	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 27
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 5	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 9	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 28
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 6	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 10	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 29
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 11	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 30
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 12	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 31
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 32
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 33
AD 4 EPDA 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPDE 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPDE 17 APR 2025 2 - 1



AD 4 EPDE 17 APR 2025 6 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 19	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 17
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 1	AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 21	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 18
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 2	AD 4 EPDE 17 APR 2025 13 - 1	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 19
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 3	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 1	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 20
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 4	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 2	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 21
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 5	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 3	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 22
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 6	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 4	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 23
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 5	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 24
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 6	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 25
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 7	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 26
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 8	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 27
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 9	AD 4 EPIR 17 APR 2025 2 - 1
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 12	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 10	AD 4 EPIR 17 APR 2025 6 - 1
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 11	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 1
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 14	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 12	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 2
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 15	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 3
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 16	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 4
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 17	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 5
AD 4 EPDE 17 APR 2025 12 - 18	AD 4 EPIR 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 6

AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 32
AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 33
AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 34
AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 35
AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 17	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 36
AD 4 EPIR 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 18	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 37
AD 4 EPIR 17 APR 2025 13 - 1	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 19	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 38
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 1	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 20	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 39
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 2	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 21	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 40
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 3	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 22	AD 4 EPKS 17 APR 2025 2 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 4	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 23	AD 4 EPKS 17 APR 2025 6 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 5	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 24	AD 4 EPKS 17 APR 2025 8 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 6	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 25	AD 4 EPKS 17 APR 2025 8 - 2
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 7	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 26	AD 4 EPKS 17 APR 2025 8 - 3
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 8	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 27	AD 4 EPKS 17 APR 2025 8 - 5
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 9	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 28	AD 4 EPKS 17 APR 2025 8 - 6
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 10	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 29	AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 11	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 30	AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 2
AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 12	AD 4 EPKS 17 APR 2025 1 - 31	AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 3

AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 5	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 3	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 22
AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 6	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 4	AD 4 EPLK 17 APR 2025 2 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 7	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 5	AD 4 EPLK 17 APR 2025 6 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 10 - 8	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 6	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 1	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 7	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 2
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 2	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 8	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 3
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 3	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 9	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 4
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 4	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 10	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 5
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 5	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 11	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 6
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 6	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 12	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 7
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 8
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 9
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPLK 17 APR 2025 12 - 10
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPLK 17 APR 2025 13 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 17	AD 4 EPLY 17 APR 2025 1 - 1
AD 4 EPKS 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 18	AD 4 EPLY 17 APR 2025 1 - 2
AD 4 EPKS 17 APR 2025 13 - 1	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 19	AD 4 EPLY 17 APR 2025 1 - 3
AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 1	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 20	AD 4 EPLY 17 APR 2025 1 - 4
AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 2	AD 4 EPLK 17 APR 2025 1 - 21	AD 4 EPLY 17 APR 2025 1 - 5

AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 6	2 - 1	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	4
1 - 7	6 - 1	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -
1 - 8	12 - 1	5
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 9	12 - 2	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	6
1 - 10	12 - 3	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -
1 - 11	12 - 4	7
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 12	12 - 5	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	8
1 - 13	12 - 6	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -
1 - 14	12 - 7	9
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 15	12 - 8	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	10
1 - 16	12 - 9	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -
1 - 17	12 - 10	11
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 18	12 - 11	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	12
1 - 19	12 - 13	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -
1 - 20	13 - 1	13
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 21	EPMB 1 -	EPMB 1 -
AD 4 EPLY 17 APR 2025	1	14
1 - 22	AD 4 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPLY 17 APR 2025	EPMB 1 -	EPMB 1 -
1 - 23	2	15
AD 4 EPLY 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 24	EPMB 1 -	EPMB 1 -
	3	16

AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 1 -		EPMB 12	
17		30		- 10	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 1 -		EPMB 12	
18		31		- 11	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 2 -		EPMB 12	
19		1		- 12	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 6 -		EPMB 12	
20		1		- 13	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 12	
21		- 1		- 14	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 12	
22		- 2		- 15	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 12	
23		- 3		- 16	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 12	
24		- 4		- 17	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 12	
25		- 5		- 19	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		EPMB 13	
26		- 6		- 1	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPMI	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		1 - 1	
27		- 7		AD 4 EPMI	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	1 - 2	
EPMB 1 -		EPMB 12		AD 4 EPMI	17 APR 2025
28		- 8		1 - 3	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPMI	17 APR 2025
EPMB 1 -		EPMB 12		1 - 4	
29		- 9			

AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 5	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 24	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 7
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 6	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 25	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 8
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 7	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 26	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 9
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 8	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 27	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 11
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 9	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 28	AD 4 EPMI 17 APR 2025 13 - 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 10	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 29	AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 11	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 30	- 1 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 12	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 31	- 2 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 32	- 3 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 33	- 4 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 34	- 5 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPMI 17 APR 2025 2 - 1	- 6 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 17	AD 4 EPMI 17 APR 2025 6 - 1	- 7 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 18	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 1	- 8 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 19	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 2	- 9 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 20	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 3	- 10 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 21	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 4	- 11 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 22	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 5	- 12 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1
AD 4 EPMI 17 APR 2025 1 - 23	AD 4 EPMI 17 APR 2025 12 - 6	- 13 AD 4 17 APR 2025 EPMI 1

AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 1 -		EPMM 12	
10		23		- 9	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 1 -		EPMM 12	
11		24		- 10	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 1 -		EPMM 12	
12		25		- 11	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 2		EPMM 12	
13		- 1		- 13	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 6		EPMM 13	
14		- 1		- 1	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPOK	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 12		1 - 1	
15		- 1		AD 4 EPOK	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	1 - 2	
EPMM 1 -		EPMM 12		AD 4 EPOK	17 APR 2025
16		- 2		1 - 3	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPOK	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 12		1 - 4	
17		- 3		AD 4 EPOK	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	1 - 5	
EPMM 1 -		EPMM 12		AD 4 EPOK	17 APR 2025
18		- 4		1 - 6	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPOK	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 12		1 - 7	
19		- 5		AD 4 EPOK	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	1 - 8	
EPMM 1 -		EPMM 12		AD 4 EPOK	17 APR 2025
20		- 6		1 - 9	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPOK	17 APR 2025
EPMM 1 -		EPMM 12		1 - 10	
21		- 7		AD 4 EPOK	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	1 - 11	
EPMM 1 -		EPMM 12		AD 4 EPOK	17 APR 2025
22		- 8		1 - 12	

AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 13	AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 32	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 15
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 14	AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 33	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 16
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 15	AD 4 EPOK 17 APR 2025 2 - 1	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 17
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 16	AD 4 EPOK 17 APR 2025 6 - 1	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 19
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 17	AD 4 EPOK 17 APR 2025 6 - 3	AD 4 EPOK 17 APR 2025 13 - 1
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 18	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 1	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 1
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 19	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 2	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 2
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 20	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 3	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 3
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 21	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 4	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 4
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 22	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 5	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 5
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 23	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 6	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 6
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 24	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 7	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 7
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 25	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 8	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 8
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 26	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 9	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 9
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 27	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 10	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 10
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 28	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 11	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 11
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 29	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 12	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 12
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 30	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 13	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 13
AD 4 EPOK 17 APR 2025 1 - 31	AD 4 EPOK 17 APR 2025 12 - 14	AD 4 EPPR 17 APR 2025 1 - 14



AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025
1 - 15	12 - 6	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 EPPR 17 APR 2025	12
1 - 16	13 - 1	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
1 - 17	EPPW 1 -	13
AD 4 EPPR 17 APR 2025	1	AD 4 17 APR 2025
1 - 18	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	EPPW 1 -	14
1 - 19	2	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
1 - 20	EPPW 1 -	15
AD 4 EPPR 17 APR 2025	3	AD 4 17 APR 2025
1 - 21	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	EPPW 1 -	16
1 - 22	4	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
1 - 23	EPPW 1 -	17
AD 4 EPPR 17 APR 2025	5	AD 4 17 APR 2025
1 - 24	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	EPPW 1 -	18
1 - 25	6	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
1 - 26	EPPW 1 -	19
AD 4 EPPR 17 APR 2025	7	AD 4 17 APR 2025
2 - 1	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	EPPW 1 -	20
6 - 1	8	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
12 - 1	EPPW 1 -	21
AD 4 EPPR 17 APR 2025	9	AD 4 17 APR 2025
12 - 2	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
AD 4 EPPR 17 APR 2025	EPPW 1 -	22
12 - 3	10	AD 4 17 APR 2025
AD 4 EPPR 17 APR 2025	AD 4 17 APR 2025	EPPW 1 -
12 - 4	EPPW 1 -	23
AD 4 EPPR 17 APR 2025	11	AD 4 17 APR 2025
12 - 5		EPPW 1 -
		24

AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 1 -		EPPW 12	
25		38		- 6	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 1 -		EPPW 12	
26		39		- 7	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 1 -		EPPW 12	
27		40		- 8	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 1 -		EPPW 12	
28		41		- 9	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 1 -		EPPW 12	
29		42		- 10	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 2 -		EPPW 12	
30		1		- 11	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 6 -		EPPW 12	
31		1		- 12	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 6 -		EPPW 12	
32		3		- 13	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 12		EPPW 12	
33		- 1		- 14	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 12		EPPW 12	
34		- 2		- 15	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 12		EPPW 12	
35		- 3		- 16	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 12		EPPW 12	
36		- 4		- 17	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPPW 1 -		EPPW 12		EPPW 12	
37		- 5		- 18	

AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 12		1 - 4		1 - 23	
- 19		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	1 - 5		1 - 24	
EPPW 12		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
- 20		1 - 6		1 - 25	
AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 12		1 - 7		1 - 26	
- 21		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	1 - 8		1 - 27	
EPPW 12		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
- 22		1 - 9		2 - 1	
AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 12		1 - 10		6 - 1	
- 23		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	1 - 11		12 - 1	
EPPW 12		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
- 24		1 - 12		12 - 2	
AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 12		1 - 13		12 - 3	
- 25		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	1 - 14		12 - 4	
EPPW 12		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
- 27		1 - 15		12 - 5	
AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 12		1 - 16		12 - 6	
- 29		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	1 - 17		12 - 7	
EPPW 12		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
- 31		1 - 18		12 - 8	
AD 4	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
EPPW 13		1 - 19		12 - 9	
- 1		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4 EPSN	17 APR 2025	1 - 20		12 - 11	
1 - 1		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4 EPSN	17 APR 2025	1 - 21		12 - 13	
1 - 2		AD 4 EPSN	17 APR 2025	AD 4 EPSN	17 APR 2025
AD 4 EPSN	17 APR 2025	1 - 22		13 - 1	
1 - 3					

AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPTM 1 - 1		EPTM 1 -		EPTM 12	
AD 4	17 APR 2025	17		- 3	
EPTM 1 - 2		AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	EPTM 1 -		EPTM 12	
EPTM 1 - 3		18		- 4	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPTM 1 - 4		EPTM 1 -		EPTM 12	
AD 4	17 APR 2025	19		- 5	
EPTM 1 - 5		AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	EPTM 1 -		EPTM 12	
EPTM 1 - 6		20		- 6	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPTM 1 - 7		EPTM 1 -		EPTM 12	
AD 4	17 APR 2025	21		- 7	
EPTM 1 - 8		AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
AD 4	17 APR 2025	EPTM 1 -		EPTM 12	
EPTM 1 - 9		22		- 9	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025
EPTM 1 -		EPTM 1 -		EPTM 13	
10		23		- 1	
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025		
EPTM 1 -		EPTM 1 -			
11		24			
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025		
EPTM 1 -		EPTM 1 -			
12		25			
AD 4	17 APR 2025	AD 4	17 APR 2025		
EPTM 1 -		EPTM 2 - 1			
13		AD 4	17 APR 2025		
AD 4	17 APR 2025	EPTM 6 - 1			
EPTM 1 -		AD 4	17 APR 2025		
14		EPTM 12			
AD 4	17 APR 2025	- 1			
EPTM 1 -		AD 4	17 APR 2025		
15		EPTM 12			
AD 4	17 APR 2025	- 2			
EPTM 1 -					
16					

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

GEN 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO MIL  
AIP

GEN 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE  
MIL AIP

MIL GEN

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE(S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

MIL ENR

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE(S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

MIL AD

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE(S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
MIL AD 4 EPCE 1-1-1	MIL AD 4 EPCE 1-1-1	MIL AD 4 EPCE 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 2-1-1	MIL AD 4 EPCE 2-1-1	MIL AD 4 EPCE 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-1-1	MIL AD 4 EPCE 6-1-1	MIL AD 4 EPCE 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-1-2	MIL AD 4 EPCE 6-1-2	MIL AD 4 EPCE 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-1-3	MIL AD 4 EPCE 6-1-3	MIL AD 4 EPCE 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-1-4	MIL AD 4 EPCE 6-1-4	MIL AD 4 EPCE 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-1	MIL AD 4 EPCE 6-3-1	MIL AD 4 EPCE 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-2	MIL AD 4 EPCE 6-3-2	MIL AD 4 EPCE 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-3	MIL AD 4 EPCE 6-3-3	MIL AD 4 EPCE 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-4	MIL AD 4 EPCE 6-3-4	MIL AD 4 EPCE 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-5	MIL AD 4 EPCE 6-3-5	MIL AD 4 EPCE 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-3-6	MIL AD 4 EPCE 6-3-6	MIL AD 4 EPCE 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPCE 6-8-1	MIL AD 4 EPCE 6-8-1	MIL AD 4 EPCE 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-2	MIL AD 4 EPCE 6-8-2	MIL AD 4 EPCE 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-3	MIL AD 4 EPCE 6-8-3	MIL AD 4 EPCE 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-4	MIL AD 4 EPCE 6-8-4	MIL AD 4 EPCE 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-5	MIL AD 4 EPCE 6-8-5	MIL AD 4 EPCE 12-15	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-6	MIL AD 4 EPCE 6-8-6	MIL AD 4 EPCE 12-16	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-7	MIL AD 4 EPCE 6-8-7	MIL AD 4 EPCE 12-17	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-8-8	MIL AD 4 EPCE 6-8-8	MIL AD 4 EPCE 12-18	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-9-1	MIL AD 4 EPCE 6-9-1	MIL AD 4 EPCE 12-19	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 6-9-3	MIL AD 4 EPCE 6-9-3	MIL AD 4 EPCE 12-21	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPCE 7-3-1	MIL AD 4 EPCE 7-3-1	MIL AD 4 EPCE 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 1-1-1	MIL AD 4 EPDA 1-1-1	MIL AD 4 EPDA 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 2-1-1	MIL AD 4 EPDA 2-1-1	MIL AD 4 EPDA 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-1	MIL AD 4 EPDA 6-3-1	MIL AD 4 EPDA 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-2	MIL AD 4 EPDA 6-3-2	MIL AD 4 EPDA 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-3	MIL AD 4 EPDA 6-3-3	MIL AD 4 EPDA 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-4	MIL AD 4 EPDA 6-3-4	MIL AD 4 EPDA 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-5	MIL AD 4 EPDA 6-3-5	MIL AD 4 EPDA 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-6	MIL AD 4 EPDA 6-3-6	MIL AD 4 EPDA 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-7	MIL AD 4 EPDA 6-3-7	MIL AD 4 EPDA 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-8	MIL AD 4 EPDA 6-3-8	MIL AD 4 EPDA 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-9	MIL AD 4 EPDA 6-3-9	MIL AD 4 EPDA 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-3-10	MIL AD 4 EPDA 6-3-10	MIL AD 4 EPDA 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-8-1	MIL AD 4 EPDA 6-8-1	MIL AD 4 EPDA 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPDA 6-8-2	MIL AD 4 EPDA 6-8-2	MIL AD 4 EPDA 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-8-3	MIL AD 4 EPDA 6-8-3	MIL AD 4 EPDA 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 6-8-4	MIL AD 4 EPDA 6-8-4	MIL AD 4 EPDA 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDA 7-3-1	MIL AD 4 EPDA 7-3-1	MIL AD 4 EPDA 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 1-1-1	MIL AD 4 EPDE 1-1-1	MIL AD 4 EPDE 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 2-1-1	MIL AD 4 EPDE 2-1-1	MIL AD 4 EPDE 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-1	MIL AD 4 EPDE 6-1-1	MIL AD 4 EPDE 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-2	MIL AD 4 EPDE 6-1-2	MIL AD 4 EPDE 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-3	MIL AD 4 EPDE 6-1-3	MIL AD 4 EPDE 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-4	MIL AD 4 EPDE 6-1-4	MIL AD 4 EPDE 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-5	MIL AD 4 EPDE 6-1-5	MIL AD 4 EPDE 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-1-6	MIL AD 4 EPDE 6-1-6	MIL AD 4 EPDE 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-3-1	MIL AD 4 EPDE 6-3-1	MIL AD 4 EPDE 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-3-2	MIL AD 4 EPDE 6-3-2	MIL AD 4 EPDE 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-3-3	MIL AD 4 EPDE 6-3-3	MIL AD 4 EPDE 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-3-4	MIL AD 4 EPDE 6-3-4	MIL AD 4 EPDE 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-1	MIL AD 4 EPDE 6-8-1	MIL AD 4 EPDE 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-2	MIL AD 4 EPDE 6-8-2	MIL AD 4 EPDE 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-3	MIL AD 4 EPDE 6-8-3	MIL AD 4 EPDE 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-4	MIL AD 4 EPDE 6-8-4	MIL AD 4 EPDE 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-5	MIL AD 4 EPDE 6-8-5	MIL AD 4 EPDE 12-15	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-6	MIL AD 4 EPDE 6-8-6	MIL AD 4 EPDE 12-16	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-7	MIL AD 4 EPDE 6-8-7	MIL AD 4 EPDE 12-17	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-8-8	MIL AD 4 EPDE 6-8-8	MIL AD 4 EPDE 12-18	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025



MIL AD 4 EPDE 6-9-1	MIL AD 4 EPDE 6-9-1	MIL AD 4 EPDE 12-19	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPDE 6-9-3	MIL AD 4 EPDE 6-9-3	MIL AD 4 EPDE 12-21	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 1-1-1	MIL AD 4 EPIR 1-1-1	MIL AD 4 EPIR 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 2-1-1	MIL AD 4 EPIR 2-1-1	MIL AD 4 EPIR 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-1	MIL AD 4 EPIR 6-3-1	MIL AD 4 EPIR 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-2	MIL AD 4 EPIR 6-3-2	MIL AD 4 EPIR 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-3	MIL AD 4 EPIR 6-3-3	MIL AD 4 EPIR 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-4	MIL AD 4 EPIR 6-3-4	MIL AD 4 EPIR 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-5	MIL AD 4 EPIR 6-3-5	MIL AD 4 EPIR 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-3-6	MIL AD 4 EPIR 6-3-6	MIL AD 4 EPIR 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-8-1	MIL AD 4 EPIR 6-8-1	MIL AD 4 EPIR 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-8-2	MIL AD 4 EPIR 6-8-2	MIL AD 4 EPIR 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-8-3	MIL AD 4 EPIR 6-8-3	MIL AD 4 EPIR 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-8-4	MIL AD 4 EPIR 6-8-4	MIL AD 4 EPIR 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-9-1	MIL AD 4 EPIR 6-9-1	MIL AD 4 EPIR 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPIR 6-9-3	MIL AD 4 EPIR 6-9-3	MIL AD 4 EPIR 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 1-1-1	MIL AD 4 EPKS 1-1-1	MIL AD 4 EPKS 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 2-1-1	MIL AD 4 EPKS 2-1-1	MIL AD 4 EPKS 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 4-3-1-0	MIL AD 4 EPKS 4-3-1-0	MIL AD 4 EPKS 8-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 4-3-2-0	MIL AD 4 EPKS 4-3-2-0	MIL AD 4 EPKS 8-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 5-4-1-0	MIL AD 4 EPKS 5-4-1-0	MIL AD 4 EPKS 10-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 5-4-2-0	MIL AD 4 EPKS 5-4-2-0	MIL AD 4 EPKS 10-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-1-1	MIL AD 4 EPKS 6-1-1	MIL AD 4 EPKS 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-1-2	MIL AD 4 EPKS 6-1-2	MIL AD 4 EPKS 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPKS 6-1-3	MIL AD 4 EPKS 6-1-3	MIL AD 4 EPKS 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-1-4	MIL AD 4 EPKS 6-1-4	MIL AD 4 EPKS 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-3-1	MIL AD 4 EPKS 6-3-1	MIL AD 4 EPKS 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-3-2	MIL AD 4 EPKS 6-3-2	MIL AD 4 EPKS 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-8-1	MIL AD 4 EPKS 6-8-1	MIL AD 4 EPKS 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-8-2	MIL AD 4 EPKS 6-8-2	MIL AD 4 EPKS 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-8-3	MIL AD 4 EPKS 6-8-3	MIL AD 4 EPKS 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-8-4	MIL AD 4 EPKS 6-8-4	MIL AD 4 EPKS 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-9-1	MIL AD 4 EPKS 6-9-1	MIL AD 4 EPKS 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPKS 6-9-3	MIL AD 4 EPKS 6-9-3	MIL AD 4 EPKS 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 1-1-1	MIL AD 4 EPLK 1-1-1	MIL AD 4 EPLK 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 2-1-1	MIL AD 4 EPLK 2-1-1	MIL AD 4 EPLK 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-1	MIL AD 4 EPLK 6-1-1	MIL AD 4 EPLK 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-2	MIL AD 4 EPLK 6-1-2	MIL AD 4 EPLK 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-3	MIL AD 4 EPLK 6-1-3	MIL AD 4 EPLK 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-4	MIL AD 4 EPLK 6-1-4	MIL AD 4 EPLK 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-5	MIL AD 4 EPLK 6-1-5	MIL AD 4 EPLK 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-1-6	MIL AD 4 EPLK 6-1-6	MIL AD 4 EPLK 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-8-1	MIL AD 4 EPLK 6-8-1	MIL AD 4 EPLK 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-8-2	MIL AD 4 EPLK 6-8-2	MIL AD 4 EPLK 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-8-3	MIL AD 4 EPLK 6-8-3	MIL AD 4 EPLK 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 6-8-4	MIL AD 4 EPLK 6-8-4	MIL AD 4 EPLK 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLK 7-3-1	MIL AD 4 EPLK 7-3-1	MIL AD 4 EPLK 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 1-1-1	MIL AD 4 EPLY 1-1-1	MIL AD 4 EPLY 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPLY 2-1-1	MIL AD 4 EPLY 2-1-1	MIL AD 4 EPLY 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-3-1	MIL AD 4 EPLY 6-3-1	MIL AD 4 EPLY 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-3-2	MIL AD 4 EPLY 6-3-2	MIL AD 4 EPLY 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-1	MIL AD 4 EPLY 6-8-1	MIL AD 4 EPLY 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-2	MIL AD 4 EPLY 6-8-2	MIL AD 4 EPLY 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-3	MIL AD 4 EPLY 6-8-3	MIL AD 4 EPLY 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-4	MIL AD 4 EPLY 6-8-4	MIL AD 4 EPLY 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-5	MIL AD 4 EPLY 6-8-5	MIL AD 4 EPLY 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-6	MIL AD 4 EPLY 6-8-6	MIL AD 4 EPLY 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-7	MIL AD 4 EPLY 6-8-7	MIL AD 4 EPLY 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-8-8	MIL AD 4 EPLY 6-8-8	MIL AD 4 EPLY 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-9-1	MIL AD 4 EPLY 6-9-1	MIL AD 4 EPLY 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 6-9-3	MIL AD 4 EPLY 6-9-3	MIL AD 4 EPLY 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPLY 7-3-1	MIL AD 4 EPLY 7-3-1	MIL AD 4 EPLY 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 1-1-1	MIL AD 4 EPMB 1-1-1	MIL AD 4 EPMB 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 2-1-1	MIL AD 4 EPMB 2-1-1	MIL AD 4 EPMB 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-1-1	MIL AD 4 EPMB 6-1-1	MIL AD 4 EPMB 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-1-2	MIL AD 4 EPMB 6-1-2	MIL AD 4 EPMB 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-1-3	MIL AD 4 EPMB 6-1-3	MIL AD 4 EPMB 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-1-4	MIL AD 4 EPMB 6-1-4	MIL AD 4 EPMB 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-3-1	MIL AD 4 EPMB 6-3-1	MIL AD 4 EPMB 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-3-2	MIL AD 4 EPMB 6-3-2	MIL AD 4 EPMB 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-1	MIL AD 4 EPMB 6-8-1	MIL AD 4 EPMB 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-2	MIL AD 4 EPMB 6-8-2	MIL AD 4 EPMB 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPMB 6-8-3	MIL AD 4 EPMB 6-8-3	MIL AD 4 EPMB 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-4	MIL AD 4 EPMB 6-8-4	MIL AD 4 EPMB 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-5	MIL AD 4 EPMB 6-8-5	MIL AD 4 EPMB 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-6	MIL AD 4 EPMB 6-8-6	MIL AD 4 EPMB 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-7	MIL AD 4 EPMB 6-8-7	MIL AD 4 EPMB 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-8	MIL AD 4 EPMB 6-8-8	MIL AD 4 EPMB 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-9	MIL AD 4 EPMB 6-8-9	MIL AD 4 EPMB 12-15	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-8-10	MIL AD 4 EPMB 6-8-10	MIL AD 4 EPMB 12-16	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-9-1	MIL AD 4 EPMB 6-9-1	MIL AD 4 EPMB 12-17	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMB 6-9-3	MIL AD 4 EPMB 6-9-3	MIL AD 4 EPMB 12-19	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 1-1-1	MIL AD 4 EPMI 1-1-1	MIL AD 4 EPMI 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 2-1-1	MIL AD 4 EPMI 2-1-1	MIL AD 4 EPMI 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-1-1	MIL AD 4 EPMI 6-1-1	MIL AD 4 EPMI 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-1-2	MIL AD 4 EPMI 6-1-2	MIL AD 4 EPMI 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-3-1	MIL AD 4 EPMI 6-3-1	MIL AD 4 EPMI 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-3-2	MIL AD 4 EPMI 6-3-2	MIL AD 4 EPMI 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-8-1	MIL AD 4 EPMI 6-8-1	MIL AD 4 EPMI 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-8-2	MIL AD 4 EPMI 6-8-2	MIL AD 4 EPMI 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-8-3	MIL AD 4 EPMI 6-8-3	MIL AD 4 EPMI 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-8-4	MIL AD 4 EPMI 6-8-4	MIL AD 4 EPMI 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-9-1	MIL AD 4 EPMI 6-9-1	MIL AD 4 EPMI 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 6-9-3	MIL AD 4 EPMI 6-9-3	MIL AD 4 EPMI 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMI 7-3-1	MIL AD 4 EPMI 7-3-1	MIL AD 4 EPMI 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 1-1-1	MIL AD 4 EPMM 1-1-1	MIL AD 4 EPMM 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPMM 2-1-1	MIL AD 4 EPMM 2-1-1	MIL AD 4 EPMM 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-1-1	MIL AD 4 EPMM 6-1-1	MIL AD 4 EPMM 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-1-2	MIL AD 4 EPMM 6-1-2	MIL AD 4 EPMM 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-1-3	MIL AD 4 EPMM 6-1-3	MIL AD 4 EPMM 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-1-4	MIL AD 4 EPMM 6-1-4	MIL AD 4 EPMM 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-3-1	MIL AD 4 EPMM 6-3-1	MIL AD 4 EPMM 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-3-2	MIL AD 4 EPMM 6-3-2	MIL AD 4 EPMM 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-8-1	MIL AD 4 EPMM 6-8-1	MIL AD 4 EPMM 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-8-2	MIL AD 4 EPMM 6-8-2	MIL AD 4 EPMM 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-8-3	MIL AD 4 EPMM 6-8-3	MIL AD 4 EPMM 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-8-4	MIL AD 4 EPMM 6-8-4	MIL AD 4 EPMM 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-9-1	MIL AD 4 EPMM 6-9-1	MIL AD 4 EPMM 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 6-9-3	MIL AD 4 EPMM 6-9-3	MIL AD 4 EPMM 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPMM 7-3-1	MIL AD 4 EPMM 7-3-1	MIL AD 4 EPMM 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 1-1-1	MIL AD 4 EPOK 1-1-1	MIL AD 4 EPOK 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 2-1-1	MIL AD 4 EPOK 2-1-1	MIL AD 4 EPOK 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 2-1-2	MIL AD 4 EPOK 2-1-2	MIL AD 4 EPOK 6-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-1-1	MIL AD 4 EPOK 6-1-1	MIL AD 4 EPOK 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-1-2	MIL AD 4 EPOK 6-1-2	MIL AD 4 EPOK 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-1-3	MIL AD 4 EPOK 6-1-3	MIL AD 4 EPOK 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-1-4	MIL AD 4 EPOK 6-1-4	MIL AD 4 EPOK 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-3-1	MIL AD 4 EPOK 6-3-1	MIL AD 4 EPOK 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-3-2	MIL AD 4 EPOK 6-3-2	MIL AD 4 EPOK 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-3-3	MIL AD 4 EPOK 6-3-3	MIL AD 4 EPOK 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPOK 6-3-4	MIL AD 4 EPOK 6-3-4	MIL AD 4 EPOK 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-1	MIL AD 4 EPOK 6-8-1	MIL AD 4 EPOK 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-2	MIL AD 4 EPOK 6-8-2	MIL AD 4 EPOK 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-3	MIL AD 4 EPOK 6-8-3	MIL AD 4 EPOK 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-4	MIL AD 4 EPOK 6-8-4	MIL AD 4 EPOK 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-5	MIL AD 4 EPOK 6-8-5	MIL AD 4 EPOK 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-6	MIL AD 4 EPOK 6-8-6	MIL AD 4 EPOK 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-7	MIL AD 4 EPOK 6-8-7	MIL AD 4 EPOK 12-15	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-8-8	MIL AD 4 EPOK 6-8-8	MIL AD 4 EPOK 12-16	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-9-1	MIL AD 4 EPOK 6-9-1	MIL AD 4 EPOK 12-17	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 6-9-3	MIL AD 4 EPOK 6-9-3	MIL AD 4 EPOK 12-19	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPOK 7-3-1	MIL AD 4 EPOK 7-3-1	MIL AD 4 EPOK 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 1-1-1	MIL AD 4 EPPR 1-1-1	MIL AD 4 EPPR 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 2-1-1	MIL AD 4 EPPR 2-1-1	MIL AD 4 EPPR 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-1	MIL AD 4 EPPR 6-3-1	MIL AD 4 EPPR 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-2	MIL AD 4 EPPR 6-3-2	MIL AD 4 EPPR 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-3	MIL AD 4 EPPR 6-3-3	MIL AD 4 EPPR 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-4	MIL AD 4 EPPR 6-3-4	MIL AD 4 EPPR 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-5	MIL AD 4 EPPR 6-3-5	MIL AD 4 EPPR 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 6-3-6	MIL AD 4 EPPR 6-3-6	MIL AD 4 EPPR 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPR 7-3-1	MIL AD 4 EPPR 7-3-1	MIL AD 4 EPPR 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 1-1-1	MIL AD 4 EPPW 1-1-1	MIL AD 4 EPPW 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 2-1-1	MIL AD 4 EPPW 2-1-1	MIL AD 4 EPPW 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 2-1-2	MIL AD 4 EPPW 2-1-2	MIL AD 4 EPPW 6-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPPW 6-1-1	MIL AD 4 EPPW 6-1-1	MIL AD 4 EPPW 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-2	MIL AD 4 EPPW 6-1-2	MIL AD 4 EPPW 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-3	MIL AD 4 EPPW 6-1-3	MIL AD 4 EPPW 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-4	MIL AD 4 EPPW 6-1-4	MIL AD 4 EPPW 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-5	MIL AD 4 EPPW 6-1-5	MIL AD 4 EPPW 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-6	MIL AD 4 EPPW 6-1-6	MIL AD 4 EPPW 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-7	MIL AD 4 EPPW 6-1-7	MIL AD 4 EPPW 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-1-8	MIL AD 4 EPPW 6-1-8	MIL AD 4 EPPW 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-3-1	MIL AD 4 EPPW 6-3-1	MIL AD 4 EPPW 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-3-2	MIL AD 4 EPPW 6-3-2	MIL AD 4 EPPW 12-10	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-3-3	MIL AD 4 EPPW 6-3-3	MIL AD 4 EPPW 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-3-4	MIL AD 4 EPPW 6-3-4	MIL AD 4 EPPW 12-12	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-1	MIL AD 4 EPPW 6-8-1	MIL AD 4 EPPW 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-2	MIL AD 4 EPPW 6-8-2	MIL AD 4 EPPW 12-14	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-3	MIL AD 4 EPPW 6-8-3	MIL AD 4 EPPW 12-15	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-4	MIL AD 4 EPPW 6-8-4	MIL AD 4 EPPW 12-16	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-5	MIL AD 4 EPPW 6-8-5	MIL AD 4 EPPW 12-17	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-6	MIL AD 4 EPPW 6-8-6	MIL AD 4 EPPW 12-18	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-7	MIL AD 4 EPPW 6-8-7	MIL AD 4 EPPW 12-19	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-8	MIL AD 4 EPPW 6-8-8	MIL AD 4 EPPW 12-20	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-9	MIL AD 4 EPPW 6-8-9	MIL AD 4 EPPW 12-21	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-10	MIL AD 4 EPPW 6-8-10	MIL AD 4 EPPW 12-22	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-11	MIL AD 4 EPPW 6-8-11	MIL AD 4 EPPW 12-23	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-8-12	MIL AD 4 EPPW 6-8-12	MIL AD 4 EPPW 12-24	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

MIL AD 4 EPPW 6-9-1	MIL AD 4 EPPW 6-9-1	MIL AD 4 EPPW 12-25	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-9-3	MIL AD 4 EPPW 6-9-3	MIL AD 4 EPPW 12-27	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-9-5	MIL AD 4 EPPW 6-9-5	MIL AD 4 EPPW 12-29	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 6-9-7	MIL AD 4 EPPW 6-9-7	MIL AD 4 EPPW 12-31	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPPW 7-3-1	MIL AD 4 EPPW 7-3-1	MIL AD 4 EPPW 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 1-1-1	MIL AD 4 EPSN 1-1-1	MIL AD 4 EPSN 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 2-1-1	MIL AD 4 EPSN 2-1-1	MIL AD 4 EPSN 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-1-1	MIL AD 4 EPSN 6-1-1	MIL AD 4 EPSN 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-1-2	MIL AD 4 EPSN 6-1-2	MIL AD 4 EPSN 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-3-1	MIL AD 4 EPSN 6-3-1	MIL AD 4 EPSN 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-3-2	MIL AD 4 EPSN 6-3-2	MIL AD 4 EPSN 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-8-1	MIL AD 4 EPSN 6-8-1	MIL AD 4 EPSN 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-8-2	MIL AD 4 EPSN 6-8-2	MIL AD 4 EPSN 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-8-3	MIL AD 4 EPSN 6-8-3	MIL AD 4 EPSN 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-8-4	MIL AD 4 EPSN 6-8-4	MIL AD 4 EPSN 12-8	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-9-1	MIL AD 4 EPSN 6-9-1	MIL AD 4 EPSN 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-9-3	MIL AD 4 EPSN 6-9-3	MIL AD 4 EPSN 12-11	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPSN 6-9-5	MIL AD 4 EPSN 6-9-5	MIL AD 4 EPSN 12-13	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 1-1-1	MIL AD 4 EPTM 1-1-1	MIL AD 4 EPTM 2-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 2-1-1	MIL AD 4 EPTM 2-1-1	MIL AD 4 EPTM 6-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-3-1	MIL AD 4 EPTM 6-3-1	MIL AD 4 EPTM 12-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-3-2	MIL AD 4 EPTM 6-3-2	MIL AD 4 EPTM 12-2	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-8-1	MIL AD 4 EPTM 6-8-1	MIL AD 4 EPTM 12-3	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-8-2	MIL AD 4 EPTM 6-8-2	MIL AD 4 EPTM 12-4	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025



MIL AD 4 EPTM 6-8-3	MIL AD 4 EPTM 6-8-3	MIL AD 4 EPTM 12-5	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-8-4	MIL AD 4 EPTM 6-8-4	MIL AD 4 EPTM 12-6	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-9-1	MIL AD 4 EPTM 6-9-1	MIL AD 4 EPTM 12-7	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 6-9-3	MIL AD 4 EPTM 6-9-3	MIL AD 4 EPTM 12-9	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025
MIL AD 4 EPTM 7-3-1	MIL AD 4 EPTM 7-3-1	MIL AD 4 EPTM 13-1	AIRAC AMDT MIL 04/25 - 17 APR 2025

## **GEN 1 PRZEPISY I WYMOGI KRAJOWE**

### **MIL GEN 1.6**

#### **ZESTAWIENIE PRZEPISÓW KRAJOWYCH I UMÓW/ KONWENCJI MIĘDZYNARODOWYCH**

Patrz: AIP Polska.

### **MIL GEN 1.7**

#### **RÓŻNICE W STOSUNKU DO NORM, ZALECANYCH METOD POSTĘPOWANIA I PROCEDUR ICAO**

Patrz: AIP Polska.

## **GEN 1 NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS**

### **MIL GEN 1.6**

#### **SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS**

See: AIP Poland.

### **MIL GEN 1.7**

#### **DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES**

See: AIP Poland.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**GEN 2 TABELE I KODY**

Patrz: AIP Polska GEN 2.1.

**GEN 2 TABLES AND CODES**

See: AIP Poland GEN 2.1.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**GEN 2.2 SKRÓTY WYKORZYSTYWANE W  
PUBLIKACJACH AIS**

†	W łączności radiotelefonicznej skróty i terminy są nadawane jako pełne wyrazy.
‡	W łączności radiotelefonicznej skróty i terminy są nadawane przy użyciu pojedynczych liter w niefonetycznej formie.
*	Skróty, które mogą być również używane w łączności ze stacjami ruchomej służby morskiej.
▣	Skróty nie zawarte w dokumencie Procedury służb żeglugi powietrznej - Skróty i kody stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym PANS-ABC (Doc 8400).
#	Skróty używane tylko w łączności dalekopisowej.
A	A
A	Bursztynowy
AAA	(lub AAB, AAC... itd., w kolejności) Poprawiona depesza meteorologiczna (oznacznik rodzaju depeszy)
A/A	Powietrze-powietrze
AAD	Odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej
AAIM	Autonomiczne monitorowanie integralności statku powietrznego
AAL	Nad poziomem lotniska
AAR ▣	Tankowanie w powietrzu
ABI	Informacja o przecięciu granicy
ABM	Na trawersie
ABN	Latarnia lotniskowa
ABT	Okolo
ABV	Ponad, nad, powyżej
AC	Altocumulus
A/C ▣	Statek powietrzny
ACARS†	Lotniczy system adresowania i przekazywania wiadomości (wymawiać „EJ-KARS”)
ACAS†	Pokładowy system zapobiegania kolizji
ACC‡	Ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru
ACCID	Zawiadomienie o wypadku lotniczym
ACFT	Statek powietrzny
ACK	Potwierdź
ACL	Miejsce sprawdzania wysokościomierzy
ACN	Liczba klasyfikacyjna statku powietrznego
ACP	Akceptacja (oznacznik rodzaju depeszy)
ACPT	Przyjąć, przyjmij lub przyjęto
ACT	Czynny lub uruchomiony lub czynność, działalność
AD	Lotnisko

**GEN 2.2 ABBREVIATIONS USED IN AIS  
PUBLICATIONS**

†	When radiotelephony is used, the abbreviations and terms are transmitted as spoken words.
‡	When radiotelephony is used, the abbreviations and terms are transmitted using the individual letters in non-phonetic form.
*	Abbreviations also available for use in communication with stations of maritime mobile service.
▣	Abbreviations not contained in Procedures for Air Navigation Services - ICAO Abbreviations and Codes (Doc 8400).
#	Abbreviations to be used in RTT service only.
A	A
A	Amber
AAA	(or AAB, AAC, ... etc., in sequence) Amended meteorological message (message type designator)
A/A	Air-to-air
AAD	Assigned altitude deviation
AAIM	Aircraft autonomous integrity monitoring
AAL	Above aerodrome level
AAR ▣	Air-to-air refuelling
ABI	Advance boundary information
ABM	Abeam
ABN	Aerodrome beacon
ABT	About
ABV	Above
AC	Altocumulus
A/C ▣	Aircraft
ACARS†	Aircraft communication addressing and reporting system (to be pronounced “AY-CARS”)
ACAS†	Airborne collision avoidance system
ACC‡	Area control centre or area control
ACCID	Notification of an aircraft accident
ACFT	Aircraft
ACK	Acknowledge
ACL	Altimeter check location
ACN	Aircraft classification number
ACP	Acceptance (message type designator)
ACPT	Accept or accepted
ACT	Active or activated or activity
AD	Aerodrome
ADA	Advisory area
ADC	Aerodrome chart
ADDN	Addition or additional

ADA	Obszar ze służbą doradczą	ADF‡	Automatic direction-finding equipment
ADC	Mapa lotniska	ADIZ‡	Air defence identification zone (to be pronounced "AY-DIZ")
ADDN	Dodatek, dodanie lub dodatkowy	ADJ	Adjacent
ADF‡	Radionamiernik automatyczny	ADO	Aerodrome office (specify service)
ADIZ‡	Strefa identyfikacji obrony powietrznej (wymawiać „EJ-DIZ”)	ADP ☐	ATFCM daily plan
ADJ	Przyległy, sąsiedni	ADR	Advisory route
ADO	Biuro lotniska (wymieni służbę)	ADS	Automatic dependent surveillance
ADP ☐	Dzienny plan ATFCM	ADS*	The address (when this abbreviation is used to request a repetition, the question mark (IMI) precedes the abbreviation, e.g. IMI ADS (to be used in AFS as a procedure signal))
ADR	Trasa ze służbą doradczą	ADS-B‡	Automatic dependent surveillance - broadcast
ADS	Automatyczny nadzór zależny	ADS-C‡	Automatic dependent surveillance - contract
ADS*	Adres (gdy skrót jest używany w prośbie o powtórzenie, to po znaku zapytania (IMI) podaje się ten skrót, np. IMI ADS) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	ADSU	Automatic dependent surveillance unit
ADS-B‡	Automatyczne zależne dozоровanie - rozgłaszanie	ADVS	Advisory service
ADS-C‡	Automatyczne zależne dozоровanie - kontrakt	ADZ	Advise
ADSU	Organ automatycznego zależnego dozоровania	AES	Aircraft earth station
ADVS	Służba doradcza	AFIL	Flight plan filed in the air
ADZ	Zawiadom, zawiadomić, doradzić	AFIS	Aerodrome flight information service
AES	Stacja pokładowa do łączności naziemnej	AFM	Yes or affirm or affirmative or that is correct
AFIL	Plan lotu zgłoszony z powietrza	AFS	Aeronautical fixed service
AFIS	Lotniskowa służba informacji powietrznej	AFT...	After... (time or place)
AFM	Tak lub potwierdzić lub potwierdzenie lub prawidłowo	AFTN‡	Aeronautical fixed telecommunication network
AFS	Stala służba lotnicza	A/G	Air-to-ground
AFT...	Po... lub za... (czas lub miejsce)	AGA	Aerodromes, air routes and ground aids
AFTN‡	Stala telekomunikacyjna sieć lotnicza	AGL	Above ground level
A/G	Powietrze-ziemia	AGN	Again
AGA	Lotniska, trasy lotnicze i pomoce naziemne	AIC	Aeronautical Information Circular
AGL	Nad poziomem terenu	AIDC	Air traffic services inter-facility data communication
AGN	Znowu	AIM ☐	Air traffic flow management information message
AIC	Biuletyn Informacji Lotniczej	AIP	Aeronautical information publication
AIDC	Wymiana danych między urządzeniami służb ruchu lotniczego	AIRAC	Aeronautical information regulation and control
AIM ☐	Depesza Informacyjna ATFM	AIREP‡	Air-report
AIP	Zbiór informacji lotniczych	AIRMET‡	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations
AIRAC	Regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczej	AIS	Aeronautical Information Services
AIREP‡	Meldunek z powietrza	ALA	Alighting area
AIRMET‡	Informacja dotycząca zjawisk pogody na trasie, które mogą oddziaływać na bezpieczeństwo statków powietrznych wykonujących loty na małych wysokościach	ALERFA‡	Alert phase
AIS	Służby informacji lotniczej	ALR	Alerting (message type designator)
ALA	Powierzchnia (obszar) wodowania	ALRS	Alerting service
ALERFA‡	Faza alarmu	ALS	Approach lighting system
		ALT	Altitude

ALR	Alarmowa (oznacznik rodzaju depeszy)	ALTN	Alternate or alternating (light alternates in colour)
ALRS	Służba alarmowa	ALTN	Alternate (aerodrome)
ALS	System świateł podejścia	AMA	Area minimum altitude
ALT	Wysokość bezwzględna	AMC ▣	Airspace management cell
ALTN	Zmienić lub zmienny (zmienia się kolor światła)	AMD	Amend or amended (used to indicate amended meteorological message; message type designator)
ALTN	Zapassowe (lotnisko)	AMDT	Amendment (AIP Amendment)
AMA	Minimalna wysokość bezwzględna dla obszaru	AMS	Aeronautical mobile service
AMC ▣	Ośrodek zarządzania przestrzenią powietrzną	AMSL	Above mean sea level
AMD	Popraw, poprawić lub poprawiony (używa się do oznaczenia poprawionej depeszy meteorologicznej; oznacznik rodzaju depeszy)	AMSS	Aeronautical mobile satellite service
AMDT	Zmiana (do AIP)	ANCS...	Aeronautical navigation chart – small scale (followed by name/title and scale)
AMS	Ruchoma służba lotnicza	ANM ▣	Air traffic flow management notification message
AMSL	Nad średnim poziomem morza	ANS	Answer
AMSS	Satelitarna ruchoma służba lotnicza	AOC...	Aerodrome obstacle chart (followed by type and name/title)
ANCS...	Nawigacyjna mapa lotnicza w małej skali (po którym podaje się nazwę/tytuł i skalę)	AP	Airport
ANM ▣	Depesza powiadamiająca ATFM	APAPI†	Abbreviated precision approach path indicator (to be pronounced "AY-PAPI")
ANS	Odpowiedź	APCH	Approach
AOC...	Mapa przeszkód lotniskowych (po którym podaje się nazwę/tytuł)	APDC...	Aircraft parking/docking chart (followed by name/title)
AP	Port lotniczy	APN	Apron
APAPI†	Uproszczony wizualny wskaźnik ścieżki podejścia (wymawiać „EJ-PAPI”)	APP	Approach control office or approach control or approach control service
APCH	Podejście, zблиżanie	APR	April
APDC...	Mapa parkowania/dokowania statku powietrznego (po którym podaje się nazwę/tytuł)	APRX	Approximate or approximately
APN	Płyta postojowa	APSG	After passing
APP	Ośrodek kontroli zблиżania lub kontrola zблиżania lub służba kontroli zблиżania	APV	Approve or approved or approval
APR	Kwiecień	ARC	Area chart
APRX	Zbliżony lub w przybliżeniu	ARCC ▣	Aeronautical rescue coordination centre
APSG	Po przejściu	ARNG	Arrange
APV	Zatwierdzić lub zatwierdzono lub zatwierdzenie	ARO	Air traffic services reporting office
ARC	Mapa obszaru kontrolowanego lotniska	ARP	Air-report (message type designator)
ARCC ▣	Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego	ARP	Aerodrome reference point
ARNG	Ustalać, urządać	ARQ	Automatic error correction
ARO	Biuro Odpraw Załóg	ARR	Arrive or arrival
ARP	Meldunek z powietrza (oznacznik rodzaju depeszy)	ARR	Arrival (message type designator)
ARP	Punkt odniesienia lotniska	ARS ▣	Avoidance routing scheme
ARQ	Automatyczna korekta błędu	ARS	Special air-report (message type designator)
ARR	Przybyć lub przybycie, przylot	ARSC ▣	Aeronautical Rescue Sub-Centre
ARR	Przylot (oznacznik rodzaju depeszy)	ARST	Arresting (specify (part of) aircraft arresting equipment)
ARS ▣	Schemat tras lotniczych omijających	AS	Altostratus
ARS	Specjalny meldunek z powietrza (oznacznik rodzaju depeszy)	ASAR ▣	Aeronautical search and rescue system



ARSC ▫	Podośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa	ASC	Ascend to or ascending to
ARST	Zatrzymujący (wymienić środki (lub ich część) zatrzymujące statki powietrzne)	ASDA	Accelerate-stop distance available
AS	Altostratus	ASE	Altimetry system error
ASAR ▫	System poszukiwania i ratownictwa lotniczego	ASHTAM	Special series NOTAM notifying by means of a specific format, change in activity of a volcano, a volcanic eruption and/or volcanic ash cloud that is of significance to aircraft operations
ASC	Wznosić się do lub wznoszenie się do	ASM ▫	Airspace management
ASDA	Rozporządzalna długość przerwanego startu	ASPH	Asphalt
ASE	Błąd systemu pomiaru wysokości	ASR ▫	Airport surveillance radar
ASHTAM	NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający przy użyciu specjalnego formularza o przerwanej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej i/lub chmurach popiołów wulkanicznych, mających znaczenie dla operacji statków powietrznych	AT...	At (followed by time at which weather change is forecast to occur)
ASM ▫	Zarządzanie przestrzenią powietrzną	ATA‡	Actual time of arrival
ASPH	Asfalt	ATC‡	Air traffic control (in general)
ASR ▫	Radar kontroli rejonu lotniska	ATCSMAC	Air traffic control surveillance minimum altitude chart (followed by name/title)
AT...	O (uzupełnione o czas, kiedy zgodnie z prognozą nastąpi zmiana pogody)	ATD‡	Actual time of departure
ATA‡	Rzeczywisty czas przylotu	ATFCM ▫	Air traffic flow and capacity management
ATC‡	Kontrola ruchu lotniczego (ogólnie)	ATFM	Air traffic flow management
ATCSMAC	Mapa minimalnej wysokości dozoru przez kontrolę ruchu lotniczego (po którym podaje się nazwę/tytuł)	ATIS†	Automatic terminal information service
ATD‡	Rzeczywisty czas odlotu	ATM	Air traffic management
ATFCM ▫	Zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego	ATN	Aeronautical telecommunication network
ATFM	Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego	ATP	At... (time or place)
ATIS†	Służba automatycznej informacji lotniskowej	ATS	Air traffic services
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym	ATTN	Attention
ATN	Telekomunikacyjna sieć lotnicza	AT-	Abbreviated T visual approach slope indicator
ATP	O... lub w... (czas lub miejsce)	VASIS†	system (to be pronounced "AY-TEE-VASIS")
ATS	Służby ruchu lotniczego	ATZ	Aerodrome traffic zone
ATTN	Uwaga	AUG	August
AT-	Skrócony T wizualny system wskazujący	AUP ▫	Airspace use plan
VASIS†	ścieżkę schodzenia (wymawiane „EJ-TI-WASIS”)	AUTH	Authorized or authorization
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego	AUW	All up weight
AUG	Sierpień	AUX	Auxiliary
AUP ▫	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej	AVASIS ▫	Abbreviated visual approach slope indicator system
AUTH	Upoważniony lub upoważnienie	AVBL	Available or availability
AUW	Ciążar całkowity	AVG	Average
AUX	Pomocniczy	AVGAS†	Aviation gasoline
AVASIS ▫	Uproszczony wizualny system wskazujący	AWACS ▫	Airborne early warning and control system
AVBL	Dostępny, osiągalny, do dyspozycji lub dyspozycyjność	AWTA	Advise at what time able
AVG	Przeciętny, średni	AWY	Airway
		AZM	Azimuth
		B	Blue
		BA	Braking action
		BAK	Barrier arresting kit
		BARO-	Barometric vertical navigation (to be
		VNAV†	pronounced "BAA-RO-VEE-NAV")

AVGAS†	Benzyna lotnicza	BASE†	Cloud base
AWACS□	Powietrzny system wczesnego ostrzegania i kontroli	BALTIC FAB□	Baltic Functional Airspace Block
AWTA	Poinformuj o jakim czasie będziesz w stanie	BALTIC FRA□	BALTIC FAB free route airspace
AWY	Droga lotnicza	BCFG	Fog patches
AZM	Azymut	BCN	Beacon (aeronautical ground light)
<b>B</b>		BCST	Broadcast
B	Niebieski	BDRY	Boundary
BA	Hamowanie	BECMG	Becoming
BAK	Urządzenie awaryjnego zatrzymania/hamowania na RWY	BFR	Before
BARO-VNAV†	Nawigacja w płaszczyźnie pionowej z wykorzystaniem przyrządów barometrycznych (wymawiane „BAA-RO-WI-NAW”)	BIM □	Meteorological Information Office
BASE†	Podstawa chmur	BKN	Broken
BALTIC FAB□	Bałtycki Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej	BL...	Blowing (followed by DU = dust, SA = sand or SN = snow)
BALTIC FRA□	Przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras w przestrzeni BALTIC FAB	BLDG	Building
BCFG	Mgła w płatach	BLO	Below clouds
BCN	Latarnia (lotnicze światło naziemne)	BLOT □	Tactical aviation base
BCST	Rozgłaszać, transmisja	BLW...	Below...
BDRY	Granica	BOMB	Bombing
BECMG	Stosowny, właściwy	BR	Mist
BFR	Przed	BRF	Short (used to indicate the type of approach desired or required)
BIM □	Biuro Informacji Meteorologicznej	BRG	Bearing
BKN	Przerywane/poprzerywane (dotyczy chmur)	BRKG	Braking
BL...	Zawieja (uzupełnione o DU = pył, SA = piasek lub SN = śnieg)	B-RNAV □	Basic area navigation
BLDG	Budynek	BS	Commercial broadcasting station
BLO	Pod chmurami	BTL	Between layers
BLOT □	Baza lotnictwa taktycznego	BTN	Between
BLW...	Poniżej...	BUFR	Binary universal form for the representation of meteorological data
BOMB	Bombardowanie	BVLOS □	Beyond visual line of sight operation
BR	Zamglenie		
BRF	Krótkie, skrócone (używa się do określenia pożądanego lub wymaganego podejścia do lądowania)	C	C
BRG	Namiar	...C	Centre (preceded by runway designation number to identify a parallel runway)
BRKG	Hamowanie	C	Degrees Celsius (Centigrade)
B-RNAV □	Podstawowa nawigacja obszarowa	CA	Course to an altitude
BS	Komercyjna stacja rozgłaszania	CACD □	Central airspace and capacity database
BTL	Między warstwami	CADF □	Centralised airspace data function
BTN	Między	CAT	Category
BUFR	Uniwersalny zapis binarny danych meteorologicznych	CAT	Clear air turbulence
		CAVOK†	Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions (to be pronounced “KAV-OH-KAY”)
		CB‡	Cumulonimbus (to be pronounced “CEE BEE”)
		CBA □	Cross-border area

BVLOS ▫	Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej	CC	Cirrocumulus
		CCA ▫	(or CCB, CCC, ... etc., in sequence) Corrected meteorological message (message type designator)
	<b>C</b>	CD	Candela
...C	Środkowa (poprzedzona przez oznaczenie drogi startowej w celu zidentyfikowania równoległej drogi startowej)	CDA ▫	Continuous descent approach
C	Stopnie Celsjusza	CDN	Coordination (message type designator)
CA	Kurs do wysokości bezwzględnej	CDR ▫	Conditional route
CACD ▫	Centralna baza danych o przestrzeni powietrznej i pojemności	CF	Course to a fix
CADF ▫	Funkcja scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej	CF	Change frequency to...
CAT	Kategoria	CFM*	Confirm or I confirm (to be used in AFS as a procedure signal)
CAT	Turbulencja w czystym powietrzu	CFMU ▫	Central flow management unit
CAVOK†	Widzialność, chmury i pogoda w chwili obserwacji są lepsze niż zalecane wartości lub warunki (wymawiane „KAW-OU-KEJ”)	CGL	Circling guidance light(s)
CB‡	Cumulonimbus (wymawiać „SI-BI”)	CH ▫	Hydrometeorological Centre
CBA ▫	Rejon przekraczania granicy	CH	Channel
CC	Cirrocumulus	CH#	This is a channel-continuity-check of transmission to permit comparison of your record of channel-sequence numbers of messages received on the channel (to be used in AFS as a procedure signal)
CCA ▫	(lub CCB, CCC... itd., w kolejności) Poprawiona depesza meteorologiczna (oznacznik rodzaju depeszy)	CHEM	Chemical
CD	Kandela	CHG	Modification (message type designator)
CDA ▫	Płynne podejście do lądowania	CI	Cirrus
CDN	Koordynacja (oznacznik rodzaju depeszy)	CIDIN†	Common ICAO data interchange network
CDR ▫	Warunkowa droga lotnicza	CIT	Near or over large cities
CF	Kurs do wyznaczonej pozycji (fix)	CIV	Civil
CF	Zmiana częstotliwości na...	CK	Check
CFM*	Potwierdź lub Potwierdzam (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	CL	Centre line
CFMU ▫	Centralna jednostka zarządzania przepływem ruchu lotniczego	CLA	Clear type of ice formation
CGL	Światło(a) prowadzenia po kręgu	CLBR	Calibration
CH ▫	Centrum Hydrometeorologii	CLD	Cloud
CH	Kanał	CLG	Calling
CH#	To jest kontrola ciągłości transmisji umożliwiająca porównanie kolejnych numerów depesz odebranych za pośrednictwem tego kanału (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	CLIMB-OUT	Climb-out area
CHEM	Chemiczny	CLR	Clear(s) or cleared to ... or clearance
CHG	Modyfikacja (oznacznik rodzaju depeszy)	CLRD	Runway(s) cleared (used in METAR/SPECI)
CI	Cirrus	CLSD	Close or closed or closing
CIDIN†	Wspólna sieć wymiany danych ICAO	CM	Centimetre
CIT	W pobliżu lub nad wielkimi miastami	CMB	Climb to or climbing to
CIV	Cywilny	CMPL	Completion or completed or complete
CK	Sprawdzenie	CNL	Cancel or cancelled
		CNL	Flight plan cancellation (message type designator)
		CNS	Communications, navigation and surveillance
		COM ▫	Naval Operations Centre
		COM	Communications

CL	Linia centralna	CONC	Concrete
CLA	Oblodzenie szkliste	COND	Condition
CLBR	Cechowanie, skalowanie, wzorcowanie, kalibrowanie	CONS	Continuous
CLD	Chmura	CONST	Construction or constructed
CLG	Wywołanie	CONT	Continue(s) or continued
CLIMB-OUT	Obszar/strefa wznoszenia początkowego	COORD	Coordinate or coordination
CLR	Wolny (zezwalać) lub zezwolono na ... lub zezwolenie	COORD	Coordinates
CLRD	Droga(i) startowa(e) wolna(e) (stosowane w METAR/SPECI)	COP ▫	Air Operations Centre
CLSD	Zamykać lub zamknięty lub zamykanie	COP	Change-over point
CM	Centymetr	COR	Correct or correction or corrected (used to indicate corrected meteorological message; message type designator)
CMB	Wznosić się do lub wznoszenie się do	COT	At the coast
CMPL	Zakończenie lub zakończony lub całkowity	COV	Cover or covered or covering
CNL	Anulować, odwołać lub anulowany	CP ▫	Control post
CNL	Unieważnienie planu lotu (oznacznik rodzaju depeszy)	CPDLC‡	Controller-pilot data link communications
CNS	Łączność, nawigacja i dozorowanie	CPL	Current flight plan (message type designator)
COM ▫	Centrum Operacji Morskich	CRAM ▫	Conditional route availability message
COM	Łączność/telekomunikacja	CRC	Cyclic redundancy check
CONC	Beton	CRC ▫	Control and Reporting Centre
COND	Warunek, stan	CRCO ▫	Central route charges office
CONS	Ciągły	CRM	Collision risk model
CONST	Budowa, konstrukcja lub zbudowany, skonstruowany	CRS ▫	Contingency routing scheme
CONT	Kontynuować lub kontynuowany, ciągły	CRZ	Cruise
COORD	Koordynować lub koordynacja	CS	Cirrostratus
COORD	Współrzędne	CS ▫	Collapsed sectors
COP ▫	Centrum Operacji Powietrznych	CS	Call sign
COP	Punkt zmiany namiaru	CTA ▫	Calculated time of arrival
COR	Poprawić lub poprawka lub poprawiony (używa się do oznaczenia poprawionej depeszy meteorologicznej; oznacznik rodzaju depeszy)	CTA	Control area
COT	Na wybrzeżu	CTAM	Climb to and maintain
COV	Pokryć lub pokryty lub pokrycie	CTC	Contact
CP ▫	Punkt naprowadzania	CTE ▫	Calculated entry time
CPDLC‡	Łączność kontroler-pilot linią przesyłania danych	CTL	Control
CPL	Bieżący plan lotu (oznacznik rodzaju depeszy)	CTN	Caution
CRAM ▫	Depesza o dostępności dróg warunkowych	CTO ▫	Calculated time over
CRC	Cykliczna kontrola nadmierowa	CTR	Control zone
CRC ▫	Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania	CTX ▫	Calculated exit time
CRCO ▫	Centralne Biuro Oplat Trasowych	CU	Cumulus
CRM	Model ryzyka kolizji	CUF	Cumuliform
CRS ▫	Schemat wyznaczania doraźnych dróg lotniczych	CUST	Customs
		CVR	Cockpit voice recorder
		CW	Continuous wave
		CWY	Cleanway
		D	D
		D ▫	Day (in AUP/UUP messages)

CRZ	Lecieć z prędkością przelotową	D	Downward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
CS	Cirrostratus	D...	Danger area (followed by identification)
CS ▣	Sektory złożone	DA	Decision altitude
CS	Znak wywoławczy	DAF ▣	Demand adjustment factor
CTA ▣	Obliczony czas przybycia	D-ATIS†	Data link automatic terminal information service (to be pronounced "DEE-ATIS")
CTA	Obszar kontrolowany	DBE ▣	Data Bank Eurocontrol
CTAM	Wzniesić się i utrzymywać	DCD	Double channel duplex
CTC	Nawiązać łączność	DCKG	Docking
CTE ▣	Obliczony czas wlotu	DCP	Datum crossing point
CTL	Kontrola	DCPC	Direct controller-pilot communications
CTN	Ostrożność, ostrzeżenie, ostrzegać	DCS	Double channel simplex
CTO ▣	Obliczony czas nad	DCT	Direct (in relation to flight plan clearances and type of approach)
CTR	Strefa kontrolowana lotniska	DE*	From (used to precede the call sign of the calling station) (to be used in AFS as a procedure signal)
CTX ▣	Obliczony czas wylotu	DEC	December
CU	Cumulus	DEG	Degrees
CUF	Kłębiasty	DEP	Depart or departure
CUST	Cło, urząd celny	DEP	Departure (message type designator)
CVR	Rejestrator rozmów w kabinie pilotów	DEPO	Deposition
CW	Fala ciągła	DER	Departure end of the runway
CWY	Zabezpieczenie wydłużonego startu	DES	Descend to or descending to
		DEST	Destination
	<b>D</b>	DETRESFA†	Distress phase
D ▣	Dzień (w depeszach AUP/UUP)	DEV	Deviation or deviating
D	Zmniejszający się (tendencja do zmiany RVR w ciągu poprzedzających 10 minut)	DF	Direction finding
D...	Strefa niebezpieczna (oznacznik, po którym podaje się identyfikację)	DFDR	Digital flight data recorder
DA	Wysokość bezwzględna decyzji	DFTI	Distance from touchdown indicator
DAF ▣	Wskaźnik stosunku ruchu rzeczywistego do przewidywanego	DH	Decision height
D-ATIS†	Służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (wymawiane „DI-ATIS”)	DIF	Diffuse
DBE ▣	Bank Danych Eurocontrol	DIST	Distance
DCD	Dupleks o dwóch kanałach	DIV	Divert or diverting
DCKG	Dokowanie	DLA	Delay (message type designator)
DCP	Podstawa odniesienia punktu przejścia/przecięcia	DLA	Delay or delayed
DCPC	Łączność bezpośrednia kontroler-pilot	DLIC	Data link initiation capability
DCS	Simpleks o dwóch kanałach	DLOT ▣	Squadron
DCT	Bezpośrednie, na wprost (w odniesieniu do zezwoleń dotyczących planu lotu i podejścia do lądowania)	DLY	Daily
DE*	Od (używany przed znakiem rozpoznawczym stacji wywołującej) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	DME‡	Distance measuring equipment
DEC	Grudzień	DML ▣	Aerodrome forecaster
DEG	Stopnie	DNG	Danger or dangerous
		DOF ▣	Date of flight
		DOL ▣	Highway strip
		DOM	Domestic
		DP	Dew point temperature

DEP	Odlecieć lub odlot	DPT	Depth
DEP	Odlot (oznacznik rodzaju depeszy)	DR	Dead reckoning
DEPO	Osadzanie	DR...	Low drifting (followed by DU = dust, SA = sand or SN = snow)
DER	Koniec rozporządzałnej drogi startowej	DRG	During
DES	Zniżyć się do lub zniżanie do	DS	Dust storm
DEST	Punkt docelowy	DSB	Double sideband
DETRESFA	faza niebezpieczeństwa	DSO ▣	Duty operational service
DEV	Dewiacja lub odchylająca się	DSP ▣	Polish Air Force Headquarter
DF	Namierzanie kierunku	DTAM	Descend to and maintain
DFDR	Cyfrowy przyrząd rejestrujący dane lotu	DTG	Date - time group
DFTI	Odległość od wskaźnika punktu przyziemienia	DTHR	Displaced runway threshold
DH	Wysokość względna decyzji	DTRT	Deteriorate or deteriorating
DIF	Rozszerzać się, rozpraszać się	DTW	Dual tandem wheels
DIST	Odległość	DU	Dust
DIV	Zmieniać kierunek lub zmieniający kierunek	DUC	Dense Upper Clouds
DLA	Opóźnienie (oznacznik rodzaju depeszy)	DUPE#	This is a duplicate message (to be used in AFS as a procedure signal)
DLA	Opóźnienie lub opóźniony	DUR	Duration
DLIC	Możliwość uruchomienia linii przesyłania danych	D-	Data link VOLMET
DLOT ▣	Dywizjon lotniczy	VOLMET	
DLY	Codziennie	DVOR	Doppler VOR
DME‡	Radioodległościomierz	DW	Dual wheels
DML ▣	Dyżurny meteorolog lotniska	DZ	Drizzle
DNG	Niebezpieczeństwo lub niebezpieczny		
DOF ▣	Data wykonania lotu		E
DOL ▣	Drogowy odcinek lotniskowy	E	East or eastern longitude
DOM	Krajowy	EA ▣	Designator of flight restriction area, air display area, aerobatic flying area (see also ENR 2.2.2)
DP	Temperatura punktu rosy	EAD ▣	European AIS database
DPT	Głębokość	EAT	Expected approach time
DR	Zliczanie	EAUP ▣	European airspace use plan
DR...	Zamięć niska (uzupełnienie o DU = pył, SA = piasek lub SN = śnieg)	EB	Eastbound
DRG	Podczas	ECAC ▣	European Civil Aviation Conference
DS	Burza pyłowa	EEE#	Error (to be used in AFS as a procedure signal)
DSB	Podwójna wstęga boczna	EET	Estimated elapsed time
DSO ▣	Dyżurna służba operacyjna	EFC	Expect further clearance
DSP ▣	Dowództwo Sił Powietrznych	EFIS‡	Electronic flight instrument system (to be pronounced "EE-FIS")
DTAM	Zniżyć się do i utrzymuj	EGNOST	European geostationary navigation overlay service (to be pronounced "EGG-NOS")
DTG	Grupa cyfr określająca datę i godzinę	EHF	Extremely High Frequency (30 000 to 300 000 MHz)
DTHR	Przesunięty próg drogi startowej	ELBA‡	Emergency location beacon-aircraft
DTRT	Pogarszać (się) lub pogarszający się	ELEV	Elevation (altitude)
DTW	Koła w układzie podwójnego tandemu	ELR	Extra long range
DU	Pył	ELT ▣	Tactical aviation squadron
DUC	Gęste wysokie chmury		
DUPE#	To jest duplikat depeszy (używany w AFS jako sygnał proceduralny)		

DUR	Czas trwania, trwanie	ELT	Emergency locator transmitter
D-VOLMET	Linia przesyłania danych VOLMET	EM	Emission
DVOR	VOR dopplerowski	EMBD	Embedded in a layer (to indicate Cumulonimbus embedded in layers of other clouds)
DW	Podwójne koła	EMERG	Emergency
DZ	Mżawka	END	Stop-end (related to RVR)
	<b>E</b>	ENE	East-north-east
E	Wschód lub wschodnia długość geograficzna	ENG	Engine
EA <sup>▣</sup>	Desygnator rejonu ograniczeń lotów, strefy pokazów lotniczych, strefy lotów akrobacyjnych (patrz też ENR 2.2.2)	ENR	En-route
EAD <sup>▣</sup>	Europejska baza danych AIS	ENRC	Enroute chart (followed by name/title)
EAT	Spodziewany czas podejścia	EOBT	Estimated off-block time
EAUP <sup>▣</sup>	Europejski plan użytkowania przestrzeni powietrznej	EPIRB <sup>▣</sup>	Emergency position - indicating radio beacon
EB	Na wschód	EQPT	Equipment
ECAC <sup>▣</sup>	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego	ER*	Here ... or herewith
EEE#	Błąd (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	ES <sup>▣</sup>	Elementary sector
EET	Przewidywany czas przelotu	ESE	East-south-east
EFC	Oczekuj, spodziewaj się późniejszego zezwolenia	EST	Estimate or estimated or estimate (message type designator)
EFIS†	Elektroniczny system instrumentów lotu (wymawiane „EI-FIS”)	ETA*‡	Estimated time of arrival or estimating arrival
EGNOST†	Europejski satelitarny system wspomagania (wymawiane „EG-NOS”)	ETD‡	Estimated time of departure or estimating departure
EHF	Bardzo wielka częstotliwość (30 000 do 300 000 MHz)	ETE <sup>▣</sup>	Estimated entry time
ELBA†	Radiolatarnia ratunkowa-pokładowa	ETO	Estimated time over significant point
ELEV	Wzniesienie (wysokość bezwzględna)	ETX <sup>▣</sup>	Estimated exit time
ELR	Szczególnie duży zasięg	EUR	European regional OPMET data exchange
ELT <sup>▣</sup>	Eskadra lotnictwa taktycznego	RODEX	
ELT	Nadajnik radiolatarni ratunkowej	EUUP <sup>▣</sup>	European updated airspace use plan
EM	Emisja	EV	Every
EMBD	Wbudowane w warstwie (celem podania chmur Cumulonimbus wbudowanych w warstwach innych chmur)	EVS	Enhanced vision system
EMERG	Stan zagrożenia	EW <sup>▣</sup>	Electronic warfare
END	Punkt końcowy (w odniesieniu do RVR)	EXC	Except
ENE	Wschodnio - północny wschód	EXER	Exercises or exercising or exercise
ENG	Silnik	EXP	Expect or expected or expecting
ENR	Na trasie	EXTD	Extend or extending
ENRC	Mapa trasowa (po którym podaje się nazwę/ tytuł)		<b>F</b>
EOBT	Przewidywany czas odblokowania	F	Fixed
EPIRB <sup>▣</sup>	Radiopława do lokalizacji awarii	FA	Course from a fix to an altitude
EQPT	Wyposażenie	FAC	Facilities
ER*	Tu ... lub z, wraz z tym	FAF	Final approach fix
		FAL	Facilitation of international air transport
		FAP	Final approach point
		FAS	Final approach segment
		FATO	Final approach and take-off area
		FAX	Facsimile transmission

ES▫	Sektor podstawowy	FBL	Light (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain)
ESE	Wschodnio-południowy wschód	FBZ ▫	Flight plan buffer zone
EST	Przewidywać lub przewidywany lub przewidywanie (oznacznik rodzaju depeszy)	FC	Funnel cloud (tornado or water spout)
ETA*‡	Przewidywany czas przylotu lub przewidywany przylot	FCM ▫	Flight confirmation message
ETD‡	Przewidywany czas odlotu lub przewidywany odlot	FCST	Forecast
ETE▫	Przewidywany czas wlotu	FCT	Friction coefficient
ETO	Przewidywany czas przelotu nad znaczącym punktem nawigacyjnym	FDA ▫	Fuel dropping area
ETX ▫	Przewidywany czas wyjścia	FDFM ▫	Flight data and flow management group
EUR	Europejska regionalna wymiana danych	FDPS	Flight data processing system
RODEX	OPMET	FEB	February
EUUP ▫	Uaktualniony plan użytkowania przestrzeni powietrznej	FEW	Few
EV	Każdy	FG	Fog
EVS	Wzmocniony system wizyjny	FIC	Flight information centre
EW ▫	Walka radioelektroniczna	FIR‡	Flight information region
EXC	Z wyjątkiem	FIS	Flight information service
EXER	Ćwiczenia lub wykonując ćwiczenia lub ćwiczyć	FISA	Automated flight information service
EXP	Spodziewać się lub spodziewany lub spodziewający się	FL	Flight level
EXTD	Rozciągać, wydłużać lub rozciągający się, wydłużający	FLD	Field
	<b>F</b>	FLG	Flashing
F	Stały, ustalony	FLR	Flares
FA	Kurs od wyznaczonej pozycji (fix) do wysokości bezwzględnej	FLT	Flight
FAC	Urządzenia, ułatwienia, udogodnienia	FLTCK	Flight check
FAF	Pozycja (odniesienia) rozpoczęcia podejścia końcowego	FLUC	Fluctuating or fluctuation or fluctuated
FAL	Ułatwienia w międzynarodowym transporcie lotniczym	FLW	Follow(s) or following
FAP	Punkt rozpoczęcia podejścia końcowego	FLY	Fly or flying
FAS	Segment podejścia końcowego	FM	Course from a fix to manual termination (used in navigation database coding)
FATO	Strefa podejścia końcowego i startu	FM	From
FAX	Transmisja facsimile	FM...	From (followed by time weather change is forecast to begin)
FBL	Slaby (używa się do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, zakłóceń radiowych lub wyładowań statystycznych, np. FBL RA = słaby deszcz)	FMC	Flight management computer
FBZ ▫	Prześczeń buforowa na potrzeby walidowania planów lotu	FMP ▫	Flow management position
FC	Trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna)	FMS‡	Flight management system
FCM ▫	Depesza potwierdzająca wykonanie lotu	FMU	Flow management unit
FCST	Prognoza	FNA	Final approach
FCT	Współczynnik tarcia	FPAP	Flight path alignment point
		FPD ▫	Flight plan data
		FPL	Filed flight plan (message type designator)
		FFM	Feet per minute
		FPR	Flight plan route
		FR	Fuel remaining
		FRA ▫	Free route airspace
		FREQ	Frequency
		FRI	Friday
		FRNG	Firing
		FRONT‡	Front (relating to weather)



FDA ▫	Strefa zrzutu paliwa	FROST†	Frost (used in aerodrome warnings)
FDPM ▫	Grupa państw uczestniczących w programie przetwarzania danych dotyczących lotów i zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego	FRQ	Frequent
FDPS	System przetwarzania danych lotu	FSL	Full stop landing
FEB	Luty	FSS	Flight service station
FEW	M mało, kilka	FST	First
FG	Mgła	FT	Feet (unit of measurement)
FIC	Ośrodek informacji powietrznej	FTE	Flight technical error
FIR‡	Rejon informacji powietrznej	FTP	Fictitious threshold point
FIS	Służba informacji powietrznej	FTT	Flight technical tolerance
FISA	Zautomatyzowana służba informacji powietrznej	FU	Smoke
FL	Poziom lotu	FUA ▫	Flexible use of airspace
FLD	Pole	FZ	Freezing
FLG	Błyskowy	FZDZ	Freezing drizzle
FLR	Rakiety świetlne	FZFG	Freezing fog
FLT	Lot	FZLVL ▫	Freezing level
FLTCK	Sprawdzanie w locie	FZRA	Freezing rain
FLUC	Zmieniający się lub fluktuacja lub zmieniony		G
FLW	Następować/podążać za lub następujący/podążający za	G	Green
FLY	Leć, lecieć lub lecąc, latanie	G...	Variations from the mean wind speed (gusts) (followed by figures in METAR/SPECI and TAF)
FM	Kurs od wyznaczonej pozycji (fix) do ręcznego zakończenia (używany w kodowaniu danych nawigacyjnych)	GA	Go ahead, resume sending
FM	Z, od	G/A	Ground-to-air
FM...	Od (uzupełnione o czas przewidywanej zmiany pogody)	G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
FMC	Komputer zarządzania lotem	GAGAN†	GPS and geostationary earth orbit augmented navigation
FMP ▫	Stanowisko zarządzania przepływem ruchu lotniczego	GAIN	Airspeed or headwind gain
FMS‡	System zarządzania lotem	GAMET	Area forecast for low-level flights
FMU	Organ zarządzania przepływem ruchu lotniczego	GARP	GBAS azimuth reference point
FNA	Podejście końcowe	GAT ▫	General air traffic (according to ICAO rules)
FPAP	Punkt wyrównania ścieżki podejścia	GBAS†	Ground-based augmentation system (to be pronounced "GEE-BAS")
FPD ▫	Dane dotyczące planu lotu	GCA‡	Ground controlled approach system or ground controlled approach
FPL	Zgłoszony plan lotu (oznacznik rodzaju depezy)	GCI ▫	Ground Control Interception
FPM	Stopy (stóp) na minutę	GEN	General
FPR	Planowana trasa lotu	GEO	Geographic or true
FR	Pozostała ilość paliwa	GES	Ground earth station
FRA ▫	Przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras	GLD	Glider
FREQ	Częstotliwość	GLONASS†	Global orbiting navigation satellite system
FRI	Piątek	GLS‡	GBAS landing system
FRNG	Strzelanie	GMC	Ground movement chart (followed by name/title)
FRONT†	Front (odnosi się do pogody)	GND	Ground
		GNDCK	Ground check
		GNSS‡	Global navigation satellite system
		GP	Glide path

FROST†	Mróz (używa się w ostrzeżeniach lotniskowych)	GPA	Glide path angle
FRQ	Częsty	GPIP	Glide path intercept point
FSL	Łądowanie z pełnym zatrzymaniem	GPS‡	Global positioning system
FSS	Stacja służby powietrznej	GPWS‡	Ground proximity warning system
FST	Pierwszy	GR	Hail
FT	Stopy (jednostka miary)	GRAS†	Ground-based regional augmentation system (to be pronounced "GRASS")
FTE	Błąd techniczny w trakcie lotu	GRASS	Grass landing area
FTP	Punkt fikcyjnego progu	GRIB	Processed meteorological data in the form of grid point values expressed in binary form ( in aeronautical meteorological code )
FTT	Techniczna tolerancja lotu	GRVL	Gravel
FU	Dym	GS	Ground speed
FUA ☐	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej	GS	Small hail and/or snow pellets
FZ	Marzący	GTS ☐	Global telecommunication system
FZDZ	Marząca mżawka	GUND	Geoid undulation
FZFG	Marząca mgła		
FZLVL ☐	Poziom izotermny zero		
FZRA	Marzący deszcz		
	<b>G</b>		<b>H</b>
G	Zielony	H	High pressure area or the centre of high pressure
G...	Odchylenia od średniej prędkości wiatru/ podmuchów wiatru (po których podaje się liczby w METAR/SPECI i TAF)	H24	Continuous day and night service
GA	Nadawaj, wznów nadawanie	HA	Holding/racetrack to an altitude
G/A	Ziemia-powietrze	HAPI	Helicopter approach path indicator
G/A/G	Ziemia-powietrze i powietrze-ziemia	HBN	Hazard beacon
GAGAN†	Nawigacja wspomagana przez GPS i geostacjonarnego satelitę ziemi	HDF	High frequency direction-finding station
GAIN	Przyrost prędkości powietrznej lub wiatru czołowego	HDG	Heading
GAMET	Prognoza dla obszaru, w którym są wykonywane loty na małych wysokościach	HEL	Helicopter
GARP	Punkt odniesienia azymutu GBAS	HEMS ☐	Helicopter emergency medical service
GAT ☐	Ogólny ruch lotniczy (wg zasad ICAO)	HF‡	High frequency (3 000 to 30 000 kHz)
GBAS†	System wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym (wymawiane „DŻI-BAS")	HF	Holding/racetrack to a fix
GCA‡	System podejścia do lądowania kontrolowanego z ziemi lub podejście do lądowania kontrolowane z ziemi	HGT	Height or height above
GCI ☐	Patrz: NN ☐	HJ	Sunrise to sunset
GEN	Ogólny	HLDG	Holding
GEO	Geograficzny lub rzeczywisty	HM	Holding/racetrack to a manual termination
GES	Naziemna stacja lądowa	HN	Sunset to sunrise
GLD	Szybowiec	HO	Service available to meet operational requirements
GLONASS†	Globalny orbitalny nawigacyjny system satelitarny	HOL	Holiday
GLS‡	System lądowania z wykorzystaniem GBAS	HOSP	Hospital aircraft
		HPA	Hectopascal
		HR	Hours
		HS	Service available during hours of scheduled operations
		HUD	Head-up display
		HURCN	Hurricane
		HVDF	High and very high frequency direction-finding stations (at the same location)
		HVY	Heavy

GMC...	Mapa ruchu naziemnego (po którym podaje się nazwę/tytuł)	HVY	Heavy (used to indicate the intensity of weather phenomena, e.g. HVY RA = heavy rain)
GND	Teren, ziemia	HX	No specific working hours
GNDCK	Sprawdzanie na ziemi	HYR	Higher
GNSS‡	Globalny satelitarny system nawigacyjny	HZ	Haze
GP	Ścieżka schodzenia	HZ	Hertz (cycle per second)
GPA	Kąt ścieżki schodzenia		
GPIP	Punkt przechwycenia ścieżki zniżania		I
GPS‡	Globalny system pozycyjny	IAC...	Instrument approach chart (followed by name/title)
GPWS‡	System ostrzegania przed bliskością powierzchni ziemi	IAF	Initial approach fix
GR	Grad	IAO	In and out of clouds
GRAS†	Regionalny system wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym (wymawiane „GRAS”)	IAP	Instrument approach procedure
GRASS	Trawiaste pole wzlotów	IAR	Intersection of air routes
GRIB	Dane meteorologiczne przetworzone w postać cyfrową w punktach siatki geograficznej, przedstawione w postaci dwójkowej (lotniczy kod meteorologiczny)	IAS	Indicated air speed
GRVL	Żwir	IBN	Identification beacon
GS	Prędkość podróżna/prędkość względem ziemi	IC	Ice crystals (very small ice crystals in suspension, also known as diamond dust)
GS	Krupa lodowa i/lub śnieżna	ICAO □	International Civil Aviation Organization
GTS □	Globalna sieć informacji meteorologicznych	ICE	Icing
GUND	Undulacja geoidy	ID	Identifier or identify
	<b>H</b>	IDENT†	Identification
H	Obszar wysokiego ciśnienia lub centrum wyżu	IE □	Exempted
H24	Działanie służby przez całą dobę	IF	Intermediate approach fix
HA	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do wysokości bezwzględnej	IFF	Identification friend or foe
HAPI	Wskaźnik ścieżki podejścia dla śmigłowców	IFPS □	Initial flight plan processing system
HBN	Latarnia ostrzegawcza	IFPZ □	IFPS Zone
HDF	Radionamiernik wielkiej częstotliwości	IFR‡	Instrument flight rules
HDG	Kurs	IGA	International general aviation
HEL	Śmigłowiec	ILS‡	Instrument landing system
HEMS □	Śmigłowcowa służba ratownictwa medycznego	IM	Inner marker
HF‡	Wielka częstotliwość (3 000 do 30 000 kHz)	IMC‡	Instrument meteorological conditions
HF	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do wyznaczonej pozycji (fix)	IMG	Immigration
HGT	Wysokość względna lub wysokość względna nad	IMGW □	Institute of Meteorology and Water Management
HJ	Od wschodu do zachodu słońca	IMI*	Interrogation sign (question mark) (to be used in AFS as a procedure signal)
HLDG	Oczekiwanie	IMPR	Improve or improving
HM	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do ręcznego zakończenia	IMT	Immediate or immediately
HN	Od zachodu do wschodu słońca	INA	Initial approach
HO	Służba czynna zgodnie z potrzebami operacyjnymi	INBD	Inbound
		INC	In cloud
		INCERFA†	Uncertainty phase
		INFO†	Information
		INOP □	Operations Manual
		INOP	Inoperative
		INP	If not possible

HOL	Święto	INPR	In progress
HOSP	Statek powietrzny sanitarny	INS	Inertial navigation system
HPA	Hektopaskal	INSTL	Install or installed or installation
HR	Godziny	INSTR	Instrument
HS	Służba dostępna w czasie operacji rozkładowych	INT	Intersection
HUD	Wyświetlacz	INTL	International
HURCN	Nawałnica, huragan	INTRG	Interrogator
HVDF	Radionamiernik wielkiej i bardzo wielkiej częstotliwości (usytuowane w tym samym miejscu)	INTRP	Interrupt or interruption or interrupted
HVY	Ciężki	INTSF	Intensify or intensifying
HVY	Silny (używany do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, np. HVY RA = silny deszcz)	INTST	Intensity
HX	Godziny pracy nieokreślone	IR	Ice on runway
HYR	Wyższy, wyżej	IRS	Inertial reference system
HZ	Zmętnienie	ISA	International standard atmosphere
HZ	Herc (okres na sekundę)	ISB	Independent sideband
		ISOL	Isolated
			J
		JAA □	Joint Aviation Authorities
		JAN	January
		JTST	Jet stream
IAC...	Mapa podejścia według wskazań przyrządów (po którym podaje się nazwę/tytuł)	JUL	July
IAF	Pozycja (odniesienie) rozpoczęcia podejścia początkowego	JUN	June
IAO	W chmurach i poza chmurami	JW □	Military unit
IAP	Procedura podejścia według wskazań przyrządów		K
IAR	Skrzyżowanie tras lotniczych	KG	Kilograms
IAS	Prędkość przyrządowa	KHZ	Kilohertz
IBN	Latarnia identyfikacyjna	KIAS	Knots indicated airspeed
IC	Kryształy lodowe (bardzo drobne kryształy lodowe w stanie zawieszonym, nazywane także proszkiem diamentowym)	KLZ □	Area in conflict with controlled airspace
ICAO □	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego	KM	Kilometres
ICE	Oblodzenie	KMH	Kilometres per hour
ID	Oznacznik lub identyfikować	KPA	Kilopascal
IDENT†	Identyfikacja	KT	Knots
IE □	Zwolniony	KW	Kilowatts
IF	Pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego		L
IFF	Rozpoznawanie czy statek powietrzny jest statkiem swoim czy obcym	...L	Left (runway identification)
IFPS □	System wstępnego przetwarzania planów lotu	L □	Litres
IFPZ □	Strefa IFPS	L	Locator (see LM, LO)
IFR‡	Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów	L	Low pressure area or the centre of low pressure
IGA	Międzynarodowe lotnictwo ogólne	LAH □	Aerial escort
		LAM	Logical acknowledgement (message type designator)
		LAN	Inland
		LAT	Latitude
		LBM □	Aerodrome meteorological office

ILS‡	System lądowania według wskazań przyrządów	LCA	Local or locally or location or located
IM	Marker wewnętrzny	LCM ▣	Late changes message
IMC‡	Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów	LDA	Landing distance available
IMG	Przedstawicielstwo urzędu imigracyjnego	LDAH	Landing distance available, helicopter
IMGW ▣	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	LDG	Landing
IMI*	Pytajnik (znak zapytania) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	LDI	Landing direction Indicator
IMPR	Polepszyć lub polepsza się	LEN	Length
IMT	Natychmiastowy lub natychmiast	LF	Low frequency (30 to 300 kHz)
INA	Podejście początkowe	LFU ▣	Late filer and late updater
INBD	Przybywający, przylatujący	LGT	Light or lighting
INC	W chmurach	LGTD	Lighted
INCERFA†	Faza niepewności	LIH	Light intensity high
INFO†	Informacja	LIL	Light intensity low
INOP ▣	Instrukcja operacyjna	LIM	Light intensity medium
INOP	Nieczynny	LINE	Line (used in SIGMET)
INP	Jeżeli nie jest możliwe	LM	Locator, middle
INPR	W toku	LMT	Local mean time
INS	Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny	LNAV†	Lateral navigation (to be pronounced "ELNAV")
INSTL	Instalować lub zainstalowany lub instalacja	LNG	Long (used to indicate the type of approach desired or required)
INSTR	Przyrząd, instrument	LO	Locator, outer
INT	Skrzyżowanie, przecięcie się	LOC	Localizer
INTL	Międzynarodowy	LONG	Longitude
INTRG	Urządzenie zapytujące	LORAN†	LORAN (long range air navigation system)
INTRP	Przerywać lub przerwa lub przerwany	LOSS	Airspeed or headwind loss
INTSF	Wzmagać się lub wzmagający się	LPV	Localizer performance with vertical guidance
INTST	Natężenie	LR	The last message received by me was... (to be used in AFS as a procedure signal)
IR	Droga startowa oblodzona	LRG	Long range
IRS	Bezwładnościowy system odniesienia	LS	The last message sent by me was... or Last message was... (to be used in AFS as a procedure signal)
ISA	Międzynarodowa atmosfera wzorcowa	LTD	Limited
ISB	Niezależna wstęga boczna	LTP	Landing threshold point
ISOL	Izolowany, separowany, wydzielony	LTT	Landline teletypewriter
	<b>J</b>	LTV ▣	Load threshold values
JAA ▣	Zrzeszenie Władz Lotniczych	LV	Light and variable (related to wind)
JAN	Styczeń	LVE	Leave or leaving
JTST	Prąd strumieniowy	LVL	Level
JUL	Lipiec	LVP	Low visibility procedures
JUN	Czerwiec	LYR	Layer or layered
JW ▣	Jednostka wojskowa		
	<b>K</b>	M	
KG	Kilogramy	...M	Metres (preceded by figures)
KHZ	Kiloherc	M...	Mach number (followed by figures)

KLAS	Prędkość przyrządowa w węzłach	M...	Minimum value of runway visual range (followed by figures in METAR/SPECI)
KLZ ▣	Stefa kolizyjna z przestrzenią kontrolowaną	MAA	Maximum authorized altitude
KM	Kilometry	MAG	Magnetic
KMH	Kilometry na godzinę	MAHF	Missed approach holding fix
KPA	Kilopaskal	MAN ▣	Manual
KT	Węzły	MAINT	Maintenance
KW	Kilowaty	MAP	Aeronautical maps and charts
	<b>L</b>	MAPT	Missed approach point
...L	Lewa (oznacznik drogi startowej)	MAR	At sea
L ▣	Litry	MAR	March
L	Lokator (patrz LM, LO)	MAS	Manual A1 simplex
L	Obszar niskiego ciśnienia lub centrum niżu	MATF	Missed approach turning fix
LAH ▣	Lotnicza asysta honorowa	MAX	Maximum
LAM	Potwierdzenie logiczne (oznacznik rodzaju depeszy)	MAY	May
LAN	Śródlądowy	MBST	Microburst
LAT	Szerokość geograficzna	MCA	Minimum crossing altitude
LBM ▣	Lotniskowe biuro meteorologiczne	MCTR ▣	Military control zone
LCA	Lokalny lub lokalnie, lub położenie, lub położony/usytuowany	MCW	Modulated continuous wave
LCM ▣	Depesza dotycząca późnych zmian	MDA	Minimum descent altitude
LDA	Rozporządzalna długość lądowania	MDF	Medium frequency direction-finding station
LDAH	Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowców	MDH	Minimum descent height
LDG	Lądowanie	MDI ▣	Minimum departure interval
LDI	Wskaźnik kierunku lądowania	MEA	Minimum en-route altitude
LEN	Długość	MEHT	Minimum eye height over threshold (for visual approach slope indicator system)
LF	Mala częstotliwość (do 30 do 300 kHz)	MET†	Meteorological or meteorology
LFU ▣	Późny składający i późny uzupełniający (plan lotu)	METAR†	Aviation routine weather report (in aeronautical meteorological code)
LGT	Światło lub oświetlenie	MET	Local routine meteorological report (in abbreviated plain language)
LGTD	Oświetlony	MF	Medium frequency (300 to 3 000 kHz)
LIH	Duże natężenie światła	MHDF	Medium and high frequency direction-finding stations (at the same location)
LIL	Małe natężenie światła	MHVDF	Medium, high and very high frequency direction-finding stations (at the same location)
LIM	Średnie natężenie światła	MHZ	Megahertz
LINE	Linia (używa się w SIGMET)	MID	Mid-point (related to RVR)
LM	Lokator środkowy	MIFG	Shallow fog
LMT	Średni czas lokalny	MIL	Military
LNAV†	Nawigacja boczna (wymawiane „EL-NAW”)	MIN*	Minutes
LNG	Wydłużone (używane do określenia pożądanego lub wymaganego rodzaju podejścia do lądowania)	MIS	Missing (transmission identification)
LO	Lokator zewnętrzny	MKR	Marker radio beacon
LOC	Radiolataria kierunku	MLS‡	Microwave landing system
LONG	Długość geograficzna	MM	Middle marker
		MNM	Minimum
		MNPS	Minimum navigation performance specifications
		MNT	Monitor or monitoring or monitored

LORAN†	System nawigacji lotniczej dalekiego zasięgu LORAN	MNTN	Maintain
LOSS	Spadek prędkości powietrznej lub wiatru czołowego	MOA	Military operating area
LPV	Dokładność radiolatarni kierunku z prowadzeniem pionowym	MOC	Minimum obstacle clearance (required)
LR	Ostatnią depeszą odebraną przeze mnie była ... (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	MOCA	Minimum obstacle clearance altitude (required)
LRG	Duży zasięg	MOD	Moderate (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. MOD RA = moderate rain)
LS	Ostatnią depeszą nadaną przeze mnie była... lub Ostatnią depeszą była...(używany w AFS jako sygnał proceduralny)	MON ☐	Ministry of National Defence
LTD	Ograniczony	MON	Monday
LTP	Punkt progu do lądowania	MON	Above mountains
LTT	Dalekopis przewodowy	MOPS	Minimum operational performance standards
LTV ☐	Wartości progu obciążenia	MOV	Move or moving or movement
LV	Słaby i zmienny (dotyczy wiatru)	MPS	Metres per second
LVE	Opuszczać lub opuszczanie	MRA	Minimum reception altitude
LVL	Poziom	MRCC ☐	Maritime rescue coordination centre
LVP	Procedury przy ograniczonej widoczności	MRG	Medium range
LYR	Warstwa lub warstwami	MRP	ATS/MET reporting point
		MRT ☐	Military Route
		MS	Minus
		MSA	Minimum sector altitude
		MSAS†	Multifunctional transport satellite (MTSAT) satellite-based augmentation system (to be pronounced "EM-SAS")
	<b>M</b>	MSG	Message
...M	Metry (poprzedzone cyframi)	MSL	Mean sea level
M...	Liczba Macha (po której podaje się cyfry)	MSR#	Message (transmission identification) has been misrouted
M...	Minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (po którym podaje się cyfry w METAR/ SPECI)	MSSR	Monopulse secondary surveillance radar
MAA	Maksymalna zatwierdzona wysokość bezwzględna	MRVA ☐	Minimum radar vectoring altitude
MAG	Magnetyczny	MT	Mountain
MAHF	Pozycja (fix) rozpoczęcia oczekiwania po nieudanym podejściu	MTOW ☐	Maximum take-off weight
MAN ☐	Depesza ręcznego poprawiania (planu lotu)	MTMA ☐	Military terminal control area
MAINT	Utrzymanie, konserwacja	MTU	Metric units
MAP	Mapy lotnicze	MTW	Mountain waves
MAPT	Punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu	MVA ☐	Minimum vectoring altitude
MAR	Na morzu	MVDF	Medium and very high frequency direction- finding stations (at the same location)
MAR	Marzec	MW ☐	Navy
MAS	Radiotelegrafia ręczna A1 simpleks	MWO	Meteorological watch office
MATF	Pozycja (fix) rozpoczęcia zakrętu po nieudanym podejściu	MX	Mixed type of ice formation (white and clear)
MAX	Maksimum		N
MAY	Maj	N	North or northern latitude
MBST	Podmuchy	N	No distinct tendency (in RVR during previous 10 minutes)
MCA	Minimalna wysokość bezwzględna przelotu	NADP	Noise abatement departure procedure
MCTR ☐	Strefa kontrolowana lotniska wojskowego		

MCW	Fala ciągła modulowana	NASC†	National AIS system centre
MDA	Minimalna wysokość bezwzględna zniżania	NAT	North Atlantic
MDF	Radionamiernik średniej częstotliwości	NAV	Navigation
MDH	Minimalna wysokość względna zniżania	NB	Northbound
MDI ▫	Minimalny odstęp w odlocie	NBFR	Not before
MEA	Minimalna wysokość bezwzględna na trasie	NC	No change
MEHT	Minimalna wysokość wzrokowa nad progim (dla wizualnego systemu wskazującego ścieżkę schodzenia)	NCD	No cloud detected (used in automated METAR/SPECI)
MET†	Meteorologiczny lub meteorologia	NDB‡	Non-directional radio beacon
METAR†	Komunikaty regularnych obserwacji meteorologicznych dla lotnictwa (w lotniczym kodzie meteorologicznym)	NDV	No directional variations available (used in automated METAR/SPECI)
MET REPORT	Lokalny regularny komunikat meteorologiczny (redagowany tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów)	NE	North-east
MF	Średnia częstotliwość (300 do 3 000 kHz)	NEB	North-eastbound
MHDF	Radionamierniki średniej i wielkiej częstotliwości (usytuowane w tym samym miejscu)	NEG	No or negative or permission not granted or that is not correct
MHVDF	Radionamierniki średniej, wielkiej i bardzo wielkiej częstotliwości (usytuowane w tym samym miejscu)	NGT	Night
MHZ	Megaherc	NIL*†	None or I have nothing to send to you
MID	Punkt środkowy (dotyczy RVR)	NM	Nautical miles
MIFG	Mgła przyziemna	NML	Normal
MIL	Wojskowy	NN	No name, unnamed
MIN*	Minuty	NN ▫	See: GCI ▫
MIS	Brak (identyfikacja transmisji)	NNE	North-north-east
MKR	Marker	NNW	North-north-west
MLS‡	Mikrofalowy system lądowania	NO	No (negative)
MM	Marker środkowy	NOF	International NOTAM office
MNM	Minimum	NOSIG†	No significant change (used in TREND type landing forecasts)
MNPS	Specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	NOTAM†	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations
MNT	Monitor lub monitorowanie lub monitorowane	NOV	November
MNTN	Utrzymywać	NOZ‡	Normal operating zone
MOA	Wojskowa strefa operacyjna	NPA	Non-precision approach
MOC	Minimalne przewyższenie nad przeszkodami (wymagane)	NR	Number
MOCA	Minimalna wysokość bezwzględna zapewniająca przewyższenie nad przeszkodami (wymagane)	NRH	No reply heard
MOD	Umiarkowany (używa się do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, zakłóceń radiowych lub wyładowań statycznych, np. MOD RA = umiarkowany deszcz)	NS	Nimbostratus
MON ▫	Ministerstwo Obrony Narodowej	NSC	Nil significant cloud
MON	Poniedziałek	NSE	Navigation system error
MON	Nad górami	NSW	Nil significant weather
		NTL	National
		NTZ‡	No transgression zone
		NVG ▫	Night Vision Goggle
		NW	North-west



MOPS	Standardy minimalnych osiągnięć operacyjnych	NWB	North-westbound
MOV	Poruszać się lub poruszający się lub ruch	NXT	Next
MPS	Metry na sekundę		
MRA	Minimalna wysokość bezwzględna odbioru		O
MRCC	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne	O	Orange
MRG	Średni zasięg	OAC	Oceanic area control centre
MRP	Punkt meldowania ATS/MET	OAS	Obstacle assessment surface
MRT	Trasa lotnictwa wojskowego	OAT	Operational air traffic
MS	Minus	OBS	Observe or observed or observation
MSA	Minimalna sektorowa wysokość bezwzględna	OBSC	Obscure or obscured or obscuring
MSAS†	Wielofunkcyjny satelitarny system wspomagania (wymawiane „EM-SAS”)	OBST	Obstacle
MSG	Depesza	OCA	Obstacle clearance altitude
MSL	Średni poziom morza	OCA	Oceanic control area
MSR#	Depesza (identyfikacja transmisji) błędnie skierowana	OCC	Occulting (light)
MSSR	Monoimpulsowy radar wtórny	OCH	Obstacle clearance height
MRVA	Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania radarowego	OCNL	Occasional or occasionally
MT	Góra	OCS	Obstacle clearance surface
MTOW	Maksymalny ciężar do startu	OCT	October
MTMA	Rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych	ODN	See: CRC
MTU	Metryczne jednostki miar	OFZ	Obstacle free zone
MTW	Fale górskie	OGN	Originate
MVA	Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania	OHD	Overhead
MVDF	Radionamiernik średniej i bardzo wielkiej częstotliwości (usytuowane w tym samym miejscu)	OIS	Obstacle identification surface
MW	Marynarka Wojenna	OK*	We agree or It is correct (to be used in AFS as a procedure signal)
MWO	Biuro nadzoru meteorologicznego	OLDI†	On-line data interchange
MX	Różne rodzaje oblodzenia (białe i przezroczyste)	OLR	Off-load route
		OM	Outer marker
		OPA	Opaque, white type of ice formation
		OPC	The control indicated is operational control
		OPL	Air defence
		OPMET†	Operational meteorological (information)
		OPN	Open or opening or opened
		OPR	Operator or operate or operative or operating or operational
		OPST†	Operations
		O/R	On request
		ORD	Order
		OSV	Ocean station vessel
		OTP	On top
		OTS	Organized track system
		OUBD	Outbound
		OVC	Overcast
		OZH	Hydrometeorological Support Office
			P
	<b>N</b>		
N	Północ lub północna szerokość geograficzna		
N	Nieokreślone zmiany (dla RVR w ciągu poprzedzających 10 minut)		
NADP	Procedura zmniejszania uciążliwości hałasu przy odlocie		
NASC†	Państwowy ośrodek systemu AIS		
NAT	Północny Atlantyk		
NAV	Nawigacja		
NB	Na północ		
NBFR	Nie przed		
NC	Bez zmian		

NCD	Brak chmur (używane w automatycznych METAR/SPECI)	P...	Maximum value of wind speed or runway visual range (followed by figures in METAR/SPECI and TAF)
NDB‡	Radiolatarnia bezkierunkowa	P...	Prohibited area (followed by identification)
NDV	Zmiany kierunku niedostępne (używane w automatycznych METAR/SPECI)	PA	Precision approach
NE	Północny wschód	PALS	Precision approach lighting system (specify category)
NEB	Na północny wschód	PANS	Procedures for air navigation services
NEG	Nie lub przeczenie lub zezwolenia nie udzielono lub nieprawidłowo	PAPI†	Precision approach path indicator
NGT	Noc	PAR‡	Precision approach radar
NIL*†	Nic lub nie mam dla was nic do nadania	PARL	Parallel
NM	Mile morskie	PATC...	Precision approach terrain chart (followed by name/title)
NML	Normalny	PAX	Passenger(s)
NN	Nieznany	PBN	Performance-based navigation
NN ☐	Nawigator naprowadzania	PCD	Proceed or proceeding
NNE	Północno-północny wschód	PCL	Pilot-controlled lighting
NNW	Północno-północny zachód	PCN	Pavement classification number
NO	Nie (odmowa)	PDC‡	Pre-departure clearance
NOF	Międzynarodowe Biuro NOTAM	PDG	Procedure design gradient
NOSIG†	Bez istotnych zmian (używa się w prognozach do lądowania typu „TREND”)	PER	Performance
NOTAM†	Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi	PERM	Permanent
NOV	Listopad	PFD ☐	Planned flight data
NOZ‡	Strefa normalnych operacji	PG ☐	Paraglider
NPA	Podejście nieprecyzyjne	PIB	Pre-flight information bulletin
NR	Numer, liczba	PJE	Parachute jumping exercise
NRH	Odpowiedzi nie odebrano	PKO ☐	OAT coordination point
NS	Nimbostratus	PL	Ice pellets
NSC	Bez istotnych chmur	PLA	Practice low approach
NSE	Błąd systemu nawigacji lotniczej	PLB ☐	Personal locator beacon
NSW	Bez istotnych zjawisk pogody	PLN	Flight plan
NTL	Państwowy, narodowy	PLVL	Present level See: CP ☐
NTZ‡	Nieprzekraczalna strefa	PN	Prior notice required
NVG ☐	Noktowizjer	PNR	Point of no return
NW	Północny zachód	PO	Dust/sand whirls (dust devils)
NWB	Na północny zachód	POB	Persons on board
NXT	Następny	POC ☐	Point of contact
	<b>O</b>	POL ☐	Operational pilot
O ☐	Pomarańczowy	POSS	Possible
OAC	Oceaniczny ośrodek kontroli obszaru	PPG ☐	Powered paraglider
OAS	Powierzchnia oceny przeszkód	PPI	Plan position indicator
		PPR	Prior permission required
		PPSN	Present position
		PRFG	Aerodrome partially covered by fog
		PRI	Primary
		PRKG	Parking

OAT ▫	Operacyjny ruch lotniczy	P-RNAV▫	Precision RNAV
OBS	Obserwować lub zaobserwowany lub obserwacja	PROB†	Probability
OBSC	Zaciemnić lub zaciemniony lub zaciemnienie, zaciemniający	PROC	Procedure
OBST	Przeszkoda	PROV	Provisional
OCA	Wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami	PRP	Point-in-space reference point
OCA	Oceaniczny obszar kontrolowany	PS	Plus
OCC	Przerywane (światło), błyskowe (światła)	PSG	Passing
OCH	Wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami	PSN	Position
OCNL	Nieregularny lub nieregularnie	PSP	Pierced steel plank
OCS	Powierzchnia pionowego zabezpieczenia przelotu nad przeszkodami	PSR‡	Primary surveillance radar
OCT	Październik	PŚB ▫	Combat helicopter regiment
ODN ▫	Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania	PTN	Procedure turn
OFZ	Strefa wolna od przeszkód	PTS	Polar track structure
OGN	Rozpocząć	PWP▫	Published way point
OHD	Nad	PWR	Power
OIS	Powierzchnia identyfikacji przeszkód		Q
OK*	Zgadzamy się lub To jest poprawne (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	QBI▫	Compulsory IFR flight
OLDI†	Wymiana danych w czasie rzeczywistym	QDL	Do you intend to ask me for a series of bearings? or I intend to ask you for a series of bearings (to be used in radiotelegraphy as a Q Code)
OLR ▫	Trasa lotnicza uwalniająca	QDM‡	Magnetic heading (zero wind)
OM	Marker zewnętrzny	QDR	Magnetic bearing
OPA	Obłodzenie porowate	QFE‡	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)
OPC	Wskazana kontrola jest kontrolą operacyjną	QFU	Magnetic orientation of runway
OPL ▫	Ochrona przeciwlotnicza	QGE	What is my distance to your station? or Your distance to my station is (distance figures and units) (to be used in radiotelegraphy as a Q Code)
OPMET†	Operacyjne meteorologiczne (informacje)	QJH	Shall I run my test tape/a test sentence? or Run your test tape/a test sentence (to be used in AFS as a Q Code)
OPN	Otwierać lub otwarcie, otwierający lub otwarty	QNH‡	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground
OPR	Operator, użytkownik lub działać lub działający lub użytkowany lub czynny	QSP	Will you relay to... free of charge? or I will relay to... free of charge (to be used in AFS as a Q Code)
OPST	Operacje	QTA	Shall I cancel telegram number...? or Cancel telegram number... (to be used in AFS as a Q Code)
O/R	Na żądanie	QTE	True bearing
ORD	Polecenie	QTF	Will you give me the position of my station according to the bearings taken by the D/F stations which you control? or The position of your station according to the bearings taken by the D/F stations that I control was... latitude... longitude (or other indication of position),
OSV	Oceaniczna stacja okrętowa		
OTP	Na szczycie, na wierzchu		
OTS	Zorganizowany system linii dróg		
OUBD	Wylatujący		
OVC	Zachmurzenie całkowite		
OZH ▫	Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego		
<b>P</b>			

P...	Maksymalna wartość prędkości wiatru lub zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej (po których podaje się liczby w METAR/SPECI i TAF)	class... at... hours (to be used in radiotelegraphy as a Q Code)
		QUAD
		Quadrant
P...	Strefa zakazana (uzupełniony o oznacznik)	QUJ
PA	Podejście precyzyjne	
PALS	System świetlny precyzyjnego podejścia (podać kategorię)	Will you indicate the TRUE track to reach you? or The TRUE track to reach me is ... degrees at... hours (to be used in radiotelegraphy as a Q Code)
PANS	Procedury służb żeglugi powietrznej	R
PAPI†	Wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia	...R
PAR‡	Radar precyzyjnego podejścia	Right (runway identification)
PARL	Równoległy, równoległe, równoleżnik	R
PATC...	Mapa terenów precyzyjnego podejścia (po którym podaje się nazwę/tytuł)	Red
PAX	Pasażer(owie)	R
PBN	Nawigacja oparta o charakterystyki systemu	R
PCD	Postępować lub postępowanie	R
PCL	Sterowane przez pilota urządzenia świetlne	R...
PCN	Liczba klasyfikacyjna nawierzchni	Rate of turn
PDC‡	Zezwolenie przed odlotem	R...
PDG	Przyjęty gradient procedury	Runway (followed by figures in METAR/SPECI)
PER	Osiągi/charakterystyki	R...
PERM	Stały	Restricted area (followed by identification)
PFD ▫	Dane dotyczące planowanych lotów	R*
PG ▫	Paralotnia bez napędu	Received (acknowledgement of receipt) (to be used in AFS as a procedure signal)
PIB	Biuletyn informacji przed lotem	RA
PJE	Ćwiczenia w wykonywaniu skoków spadochronowych	Rain
PKO ▫	Punkt koordynacyjny OAT	RA
PL	Deszcz lodowy	Resolution advisory
PLA	Ćwiczebne niskie podejścia	RAC
PLB ▫	Osobisty nadajnik sygnału bezpieczeństwa	Rules of the air and air traffic services
PLN	Plan lotu	RAFC
PLVL	Obecny poziom	Regional area forecast centre
PN ▫	Punkt naprowadzania	RAG
PN	Wymagane uprzednie powiadomienie	Ragged
PNR	Krytyczny punkt powrotu	RAG
PO	Wiry pyłowe/piaskowe (burze pyłowe)	Runway arresting gear
POB	Osoby na pokładzie	RAI
POC ▫	Punkt łączności	Runway alignment indicator
POL ▫	Pilot operacyjny lotów	RAIM†
POSS	Możliwy	Receiver autonomous integrity monitoring
PPG ▫	Motoparalotnia	RAD▫
PPI	Wskaźnik obserwacji okężnej	Route Availability Document
PPR	Wymagane uprzednie uzyskanie zezwolenia	RASC†
PPSN	Obecna pozycja	Regional AIS System Centre
PRFG	Lotnisko częściowo pokryte mgłą	RASS
		Remote altimeter setting source
		RATSPC
		▫
		Regional ATS planning center
		RB
		Rescue boat
		RCA
		Reach cruising altitude
		RCA▫
		Reduced coordination area
		RCC
		Rescue coordination centre
		RCF
		Radiocommunication failure (message type designator)
		RCH
		Reach or reaching
		RCL
		Runway centre line
		RCLL
		Runway centre line light(s)
		RCLR
		Recleared
		RCP‡
		Required communication failure (message type designator)
		RDH
		Reference datum height
		RDL
		Radial
		RDO
		Radio
		RE
		Recent (used to qualify weather phenomena, e.g. RERA = recent rain)

PRI	Pierwotny	REC	Receive or receiver
PRKG	Parking	REDL	Runway edge light(s)
P-RNAV <sup>α</sup>	Precyzyjna nawigacja obszarowa	REF	Reference to ... or refer to ...
PROB†	Prawdopodobieństwo	REG	Registration
PROC	Procedura	RENL	Runway end light(s)
PROV	Tymczasowy, prowizoryczny	REP	Report or reporting or reporting point
PRP	Punkt odniesienia dla punktu w przestrzeni	REQ	Request or requested
PS	Plus	RERTE	Reroute
PSG	Przejście, przelot	RESA	Runway end safety area
PSN	Pozycja	RF	Constant radius arc to a fix
PSP	Perforowane płyty stalowe	RFP <sup>α</sup>	Replacement flight plan
PSR‡	Pierwotny radar dozorowania	RG	Range (lights)
PŚB <sup>α</sup>	Pułk śmigłowców bojowych	RHC	Right-hand circuit
PTN	Zakręt proceduralny	RIF	Reclearance in flight
PTS	Struktura polarynych linii dróg	RIME†	Rime (used in aerodrome warnings)
PWP <sup>α</sup>	Opublikowany punkt w drodze lotniczej	RITE	Right (direction of turn)
PWR	Moc	RL	Report leaving
	<b>Q</b>	RLA	Relay to
QBI <sup>α</sup>	Obowiązkowy lot IFR	RLCE	Request level change en-route
QDL	Czy masz zamiar zażądać ode mnie serii namiarów? lub Mam zamiar zażądać od was serii namiarów (używany w radiotelegrafii jako kod Q)	RLLS	Runway lead-in lighting system
QDM‡	Kurs magnetyczny (przy pogodzie bez wiatru)	RLNA	Request level not available
QDR	Namiar magnetyczny	RMK	Remark
QFE‡	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)	RMZ <sup>α</sup>	Radio communication mandatory zone
QFU	Kierunek magnetyczny drogi startowej	RNAV†	Area navigation (to be pronounced "AR-NAV")
QGE	W jakiej odległości jestem od waszej stacji? lub Twoja odległość od naszej stacji (cyfry i jednostki namiaru odległości) (używany w radiotelegrafii jako kod Q)	RNG	Radio range
QJH	Czy mam nadawać moją taśmę testową/ sentencję testową? lub nadawaj swoją taśmę testową/sentencję testową (używany w AFS jako kod Q)	RNP	Required navigation performance
QNH‡	Nastawianie skali wysokościomierza na ciśnienie, przy którym wskaże on po wylądowaniu wysokość bezwzględną miejsca lądowania	ROBEX†	Regional OPMET bulletin exchange (scheme)
QSP	Czy możecie przekazać do... bezpłatnie? lub Przekażę do... bezpłatnie (używany w AFS jako kod Q)	ROC	Rate of climb
QTA	Czy mam anulować depeszę nr... ? lub Anuluj depeszę nr... (używany w AFS jako kod Q)	ROD	Rate of descent
QTE	Namiar geograficzny	RON	Receiving only
		RPDS	Reference path data selector
		RPI‡	Radar position indicator
		RPLC	Replace or replaced
		RPS	Radar position symbol
		RPT*	Repeat or I repeat (to be used in AFS as a procedure signal)
		RQ*	Indication of a request (to be used in AFS as a procedure signal)
		RQA <sup>α</sup>	Airspace request
		RQMNTS	Requirements
		RQP	Request flight plan (message type designator)
		RQS	Request supplementary flight plan (message type designator)
		RR	Report reaching
		RRA	(or RRB, RRC ... etc., in sequence) Delayed meteorological message (message type designator)

QTF	Czy możecie podać mi pozycję mojej stacji na podstawie namiarów wykonanych przez stacje D/F przez was nadzorowane? lub Pozycja waszej stacji na podstawie namiarów wykonanych przez stacje D/F, które kontroluję, była... szerokości geograficznej... długości geograficznej (lub inne wskazanie pozycji), klasa... w... godzinach (używany w radiotelegrafii jako kod Q)	RSC	Rescue sub-centre
QUAD	Kwadrant	RSCD	Runway surface condition
QUJ	Czy możecie podać mi RZECZYWISTY kąt drogi, aby do was dolecieć? lub RZECZYWISTY kąt drogi, aby do nas dolecieć wynosi... stopni, o godzinie... (używany w radiotelegrafii jako kod Q)	RSP	Responder beacon
	<b>R</b>	RSR	En-route surveillance radar
...R	Prawa (oznacznik drogi startowej)	RSS	Root sum square
R	Czerwony	RTD	Delayed (used to indicate delayed meteorological message; message type designator)
R	Prędkość kątowna zakrętu	RTE	Route
R...	Droga startowa (w którym podaje się liczby w METAR/SPECI)	RTF	Radiotelephone
R...	Strefa ograniczona (uzupełniony o oznacznik)	RTG	Radiotelegraph
R*	Odebrano (potwierdzenie odbioru) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	RTHL	Runway threshold light(s)
RA	Deszcz	RTN	Return or returned or returning
RA	Zalecany manewr uniknięcia kolizji	RTODAH	Rejected take-off distance available, helicopter
RAC	Przepisy ruchu lotniczego i służb ruchu lotniczego	RTS	Return To Service
RAFC	Regionalny ośrodek prognoz obszarowych	RTT	Radio teletypewriter
RAG	Postrzępiony, poszarpany	RTZL	Runway touchdown zone light(s)
RAG	Urządzenie do awaryjnego zatrzymywania statku powietrznego za drogą startową	RUT	Standard regional route transmitting frequencies
RAI	Światła wskazujące kierunek drogi startowej	RV	Rescue vessel
RAIM†	Autonomiczne monitorowanie integralności odbiornika	RVR‡	Runway visual range
RAD▣	Dokument o dostępności tras	RVSM‡	Reduced vertical separation minimum (300 m (1000 ft) between FL 290 and FL 410)
RASC†	Regionalne centrum systemu AIS	RWY	Runway
RASS	Źródło zdalnego ustawienia wysokościomierza		<b>S</b>
RATSPC ▣	Rejonowy ośrodek planowania ruchu lotniczego	S	South or southern latitude
RB	Łódź ratownicza	S...	State of the sea (followed by figures in METAR/SPECI)
RCA	Osiągnąć wysokość bezwzględną przelotu	SA	Sand
RCA▣	Przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji	SAL▣	Slot allocation list
RCC	Ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego	SALS	Simple approach lighting system
RCF	Utrata łączności radiowej (oznacznik rodzaju depeszy)	SAN	Sanitary
RCH	Osiągnąć lub osiągnięcie	SAP	As soon as possible
		SAR	Search and rescue
		SARPS	Standards and recommended practices (ICAO)
		SAT	Saturday
		SATCOM†	Satellite communication
		SB	Southbound
		SBAS†	Satellite-based augmentation system (to be pronounced "ESS-BAS")
		SC	Stratocumulus
		SCN▣	Slot cancellation (message type designator)
		SCT	Scattered
		SD	Standard deviation

RCL	Oś (linia centralna) drogi startowej	SDBY	Stand by
RCLL	Światło(a) osi (linii centralnej) drogi startowej	SDF	Step down fix
RCLR	Zmiana zezwolenia	SE	South-east
RCP†	Wymagana utrata łączności (oznacznik rodzaju depezy)	SEA	Sea (used in connection with sea-surface temperature and state of the sea)
RDH	Wysokość względna punktu odniesienia	SEB	South-eastbound
RDL	Radial	SEC	Seconds
RDO	Radio	SEC	Section
RE	Niedawny (używane do określenia zjawisk pogodowych, np. RERA = niedawny deszcz)	SECT	Sector
REC	Odbierać lub odbiornik	SELCAL†	Selective calling system
REDL	Światło(a) krawędziowe drogi startowej	SEP	September
REF	Odnosnie ..., powołując się na ... lub odnosząc się do ...	SER	Service or servicing or served
REG	Rejestracja	SEV	Severe (used e.g. to qualify icing and turbulence reports)
RENL	Światło(a) końcowe drogi startowej	SFC	Surface
REP	Meldunek lub meldowanie lub punkt meldowania	SFL*	Sequence flashing lights
REQ	Prośba, prosić lub żądany	SG	Snow grains
RERTE	Zmiana trasy	SGL	Signal
RESA	Strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej	SH...	Shower (followed by RA = rain, SN = snow, PL = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. SHRASN = showers of rain and snow)
RF	Niezmienny promień łuku do stałej pozycji (fix)	SHF	Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)
RFP *	Zastępczy plan lotu	SI	International system of units
RG	Zasięg (światta)	SID†	Standard instrument departure
RHC	Okrążenie prawoskrętne	SIF	Selective identification feature
RIF	Zmiana zezwolenia podczas lotu	SIG	Significant
RIME†	Szron (używa się w ostrzeżeniach lotniskowych)	SIGMET†	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
RITE	Prawy, w prawo (kierunek zakrętu)	SIGWX *	Significant weather
RL	Zgłosz opuszczenie	SIMUL	Simultaneous or simultaneously
RLA	Przekaż do	SIWL	Single isolated wheel load
RLCE	Żądaj zmiany poziomu na trasie	SKED	Schedule or scheduled
RLLS	Świetlny system wprowadzania na drogę startową	SLC *	Slot requirement cancellation message
RLNA	Żądany poziom niedostępny	SLP	Speed limiting point
RMK	Uwaga/zgłosz uwagę	SLW	Slow
RMZ *	Strefa obowiązkowej łączności	SMC	Surface movement control
RNAV†	Nawigacja obszarowa (wymawiać „AR-NAW”)	SMGCS*	Surface movement guidance control system
RNG	Zasięg radiowy	SMR	Surface movement radar
RNP†	Wymagane charakterystyki nawigacyjne	SN	Snow
ROBEX†	Regionalna wymiana biuletynów OPMET (schemat)	SNOCLO	Aerodrome closed due to snow (used in METAR/SPECI)
ROC	Prędkość wznoszenia	SNOWTAM*	Special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
ROD	Prędkość zniżania	SOC	Start of climb
RON	Tylko odbiór		
RPDS	Wybór danych ścieżki odniesienia		
RPI†	Zobrazowanie radarowe pozycji		
RPLC	Zastąpić lub zastąpiony		

RPS	Symbol pozycji radarowej	SPEC <sup>▫</sup>	Special
RPT*	Powtórz lub Powtarzam (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	SPECI†	Aviation selected special weather report (in aeronautical meteorological code)
RQ*	Sygnał zapotrzebowania (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	SPECIAL†	Special meteorological report (in abbreviated plain language)
RQA <sup>▫</sup>	Depesza zamawiająca przestrzeń powietrzną	SPI	Special position indicator
RQMNTS	Wymagania, potrzeby	SPL	Supplementary flight plan (message type designator)
RQP	Żądanie planu lotu (oznacznik rodzaju depeszy)	SPOC	SAR point of contact
RQS	Żądanie uzupełnienia planu lotu (oznacznik rodzaju depeszy)	SPOT†	Spot wind
RR	Zgłosz osiągnięcie	SQ	Squall
RRA	(lub RRB, RRC ... itd., w kolejności) Opóźniona depesza meteorologiczna (oznacznik rodzaju depeszy)	SQL	Squall line
RSC	Podośrodek ratownictwa	SR	Sunrise
RSCD	Stan nawierzchni drogi startowej	SRA	Surveillance radar approach
RSP	Urządzenie odzewowe	SRE	Surveillance radar element of precision approach radar system
RSR	Trasowy radar dozorowania	SRG	Short range
RSS	Pierwiastek kwadratowy z sumy kwadratów	SRL <sup>▫</sup>	Military Air Traffic Service
RTD	Opóźniona (stosuje się do wskazania opóźnionej depeszy meteorologicznej; oznacznik rodzaju depeszy)	SRR	Search and rescue region
RTE	Trasa	SRS <sup>▫</sup>	Standard routing
RTF	Radiotelefon	SRY	Secondary
RTG	Radiotelegraf	SRZ <sup>▫</sup>	Special rules zone
RTHL	Światło(a) progowe drogi startowej	SS	Sandstorm
RTN	Powracać, powrót lub zawrócony lub zawracanie	SS	Sunset
RTODAH	Rozporządzalna długość przerwane go startu dla śmigłowca	SSB	Single sideband
RTS	Przywrócenie do służby	SSE	South-south-east
RTT	Radiodalekopis	SSR†	Secondary surveillance radar
RTZL	Światło(a) strefy przyziemi enia	SSRL <sup>▫</sup>	Military Air Traffic Service Office
RUT	Standardowe częstotliwości nadawcze dla tras regionalnych	SST	Supersonic transport
RV	Statek (okręt) ratowniczy	SSW	South-south-west
RVR†	Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej	ST	Stratus
RVSM†	Zredukowane minimum separacji pionowej (300 m (1000 ft)) pomiędzy FL 290 a FL 410	STA	Straight-in approach
RWY	Droga startowa	STAR†	Standard instrument arrival
		STD	Standard
		STF	Stratiform
		STN	Station
		STNR	Stationary
		STOL	Short take-off and landing
		STS	Status
		STWL	Stopway light(s)
		SUBJ	Subject to
		SUN	Sunday
		SUP	Supplement (AIP Supplement)
		SUPPS	Regional supplementary procedures
		SVC	Service message
		SVCBL	Serviceable
	<b>S</b>		
S	Południe lub południowa szerokość geograficzna		
S...	Stan morza (po którym są podawane liczby w METAR/SPECI)		
SA	Piasek		
SAL <sup>▫</sup>	Lista przydziału czasu slot		



SALS	Uproszczony system świateł podejścia	SW	South-west
SAN	Sanitarny	SWB	South-westbound
SAP	Możliwie jak najwcześniej	SWC <sup>▣</sup>	Significant weather chart
SAR	Poszukiwanie i ratownictwo	SWH <sup>▣</sup>	Significant weather chart (high level)
SARPS	Normy i zalecane metody postępowania (ICAO)	SWL <sup>▣</sup>	Significant weather chart (low level)
SAT	Sobota	SWM <sup>▣</sup>	Significant weather chart (medium level)
SATCOM†	Łączność satelitarna	SWY	Stopway
SB	Na południe	SZRP <sup>▣</sup>	Polish Armed Forces
SBAS†	System wspomagania bazujący na wyposażeniu satelitarnym (wymawiane „ES-BAS”)		T
SC	Stratocumulus	...T	True (preceded by a bearing to indicate reference to True North)
SCN <sup>▣</sup>	Odwolanie przydzielonego czasu slot (oznacznik rodzaju depezy)	T	Temperature
SCT	Rozproszone, rozwiane	T <sup>▣</sup>	Tonne
SD	Odchylenie standardowe	TA	Traffic advisory
SDBY	Czekaj i bądź na nastuchu	TA	Transition altitude
SDF	Pozycja (fix) dla schodkowego zniżania	TACAN†	UHF tactical air navigation aid
SE	Południowy wschód	TACT <sup>▣</sup>	Tactical system of CFMU
SEA	Morze (używany w związku z temperaturą powierzchni morza i stanem morza)	TAF†	Aerodrome forecast
SEB	Na południowy wschód	TA/H	Turn at an altitude/height
SEC	Sekundy	TAIL†	Tail wind
SEC	Sekcja	TAR	Terminal area surveillance radar
SECT	Sektor	TAS	True air speed
SELCAL†	System selektywnego wywoływania	TAX	Taxiing or taxi
SEP	Wrzesień	TC	Tropical cyclone
SER	Służba, obsługiwane lub obsługiwany	TCA <sup>▣</sup>	Traffic count area
SEV	Silny, silne (używa się do określenia oblodzenia i turbulencji)	TCAC	Tropical cyclone advisory centre
SFC	Powierzchnia	TCAS	Traffic alert and collision avoidance system
SFL <sup>▣</sup>	Sekwencyjne światła błyskowe	RA†	resolution advisory (to be pronounced “TEECAS-AR-AY”)
SG	Śnieg ziarnisty	TCH	Threshold crossing height
SGL	Sygnal	TCU	Towering cumulus
SH...	Opady przelotne (uzupełnione o RA = deszcz, SN = śnieg, PE = deszcz lodowy, GR = grad, GS = krupa lodowa i/lub śnieżna lub ich kombinacje, np. SHRASN = przelotny deszcz i śnieg)	TD <sup>▣</sup>	Traffic demand
SHF	Bardzo wielka częstotliwość (3 000 do 30 000 MHz)	TDO	Tornado
SI	Międzynarodowy układ jednostek miar	TDZ	Touchdown zone
SID†	Standardowy odlot według wskazań przyrządów	TECR	Technical reason
SIF	Urządzenie selektywnej identyfikacji	TEL	Telephone
SIG	Znaczący, istotny	TEMPO†	Temporary or temporarily
SIGMET†	Informacje dotyczące zjawisk pogody na trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów statków powietrznych	TF	Track to fix
		TF <sup>▣</sup>	Traffic forecast
		TFC	Traffic
		TGL	Touch-and-go landing
		TGS	Taxiing guidance system
		THR	Threshold
		THRU	Through
		THU	Thursday

SIGWX ▫	Istotne zjawiska pogody	TIBA†	Traffic information broadcast by aircraft
SIMUL	Równoczesny lub równocześnie	TIL†	Until
SNWL	Obciążenie na pojedyncze koło	TIP	Until past ... (place)
SKED	Rozkład lub rozkładowy	TKOF	Take-off
SLC ▫	Depesza o unieważnieniu wymagania czasu slot	TL...	Till (followed by time by which weather change is forecast to end)
SLP	Punkt ograniczenia prędkości	TL▫	Traffic load
SLW	Wolno, powoli, powolny	TLOF	Touchdown and lift -off area
SMC	Kontrola ruchu naziemnego	TMA‡	Terminal control area
SMGCS▫	Naziemny system prowadzenia i kontroli	TMT▫	CFMU technical monitoring team
SMR	Radar kontroli ruchu naziemnego	TN...	Minimum temperature (followed by figures in TAF)
SN	Śnieg	TNA	Turn altitude
SNOCLO	Lotnisko zamknięte z powodu śniegu (stosowane w METAR/SPECI)	TNH	Turn height
SNOWTAM	NOTAM oddzielnej serii zawiadamiającej, przy użyciu specjalnego formularza, o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego, powodowanych przez śnieg, lód, śnieg topniejący lub stojącą wodę związaną ze śniegiem	TO...	To... (place)
SOC	Początek wznoszenia	TOC	Top of climb
SPEC▫	Specjalny	TODA	Take-off distance available
SPECI†	Depesza do przekazywania specjalnie wybranych informacji meteorologicznych dla lotnictwa (w lotniczym kodzie meteorologicznym)	TODAH	Take-off distance available, helicopter
SPECIAL†	Specjalny komunikat meteorologiczny (redagowany tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów)	TOP†	Cloud top
SPI	Specjalny impuls identyfikacyjny	TORA	Take-off run available
SPL	Uzupełnienie planu lotu (oznacznik rodzaju depeszy)	TOS▫	Traffic orientation scheme
SPOC	Punkt łączności SAR	TOX	Toxic
SPOT†	Pomiar wiatru w jednym punkcie (wiatr punktowy)	TP	Turning point
SQ	Nawałnica	TR	Track
SQL	Linia nawałnicy	TRA	Temporary reserved area
SR	Wschód słońca	TRANS	Transmits or transmitter
SRA	Podejście za pomocą radaru dozorowania	TREND†	Trend forecast
SRE	Radar dozorowania jako element radarowego systemu precyzyjnego podejścia	TRL	Transition level
SRG	Mały zasięg	TROP	Tropopause
SRL ▫	Służba ruchu lotniczego	TS	Thunderstorm (in aerodrome reports and forecasts, TS used alone means thunder heard but no precipitation at the aerodrome)
SRR	Rejon poszukiwań i ratownictwa	TS...	Thunderstorm (followed by RA = RAIN, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. TSRASN = thunderstorm with rain and snow)
SRS▫	Schematy przepływów standardowych	TSA ▫	Temporary segregated area
SRY	Wtórny	TSUNAMI	Tsunami (used in aerodrome warnings)
SRZ▫	Strefa lotów według przepisów specjalnych	TT	Teletypewriter
SS	Burza piaskowa	TUE	Tuesday
		TURB	Turbulence
		T-VASIS†	T visual approach slope indicator system (to be pronounced "TEE-VASIS")
		TVOR	Terminal VOR
		TWR	Aerodrome control tower or aerodrome control
		TWY	Taxiway
		TWYL	Taxiway-link

SS	Zachód słońca	TXT*	Text (when the abbreviation is used to request a repetition, the question mark (IMI) precedes the abbreviation, e.g. IMI TXT) (to be used in AFS as a procedure signal)
SSB	Pojedyncza wstęga boczna		
SSE	Południowo-południowy wschód		
SSR†	Radar wtórny dozorowania	TYP	Type of aircraft
SSRL □	Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego	TYPH	Typhoon
SST	Transport naddźwiękowy		
SSW	Południowo-południowy zachód		
ST	Stratus	U	Upward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
STA	Podejście bezpośrednie z trasy		
STAR†	Standardowy dołot według wskazań przyrządów	UA	Unmanned aircraft
STD	Standard	UAB...	Until advised by...
STF	Warstwowy, o budowie warstwowej	UAC	Upper area control centre
STN	Stacja	UAR	Upper air route
STNR	Stacjonarny	UAS	Unmanned aircraft system
STOL	Krótki start i lądowanie	UAV □	Unmanned aerial vehicle
STS	Status	UDF	Ultra high frequency direction-finding station
STWL	Światło(a) zabezpieczenia przerwane go startu	UFN	Until further notice
SUBJ	Pod warunkiem, że..., podlegający	UHDT	Unable higher due traffic
SUN	Niedziela	UHF‡	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
SUP	Uzupełnienie (uzupełnienie do AIP)	UIC	Upper information centre
SUPPS	Dodatkowe procedury regionalne	UIR‡	Upper flight information region
SVC	Depesza służbowa	ULC □	Civil Aviation Authority
SVCBL	Nadający się do użytku	ULR	Ultra long range
SW	Południowy zachód	UNA	Unable
SWB	Na południowy zachód	UNAP	Unable to approve
SWC□	Mapa istotnych zjawisk pogody	UNL	Unlimited
SWH□	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom wysoki)	UNREL	Unreliable
SWL□	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom niski)	UP	Unidentified precipitation (used in automated METAR/SPECI)
SWM□	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom średni)		
SWY	Zabezpieczenie przerwane go startu	U/S	Unserviceable
SZRP □	Siły Zbrojne Rzeczpospolitej Polskiej	UTA	Upper control area
		UTC‡	Coordinated Universal Time
		UUP□	Updated airspace use plan
	<b>T</b>		
...T	Geograficzna (poprzedzona przez namiar w celu wskazania odniesienia do północy geograficznej)	V	Variations from the mean wind direction (preceded and followed by figures in METAR/SPECI, e.g. 350V070)
T	Temperatura	...V...	Variations from the mean wind direction (preceded and followed by figures in METAR/SPECI, e.g. 350V070)
T□	Tona	VA	Heading to an altitude
TA	Informacja doradcza o ruchu lotniczym	VA	Volcanic ash
TA	Przebiegiowa wysokość bezwzględna	VAAC	Volcanic ash advisory centre
TACAN†	Taktyczna lotnicza pomoc nawigacyjna UHF	VAC	Visual approach chart (followed by name/title)
TACT □	Taktyczny system CFMU	VAL	In valleys
TAF†	Prognoza dla lotniska	VAN	Runway control van
TA/H	Zakręt na wysokości bezwzględnej/względnej	VAR	Magnetic variation
TAIL†	Tylny wiatr	VAR	Visual-aural radio range

TAR	Radar dozoru rejonu kontrolowanego lotniska	VASIS	Visual approach slope indicator systems
TAS	Rzeczywista prędkość powietrzna	VC	Vicinity of the aerodrome (followed by FG = fog, FC = funnel cloud, SH = shower, PO = dust/sand whirls, BLDU = blowing dust, BLSA = blowing sand or BLSN = blowing snow, e.g. VC FG = vicinity fog)
TAX	Kołowanie lub koluj	VCY	Vicinity
TC	Cyklon tropikalny	VDF	Very high frequency direction-finding station
TCAC <sup>α</sup>	Obszar obliczenia ruchu lotniczego	VER	Vertical
TCAC	Centrum doradcze ds. cyklonu tropikalnego	VFR <sup>‡</sup>	Visual flight rules
TCAS	Manewr doradczy systemu alarmu i unikania kolizji w ruchu (wymawiane „TI-KAS-AR-EJ”)	VHF <sup>‡</sup>	Very high frequency (30 to 300 MHz)
RA <sup>†</sup>	Wysokość przejścia progu	VI	Heading to an intercept
TCH	Cumulus wypiętrzone	VIP <sup>‡</sup>	Very important person
TCU	Ruch zapotrzebowany	VIS	Visibility
TD <sup>α</sup>	Tornado, trąba powietrzna	VLF	Very low frequency (3 to 30 kHz)
TDO	Strefa przyziemia	VLOS <sup>α</sup>	Visual line of sight operation
TDZ	Przyczyna techniczna	VLR	Very long range
TECR	Telefon	VM	Heading to a manual termination
TEL	Czasowy, chwilowy lub czasowo, chwilowo	VMC <sup>‡</sup>	Visual meteorological conditions
TEMPO <sup>†</sup>	Linia drogi do wyznaczonej pozycji (fix)	VNAV <sup>†</sup>	Vertical navigation (to be pronounced „VEENAV”)
TF	Ruch prognozowany	VOLMET <sup>†</sup>	Meteorological information for aircraft in flight
TF <sup>α</sup>	Ruch	VOR <sup>‡</sup>	VHF omnidirectional radio range
TFC	Przyziemie i natychmiastowy start	VORTAC <sup>†</sup>	VOR and TACAN combination
TGL	System prowadzenia na drogach kołowania	VOT	VOR airborne equipment test facility
TGS	Próg drogi startowej	VPT	Visual manoeuvre with prescribed track
THR	Poprzez, przez	VRB	Variable
THRU	Czwartek	VSA	By visual reference to the ground
THU	Transmisja informacji o ruchu przez statek powietrzny	VSM <sup>α</sup>	Vertical separation minimum
TIBA <sup>†</sup>	Aż do, do	VSP	Vertical speed
TIL <sup>†</sup>	Aż za... (miejsce)	VTF	Vector to final
TIP	Start	VTOL	Vertical take-off and landing
TKOF	Do (uzupełnione zgodnie z prognozą o czas, kiedy zakończy się zmiana pogody)	VV...	Vertical visibility (followed by figures in METAR/SPECI and TAF)
TL...	Obciążenie ruchem lotniczym		W
TL <sup>α</sup>	Strefa przyziemia i utraty siły nośnej	W	White
TLOF	Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotniska	W...	Sea-surface temperature (followed by figures in METAR/SPECI)
TMA <sup>‡</sup>	Techniczny zespół monitorujący	W	West or western longitude
TMT <sup>α</sup>	Minimalna temperatura (po której następują liczby w TAF)	WAAS <sup>†</sup>	Wide area augmentation system
TN...	Wysokość bezwzględna zakrętu	WAC	World aeronautical chart - ICAO 1:1 000 000 (followed by name/title)
TNA	Wysokość względna zakrętu	WAFc	World area forecast centre
TNH	Do... (miejsce)	WB	Westbound
TO...	Górna granica wznoszenia	WBAR	Wing bar lights (VASIS element)
TOC	Rozporządzalna długość startu		
TODA	Rozporządzalna długość startu dla śmigłowców		
TODAH	Wierzchołki chmur		
TOP <sup>†</sup>	Rozporządzalna długość rozbiegu		
TORA	Schemat orientacji ruchu lotniczego		
TOS <sup>α</sup>			

TOX	Toksyczny	WDI	Wind direction indicator
TP	Punkt rozpoczęcia zakreśtu	WDSPR	Widespread
TR	Linia drogi	WED	Wednesday
TRA	Strefa czasowo rezerwowana	WEF	With effect from or effective from
TRANS	Nadaje lub nadajnik	WGS-84	World Geodetic System - 1984
TREND†	Prognoza typu trend	WI	Within
TRL	Poziom przejściowy	WID	Width
TROP	Tropopauza	WIE	With immediate effect or effective immediately
TS	Burza (w komunikatach i prognozach lotniskowych skrót TS -- używany bez innych znaków -- oznacza że słyszany był grzmot, lecz nie wystąpiły opady na lotnisku)	WILCO†	Will comply
TS...	Burza (po którym podaje się RA -- deszcz, SN -- śnieg, PE - deszcz lodowy, GR -- grad, GS -- krupa lodowa i(lub) śnieżna, lub połączenie tych zjawisk, np. TSRASN -- burza z deszczem i śniegiem)	WIND	Wind
TSA ▫	Strefa czasowo wydzielona	WIP	Work in progress
TSUNAMI	Tsunami (używa się w ostrzeżeniach lotniskowych)	WKN	Weaken or weakening
TT	Dalekopis	WNW	West-north-west
TUE	Wtorek	WO	Without
TURB	Turbulencja	WPL ▫	Military airport
T-VASIS†	T wizualny system wskazujący ścieżkę schodzenia (wymawiane „TI-WASIS”)	WPT	Way-point
TVOR	Dolotowa radiolataria VOR		See: EW ▫
TWR	Wieża kontroli lotniska lub kontrola lotniska	WRNG	Warning
TWY	Droga kołowania	WS	Wind Shear
TWYL	Łączność radiowa podczas kołowania	WSPD	Wind speed
TXT*	Tekst (gdy skrót ten jest używany w prośbie powtórzenie, to po znaku zapytania (IMI) podaje się ten skrót, np. IMI TXT) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)	WSW	West-South-West
TYP	Typ statku powietrznego	WT	Weight
TYPH	Tajfun	WTSPT	Waterspout
		WWW	Worldwide web
		WX	Weather
			X
		X	Cross
		XBAR	Crossbar (of approach lighting system)
		XNG	Crossing
		XS	Atmospherics
			Y
		Y	Yellow
		Y CZ	Yellow Caution Zone (runway lighting)
		YES*	Yes (affirmative) (to be used in AFS as a procedure signal)
		YR	Your
			Z
		Z	Coordinated Universal Time (in meteorological messages)
U	Zwiększający się (tendencja do zmiany RVR w ciągu poprzedzających 10 minut)		
UA	Bezzałogowy statek powietrzny		
UAB...	Aż do podania przez ..., aż do zawiadomienia przez ...		
UAC	Ośrodek kontroli obszaru górnej przestrzeni powietrznej		
UAR	Trasa w górnej przestrzeni powietrznej		
UAS	System bezzałogowego statku powietrznego		
UAV ▫	Bezzałogowy statek powietrzny		
UDF	Radionamiernik ultra wielkiej częstotliwości		
UFN	Aż do odwołania		

UHDT	Nie można wyżej z powodu ruchu
UHF‡	Ultra wielka częstotliwość (300 do 3 000 MHz)
UIC	Ośrodek informacji dla górnej przestrzeni
UIR‡	Górny rejon informacji powietrznej
ULC ▫	Urząd Lotnictwa Cywilnego
ULR	Ultra duży zasięg
UNA	Nie być w stanie
UNAP	Nie być w stanie zatwierdzić
UNL	Nieograniczony
UNREL	Niepewny
UP	Niezidentyfikowany opad (używane w automatycznych METAR/SPECI)
U/S	Niesprawny, niezdatny do użytku
UTA	Górny obszar kontrolowany
UTC‡	Uniwersalny czas koordynowany
UUP▫	Uaktualniony plan użytkowania przestrzeni powietrznej

## V

...V...	Odchylenia od kierunku wiatru (w METAR/ SPECI przed i po podaje się np. 350V070)
VA	Kurs do wysokości bezwzględnej
VA	Popiół wulkaniczny
VAAC	Ośrodek doradczy ds. popiołu wulkanicznego
VAC	Mapa podejścia z widocznością (po którym podaje się nazwę/tytuł)
VAL	W dolinach
VAN	Wóz kontroli drogi startowej
VAR	Deklinacja magnetyczna
VAR	Wizualno-słuchowa radiolatarnia
VASIS	Wizualne systemy wskazujące ścieżkę schodzenia
VC	W okolicy lotniska (po którym podaje się FG - mgła, FC -- trąba powietrzna, SH -- opady przelotne, PO -- wir pyłowy lub piaskowy, BLDU -- zawieja pyłowa, BLSA -- zawieja piaskowa lub BLSN -- zawieja śnieżna, np. VC FG -- mgła w okolicy lotniska)
VCY	Okolica, sąsiedztwo, poblize
VDF	Radionamiernik bardzo wielkiej częstotliwości
VER	Pionowy
VFR‡	Przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF‡	Bardzo wielka częstotliwość (30 do 300 MHz)
VI	Kurs do przechwycenia
VIP‡	Bardzo ważna osobistość
VIS	Widzialność, widoczność
VLF	Bardzo mała częstotliwość (3 do 30 kHz)
VLOS▫	Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej

VLR	Bardzo duży zasięg
VM	Kurs do ręcznego zakończenia
VMC‡	Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością
VNAV†	Nawigacja w płaszczyźnie pionowej (wymawiane „WI-NAW”)
VOLMET†	Informacje meteorologiczne dla statków powietrznych w locie
VOR‡	Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
VORTAC†	Połączenie systemów VOR i TACAN
VOT	Pokładowe wyposażenie do sprawdzania VOR
VPT	Manewr z widocznością po wyznaczonej linii drogi
VRB	Zmienny
VSA	Z widocznością terenu (ziemi)
VSM▫	Minimalna separacja pionowa
VSP	Prędkość pionowa
VTF	Wektorowanie do punktu rozpoczęcia końcowego
VTOL	Pionowy start i lądowanie
VV...	Widzialność pionowa (po której podaje się liczby w METAR/SPECI i TAF)

#### **W**

W	Biały
W...	Temperatura powierzchni morza (po której są podawane liczby w METAR/SPECI)
W	Zachód lub długość geograficzna zachodnia
WAAS†	System wspomagania na dużym obszarze
WAC	Mapa lotnicza świata ICAO 1:1 000 000 (po którym podaje się nazwę/tytuł)
WAFC	Światowy ośrodek prognoz obszarowych
WB	Na zachód
WBAR	Poprzeczka światła (element VASIS)
WDI	Wskaźnik kierunku wiatru
WDSPR	Rozległy, rozprzestrzeniony
WED	Środa
WEF	Z ważnością od lub ważny od
WGS-84	Światowy system geodezyjny - 1984
WI	W granicach, w obrębie, w zasięgu
WID	Szerokość
WIE	Z ważnością natychmiastową lub ważny natychmiast
WILCO†	Wykonam, zastosuję się
WIND	Wiatr
WIP	Prace w toku
WKN	Słaby lub słabnący

WNW	Zachodnio-północny zachód
WO	Bez
WPL ▣	Wojskowy port lotniczy
WPT	Punkt drogi RNAV
WRE ▣	Walka radioelektroniczna
WRNG	Ostrzeżenie
WS	Uskok wiatru
WSPD	Prędkość wiatru
WSW	Zachodnio-południowy zachód
WT	Waga, ciężar
WTSPT	Trąba wodna
WWW	Światowa sieć informacyjna
WX	Pogoda

#### X

X	Przecinać
XBAR	Poprzeczka (systemu świateł podejścia)
XNG	Przecinanie
XS	Zakłócenia atmosferyczne

#### Y

Y	Żółty
YCZ	Żółta strefa ostrzegawcza (światła drogi startowej)
YES*	Tak (potwierdzenie) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)
YR	Wasz, twój

#### Z









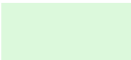
Z	Uniwersalny czas koordynowany (w depeszach meteorologicznych)
---	---
















THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK











GEN 2.3 ZNAKI NA MAPACH





GEN 2.3 CHART SYMBOLS




TOPOGRAFIA / TOPOGRAPHY		
Morze, rzeka, jezioro Sea, river, lake		
Kanal Canal		
Autostrada Highway		
Droga dwujezdniowa Dual carriageway		
Droga jednojezdniowa Single carriageway		
Kolej jednotorowa Railroad single track		
Kolej wielotorowa Railroad two or more tracks		
Teren zabudowany Built-up area		
Las Wooded area		
Punkt wysokościowy Spot elevation	470	470






TOPOGRAFIA / TOPOGRAPHY	
Warstwica Terrain contour	



LOTNISKA / AERODROMES		
Lotnisko, dla którego jest dostępna procedura podejścia do lądowania Aerodrome on which the approach procedure is available		
Lotnisko cywilne lądowe / - z utwardzoną drogą startową Land civil aerodrome / - with hardened runway		
Lotnisko wojskowe lądowe / - z utwardzoną drogą startową Land military aerodrome e/ - with hardened runway		
Lotnisko cywilno-wojskowe lądowe / - z utwardzoną drogą startową Joint civil and military land aerodrome / - with hardened runway		
Łądowisko / - z utwardzoną drogą startową Airfield / - with hardened runway		
Lotnisko/łądowisko dla śmigłowców Heliport		
Lotnisko bez określonej klasyfikacji Aerodrome without classification		









PRZESZKODY / OBSTACLES		
Przeszkoda Obstacle	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Grupa przeszkód Group of obstacles	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Przeszkoda o wysokości 1000 ft i więcej nad poziomem terenu Obstacle with a height of 1000 ft and more above terrain	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Elektrownia wiatrowa Wind turbine	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Grupa elektrowni wiatrowych Group of wind turbines	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted

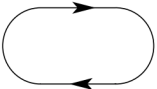
PRZESZKODY / OBSTACLES	
<p>Grupa elektrowni wiatrowych na dużym obszarze (położenie najwyższej z grupy) Group of wind turbines in major area (highest wind turbine within area)</p>	 Oświetlona Lighted
<p>Tłocznia gazu, węzeł gazu Gas compressor station, gas distribution node</p>	
<p>Wzniesienie przeszkody nad średni poziom morza Elevation of top above mean sea level Wysokość przeszkody nad poziomem terenu lub innym określonym poziomem Height above terrain or specified datum</p>	<p>Elevation → 732  Height → (424) </p>
<p>Minimalna wysokość bezwzględna dla obszaru (AMA) - przykład 2500 ft Area Minimum Altitude (AMA) - example 2500 ft</p>	<p><b>25</b></p>

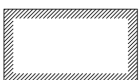


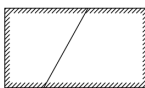
POMOCE RADIONAWIGACYJNE / RADIO NAVIGATION AIDS	
<p>Ogólny symbol pomocy radionawigacyjnej Basic symbol of radio navigation aid</p>	
<p>Radiolatarnia bezkierunkowa Non-directional radio beacon</p>	
<p>Dopplerowska radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF DVOR Doppler VHF omnidirectional radio range</p>	





POMOCE RADIONAWIGACYJNE / RADIO NAVIGATION AIDS	
Radiodalmierz DME Distance measuring equipment	
Połączone pomoce radionawigacyjne DVOR i DME Collocated DVOR and DME radio navigation aids	
Taktyczna pomoc radionawigacyjna UHF TACAN UHF tactical air navigation aid	
Róża kompasu Compass rose	
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <p>Type →</p> <p>Identification →</p> <p>Channel →</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>DVOR/DME 114.5</p> <p>CMP </p> <p>CH 92 X</p> <p>300 ft</p> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>← Frequency</p> <p>← Morse code</p> <p>← Elevation of DME antenna</p> </div> </div>	

SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES	
Rejon informacji powietrznej (FIR) Flight information region (FIR)	
(Wojskowy) Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (MTMA/TMA) (Military) Terminal control area (MTMA/TMA)	















<b>SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES</b>		
Airspace type → <b>MCTR EPPW</b> Airspace classification → <b>D</b> $\frac{2000 \text{ ft AMSL}}{\text{GND}}$ ← Vertical limit (upper limit) ← Vertical limit (lower limit)		
Airspace classification → Airspace type → <b>MCTR EPPW D</b> - 2000 ft AMSL ← Vertical limit (upper limit)		
(Wojskowa) Strefa kontrolowana lotniska (MCTR/CTR) (Military) Control zone (MCTR/CTR)	-----	
Strefa ruchu lotniskowego (ATZ) Aerodrome traffic zone (ATZ)	..... ATZ EPWS B G - 5500 ft AMSL	
Punkt meldowania Reporting point	 Obowiązkowy Compulsory	 Na żądanie On request
Punkt drogi Waypoint	 Fly-by	 Fly-over
Pozycja podejścia końcowego (FAF), punkt podejścia końcowego (FAP) Final approach fix (FAF), final approach point (FAP)		
Punkt VFR VFR point		
Symbol niezachowania skali Scale-break		

SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES	
Procedura oczekiwania Holding pattern	

OGRANICZENIA PRZESTRZENI / AIRSPACE RESTRICTIONS		
Strefa ograniczona – R, niebezpieczna – D, zakazana - P Restricted – R, danger – D, prohibited – P area		
(Rejon działalności lotniczej – loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe Area of aerial activities – aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping		
Strefa czasowo wydzielona (TSA), strefa czasowo rezerwowana (TRA) Temporary segregated area (TSA), temporary reserved area (TRA)		
Oznaczenie, granice pionowe Designators, vertical limits	EP D54 <u>FL 500</u> GND	EP P14 <u>5000 ft AMSL</u> GND

MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART		
Punkt odniesienia lotniska (ARP) Aerodrome reference point (ARP)		
Stanowisko obserwacyjne RVR Runway visual range observation site		
Wskaźnik kierunku wiatru Wind direction indicator	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted





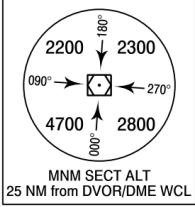
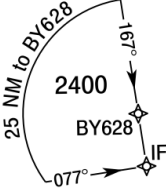
MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART	
Stanowisko postojowe Aircraft stand	
Światło punktowe Point light	
Światło błyskowe Flashing light	
Oznacznik krawędzi drogi kołowania Taxiway edge marker	
Oświetlenie płyty postojowej Apron light	
Słup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc	
Poprzeczka zatrzymania Stop bar	
Miejsce oczekiwania Holding position	
Pośrednie miejsce oczekiwania Intermediate holding position	
Wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia (PAPI) Precision approach path indicator (PAPI)	
Maksymalna rozpiętość skrzydeł, np. 36 m Max wingspan e.g. 36 m	
Skarpa Escarpment	
Nasyp, wał Embankment	
Drzewo Tree	

MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART	
Ogrodzenie lotniska Fence of aerodrome	
Zakaz wjazdu No entry	

MAPA PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – TYP A / AERODROME OBSTACLE CHART – TYPE A		
	Plan / Plane	Profil / Profile
Drzewo lub krzew Tree or shrub		
Stup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc.		
Budynek lub duży obiekt Building or large structure		
Linia kolejowa Railroad		
Linia przesyłowa lub kabel napowietrzny Transmission line or overhead cable		
Teren przebijający płaszczyznę przeszkód Terrain penetrating obstacle plane		
Obszar zadrzewiony lub zabudowany przebijający płaszczyznę przeszkód Wooded or built-up area penetrating plane surface		
Droga startowa (RWY) Runway (RWY)		
Zabezpieczenie przerwane go startu (SWY) Stopway (SWY)		

MAPA PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – TYP A / AERODROME OBSTACLE CHART – TYPE A		
Zabezpieczenie wydłużonego startu (CWY) Clearway (CWY)		
Skarpa Escarpment		
Nasyp, wał Embankment		
Punkt odniesienia lotniska (ARP) Aerodrome reference point (ARP)		

MAPY PROCEDUR SID, STAR, IAP / SID, STAR, INSTRUMENT APPROACH CHARTS		
Przekrój pionowy: pomoc nawigacyjna, pozycja DME Vertical profile: radio navigation aid, DME fix		DME 
Opis pomocy Navaid description	Type → <b>DME</b> Identification → <b>WRO</b> ← Morse code Channel → <b>CH 40 X</b>	
System lądowania według wskazań przyrządów (ILS) Instrument landing system (ILS)	Plan / Plan 	Plan / Plan 
Odległość od DME w NM DME distance (NM)	<u>17.7</u> WRO	
Radial VOR VOR radial	<u>090°</u> WCL →	
Procedura podstawowa Basic procedure		

<b>MAPY PROCEDUR SID, STAR, IAP / SID, STAR, INSTRUMENT APPROACH CHARTS</b>	
Procedura po nieudanym podejściu Missed approach procedure	
Dodatkowa procedura Additional procedure	
Opis segmentu procedury Segment description	<p style="text-align: right;">← Route designator</p> <p>Distance in NM → 18.2     <b>MAPIK 1A</b></p> <p>Magnetic track → 120°</p> <p>True track → (124.2°T)</p>
Minimalna wysokość bezwzględna sektora (MSA) Minimum sector altitude (MSA)	
Wysokość bezwzględna dolotu (TAA) Terminal arrival altitude (TAA)	
Zobrazowanie graficzne minimalnych wysokości bezwzględnych/względnych (OCA/OCH) Shaded block with obstacle clearance altitude/obstacle clearance height (OCA/OCH)	<div style="border: 1px solid black; background-color: #cccccc; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span>1400 (994)</span> </div>
Wysokość bezwzględna/poziom lotu / Altitude/flight level: - "na lub powyżej" / "at or above", - "na lub poniżej" / "at or below", - "obowiązkowa" / "mandatory", - "zalecana" / "recommended".	<p><b><u>3000</u>   <u>FL 60</u></b></p> <p><b><u>3000</u>   <u>FL 60</u></b></p> <p><b><u>3000</u>   <u>FL 60</u></b></p> <p><b>3000   FL 60</b></p>

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

<b>MIEJSCOWOŚĆ LOCATION</b>	<b>OZNACZENIE INDICATOR</b>
CEWICE	EPCE
DARŁOWO	EPDA
DĘBLIN	EPDE
DRAWSKO POMORSKIE	EPDR
INOWROCLAW	EPIR
ŁASK	EPLK
ŁĘCZYCA	EPLY
MALBORK	EPMB
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM
MIROSLAWIEC	EPMI
NADARZYCE	EPNA
OKSYWIE	EPOK
POWIDZ	EPPW
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR
ŚWIDWIN	EPSN
TOMASZÓW MAZOWIECKI	EPTM
WICKO MORSKIE	EPWI

<b>OZNACZENIE INDICATOR</b>	<b>MIEJSCOWOŚĆ LOCATION</b>
EPCE	CEWICE
EPDA	DARŁOWO
EPDE	DĘBLIN
EPDR	DRAWSKO POMORSKIE
EPIR	INOWROCLAW
EPKS	POZNAŃ/Krzesiny
EPLK	ŁASK
EPLY	ŁĘCZYCA
EPMB	MALBORK

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
EPMI	MIROSLAWIEC
EPMM	MIŃSK MAZOWIECKI
EPNA	NADARZYCE
EPOK	OKSYWIE
EPPR	PRUSZCZ GDAŃSKI
EPPW	POWIDZ
EPSN	ŚWIDWIN
EPTM	TOMASZÓW MAZOWIECKI
EPWI	WICKO MORSKIE

IDENTYFIKATOR ID	NAZWA STACJI STATION NAME	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
IAS	ŁASK	ILS/DME RWY 28	A
ICE	CEWICE	ILS/DME RWY 25	A
IDN	DĘBLIN	ILS/DME RWY 30	A
IKS	POZNAŃ/Krzesiny	ILS/DME RWY 29	A
IMB	MALBORK	ILS/DME RWY 25	A
IMI	MIROSLAWIEC	ILS/DME RWY 30	A
IMM	MIŃSK MAZOWIECKI	ILS/DME RWY 26	A
IOW	OKSYWIE	ILS/DME RWY 31	A
IPDZ	POWIDZ	ILS/DME RWY 10R	A
IPW	POWIDZ	ILS/DME RWY 28L	A
ISN	ŚWIDWIN	ILS/DME RWY 29	A
LSK	ŁASK	D-ILS RWY 10	A
M	CEWICE	NDB	A
ML	CEWICE	NDB	A
NA	MIROSLAWIEC	NDB	A
NB	MALBORK	NDB	A
ND	DĘBLIN	NDB	A
ND	ŚWIDWIN	NDB	A
NE	DĘBLIN	NDB	A
NE	PRUSZCZ GDAŃSKI	NDB	A
NET	PRUSZCZ GDAŃSKI	NDB	A
NF	MIŃSK MAZOWIECKI	NDB	A
NG	POWIDZ	NDB	A
NK	POZNAŃ/Krzesiny	NDB	A
NO	OKSYWIE	NDB	A
NP	TOMASZÓW MAZOWIECKI	NDB	A
NPR	TOMASZÓW MAZOWIECKI	NDB	A
NR	INOWROCLAW	NDB	A
NR	RADOM	NDB	A



IDENTYFIKATOR ID	NAZWA STACJI STATION NAME	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
NRA	RADOM	NDB	A
NRD	INOWROCLAW	NDB	A
NT	POWIDZ	NDB	A
NW	ŁĘCZYCA	NDB	A
NW	OKSYWIE	NDB	A
NWT	ŁĘCZYCA	NDB	A
S	DARŁOWO	NDB	A
SA	DARŁOWO	NDB	A
TAS	ŁASK	TACAN	A
TCW	CEWICE	TACAN	A
TDA	DARŁOWO	TACAN	A
TDN	DĘBLIN	TACAN	A
TIR	INOWROCLAW	TACAN	A
TKS	POZNAŃ/Krzesiny	TACAN	A
TLY	ŁĘCZYCA	TACAN	A
TMB	MALBORK	TACAN	A
TMI	MIROSLAWIEC	TACAN	A
TMM	MIŃSK MAZOWIECKI	TACAN	A
TOW	OKSYWIE	TACAN	A
TPW	POWIDZ	TACAN	A
TSN	ŚWIDWIN	TACAN	A
TTM	TOMASZÓW MAZOWIECKI	TACAN	A

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
CEWICE	ICE	ILS/DME RWY 25	A
CEWICE	M	NDB	A
CEWICE	ML	NDB	A
CEWICE	TCW	TACAN	A

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
DARŁOWO	S	NDB	A
DARŁOWO	SA	NDB	A
DARŁOWO	TDA	TACAN	A
DĘBLIN	IDN	ILS/DME RWY 30	A
DĘBLIN	ND	NDB	A
DĘBLIN	NE	NDB	A
DĘBLIN	TDN	TACAN	A
INOWROCLAW	NR	NDB	A
INOWROCLAW	NRD	NDB	A
INOWROCLAW	TIR	TACAN	A
ŁASK	IAS	ILS/DME RWY 28	A
ŁASK	LSK	D-ILS RWY 10	A
ŁASK	TAS	TACAN	A
ŁĘCZYCA	NW	NDB	A
ŁĘCZYCA	NWT	NDB	A
ŁĘCZYCA	TLY	TACAN	A
MALBORK	IMB	ILS/DME RWY 25	A
MALBORK	NB	NDB	A
MALBORK	TMB	TACAN	A
MIŃSK MAZOWIECKI	IMM	ILS/DME RWY 26	A
MIŃSK MAZOWIECKI	NF	NDB	A
MIŃSK MAZOWIECKI	TMM	TACAN	A
MIROSLAWIEC	IMI	ILS/DME RWY 30	A
MIROSLAWIEC	NA	NDB	A
MIROSLAWIEC	TMI	TACAN	A
OKSYWIE	IOW	ILS/DME RWY 31	A
OKSYWIE	NO	NDB	A
OKSYWIE	NW	NDB	A
OKSYWIE	TOW	TACAN	A

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
POWIDZ	IPDZ	ILS/DME RWY 10R	A
POWIDZ	IPW	ILS/DME RWY 28L	A
POWIDZ	NG	NDB	A
POWIDZ	NT	NDB	A
POWIDZ	TPW	TACAN	A
POZNAŃ/Krzesiny	IKS	ILS/DME RWY 29	A
POZNAŃ/Krzesiny	NK	NDB	A
POZNAŃ/Krzesiny	TKS	TACAN	A
PRUSZCZ GDAŃSKI	NE	NDB	A
PRUSZCZ GDAŃSKI	NET	NDB	A
RADOM	NR	NDB	A
RADOM	NRA	NDB	A
ŚWIDWIN	ISN	ILS/DME RWY 29	A
ŚWIDWIN	ND	NDB	A
ŚWIDWIN	TSN	TACAN	A
TOMASZÓW MAZOWIECKI	NP	NDB	A
TOMASZÓW MAZOWIECKI	NPR	NDB	A
TOMASZÓW MAZOWIECKI	TTM	TACAN	A

A - lotniskowa pomoc radionawigacyjna.

A - aerodrome radio navigation facility.

GEN 2.6 PRZELICZANIE JEDNOSTEK MIAR

GEN 2.6 CONVERSION OF UNITS OF  
MEASUREMENT

MILE MORSKIE NA KILOMETRY ORAZ STOPY NA METRY/ NAUTICAL MILES TO KILOMETRES AND FEET TO METRES							
NM to km 1 NM = 1.852 km		km to NM 1 km = 0.54 NM		ft to m 1 ft = 0.3048 m		m to ft 1 m = 3.281 ft	
0.1	0.185	0.1	0.05	1	0.305	1	3.28
0.2	0.370	0.2	0.11	2	0.610	2	6.56
0.3	0.556	0.3	0.16	3	0.914	3	9.84
0.4	0.741	0.4	0.22	4	1.219	4	13.12
0.5	0.926	0.5	0.27	5	1.524	5	16.40
0.6	1.111	0.6	0.32	6	1.829	6	19.69
0.7	1.296	0.7	0.38	7	2.134	7	22.97
0.8	1.482	0.8	0.43	8	2.438	8	26.25
0.9	1.667	0.9	0.49	9	2.743	9	29.53
1	1.852	1	0.54	10	3.048	10	32.81
2	3.704	2	1.08	20	6.069	20	65.62
3	5.556	3	1.62	30	9.144	30	98.43
4	7.408	4	2.16	40	12.192	40	131.23
5	9.260	5	2.70	50	15.240	50	164.04
6	11.112	6	3.24	60	18.288	60	196.85
7	12.964	7	3.78	70	21.336	70	229.66
8	14.816	8	4.32	80	24.384	80	262.47
9	16.668	9	4.86	90	27.432	90	295.28
10	18.520	10	5.40	100	30.480	100	328.08
20	37.040	20	10.80	200	60.960	200	656.17
30	55.560	30	16.20	300	91.440	300	984.25

MILE MORSKIE NA KILOMETRY ORAZ STOPY NA METRY/ NAUTICAL MILES TO KILOMETRES AND FEET TO METRES							
NM to km 1 NM = 1.852 km		km to NM 1 km = 0.54 NM		ft to m 1 ft = 0.3048 m		m to ft 1 m = 3.281 ft	
40	74.080	40	21.60	400	121.920	400	1 312.34
50	92.600	50	27.00	500	152.400	500	1 640.42
60	111.120	60	32.40	600	182.880	600	1 968.50
70	129.640	70	37.80	700	213.360	700	2 296.59
80	148.160	80	43.20	800	243.840	800	2 624.67
90	166.680	90	48.60	900	274.320	900	2 952.76
100	185.200	100	54.00	1000	304.800	1000	3 280.84
200	370.400	200	107.99	2000	609.600	2000	6 561.68
300	555.600	300	161.99	3000	914.400	3000	9 842.52
400	740.800	400	215.98	4000	1 219.200	4000	13 123.36
500	926.000	500	269.98	5000	1 524.000	5000	16 404.20
				6000	1 828.800		
				7000	2 133.600		
				8000	2 438.400		
				9000	2 743.200		
				10000	3 048.000		

MINUTY NA SEKUNDY/MINUTES TO SECONDS							
MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
0.01	0.6	0.26	15.6	0.51	30.6	0.76	45.6
0.02	1.2	0.27	16.2	0.52	31.2	0.77	46.2
0.03	1.8	0.28	16.8	0.53	31.8	0.78	46.8

MINUTY NA SEKUNDY/MINUTES TO SECONDS							
MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
0.04	2.4	0.29	17.4	0.54	32.4	0.79	47.4
0.05	3.0	0.30	18.0	0.55	33.0	0.80	48.0
0.06	3.6	0.31	18.6	0.56	33.6	0.81	48.6
0.07	4.2	0.32	19.2	0.57	34.2	0.82	49.2
0.08	4.8	0.33	19.8	0.58	34.8	0.83	49.8
0.09	5.4	0.34	20.4	0.59	35.4	0.84	50.4
0.10	6.0	0.35	21.0	0.60	36.0	0.85	51.0
0.11	6.6	0.36	21.6	0.61	36.6	0.86	51.6
0.12	7.2	0.37	22.2	0.62	37.2	0.87	52.2
0.13	7.8	0.38	22.8	0.63	37.8	0.88	52.8
0.14	8.4	0.39	23.4	0.64	38.4	0.89	53.4
0.15	9.0	0.40	24.0	0.65	39.0	0.90	54.0
0.16	9.6	0.41	24.6	0.66	39.6	0.91	54.6
0.17	10.2	0.42	25.2	0.67	40.2	0.92	55.2
0.18	10.8	0.43	25.8	0.68	40.8	0.93	55.8
0.19	11.4	0.44	26.4	0.69	41.4	0.94	56.4
0.20	12.0	0.45	27.0	0.70	42.0	0.95	57.0
0.21	12.6	0.46	27.6	0.71	42.6	0.96	57.6
0.22	13.2	0.47	28.2	0.72	43.2	0.97	58.2
0.23	13.8	0.48	28.8	0.73	43.8	0.98	58.8
0.24	14.4	0.49	29.4	0.74	44.4	0.99	59.4
0.25	15.0	0.50	30.0	0.75	45.0		

SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN
1	0.02	16	0.27	31	0.52	46	0.77
2	0.03	17	0.28	32	0.53	47	0.78
3	0.05	18	0.30	33	0.55	48	0.80
4	0.07	19	0.32	34	0.57	49	0.82
5	0.08	20	0.33	35	0.58	50	0.83
6	0.10	21	0.35	36	0.60	51	0.85
7	0.12	22	0.37	37	0.62	52	0.87
8	0.13	23	0.38	38	0.63	53	0.88
9	0.15	24	0.40	39	0.65	54	0.90
10	0.17	25	0.42	40	0.67	55	0.92
11	0.18	26	0.43	41	0.68	56	0.93
12	0.20	27	0.45	42	0.70	57	0.95
13	0.22	28	0.47	43	0.72	58	0.97
14	0.23	29	0.48	44	0.73	59	0.98
15	0.25	30	0.50	45	0.73		

METRY NA SEKUNDĘ NA STOPY NA MINUTĘ / METRES PER SECOND TO FEET PER MINUTE m/s to ft/min							
m/s	ft/min	m/s	ft/min	m/s	ft/min	m/s	ft/min
1	197	6	1181	11	2165	16	3150
1.5	295	6.5	1279	11.5	2263	16.5	3248
2	394	7	1378	12	2362	17	3346
2.5	492	7.5	1476	12.5	2460	17.5	3444
3	591	8	1575	13	2559	18	3543
3.5	689	8.5	1673	13.5	2657	18.5	3642

METRY NA SEKUNDĘ NA STOPY NA MINUTĘ / METRES PER SECOND TO FEET PER MINUTE m/s to ft/min							
m/s	ft/min	m/s	ft/min	m/s	ft/min	m/s	ft/min
4	787	9	1772	14	2756	19	3740
4.5	885	9.5	1870	14.5	2854	19.5	3838
5	984	10	1969	15	2953	20	3937
5.5	1082	10.5	2067	15.5	3051	20.5	4035

METRY NA SEKUNDĘ NA KILOMETRY NA GODZINĘ / METRES PER SECOND TO KILOMETRES PER HOUR m/s to km/h										
m/s	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	3.6	7.2	10.8	14.4	18.0	21.6	25.2	28.8	32.4
10	36.0	39.6	43.2	46.8	50.4	54.0	57.6	61.2	64.8	68.4
20	72.0	75.6	79.2	82.8	86.4	90.0	93.6	97.2	100.8	104.4
30	108.0	111.6	115.2	118.8	122.4	126.0	129.6	133.2	136.8	140.4
40	144.0	147.6	151.2	154.8	158.4	162.0	165.6	169.2	172.8	176.4
50	180.0	183.6	187.2	190.8	194.4	198.0	201.6	205.2	208.8	212.4
60	216.0	219.6	223.2	226.8	230.4	234.0	237.6	241.2	244.8	248.4
70	252.0	255.6	259.2	262.8	266.4	270.0	273.6	277.2	280.8	284.4
80	288.0	291.6	295.2	298.8	302.4	306.0	309.6	313.2	316.8	320.4
90	324.0	327.6	331.2	334.8	338.4	342.0	345.6	349.2	352.8	356.4

HEKTOPASKALE NA CALA / HECTOPASCALS TO INCHES hPa to in									
hPa	in	hPa	in	hPa	in	hPa	in	hPa	in
948	27.99	969	28.61	990	29.23	1011	29.86	1032	30.47
949	28.02	970	28.64	991	29.26	1012	29.88	1033	30.50



HEKTOPASKALE NA CALE / HECTOPASCALS TO INCHES									
hPa to in									
hPa	in	hPa	in	hPa	in	hPa	in	hPa	in
950	28.05	971	28.67	992	29.29	1013	29.91	1034	30.53
951	28.08	972	28.70	993	29.32	1014	29.94	1035	30.56
952	28.11	973	28.73	994	29.35	1015	29.97	1036	30.59
953	28.14	974	28.76	995	29.38	1016	30.00	1037	30.62
954	28.17	975	28.79	996	29.41	1017	30.03	1038	30.65
955	28.20	976	28.82	997	29.44	1018	30.06	1039	30.68
956	28.23	977	28.85	998	29.47	1019	30.09	1040	30.71
957	28.26	978	28.88	999	29.50	1020	30.12	1041	30.74
958	28.29	979	28.91	1000	29.53	1021	30.15	1042	30.77
959	28.32	980	28.94	1001	29.56	1022	30.18	1043	30.80
960	28.35	981	28.97	1002	29.59	1023	30.21	1044	30.83
961	28.38	982	29.00	1003	29.62	1024	30.24	1045	30.86
962	28.41	983	29.03	1004	29.65	1025	30.27	1046	30.89
963	28.44	984	29.06	1005	29.68	1026	30.30	1047	30.92
964	28.47	985	29.09	1006	29.71	1027	30.33	1048	30.95
965	28.50	986	29.12	1007	29.74	1028	30.36	1049	30.98
966	28.53	987	29.15	1008	29.77	1029	30.39	1050	31.01
967	28.56	988	29.18	1009	29.80	1030	30.42	1051	31.04
968	28.59	989	29.21	1010	29.83	1031	30.45	1052	31.07

LITRY NA GALONY AMERYKAŃSKIE / LITRES TO US GALLONS										
l to US gal										
l	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0.26	0.53	0.79	1.06	1.32	1.59	1.85	2.11	2.38
10	2.64	2.91	3.17	3.44	3.70	3.96	4.23	4.49	4.76	5.02
20	5.28	5.55	5.81	6.08	6.34	6.61	6.87	7.13	7.40	7.66
30	7.93	8.19	8.45	8.72	8.98	9.25	9.51	9.78	10.04	10.30
40	10.57	10.83	11.10	11.36	11.63	11.89	12.15	12.42	12.68	12.95
50	13.31	13.47	13.74	14.00	14.27	14.53	14.80	15.06	15.32	15.59
60	15.85	16.12	16.38	16.65	16.91	17.17	17.44	17.70	17.97	18.23
70	18.49	18.76	19.02	19.29	19.55	19.82	20.08	20.34	20.61	20.87
80	21.14	21.40	21.66	21.93	22.19	22.46	22.72	22.99	23.25	23.51
90	23.78	24.04	24.31	24.57	24.84	25.10	25.36	25.63	25.89	26.16

l	US gal	l	US gal
100	26.42	1000	264.2
200	52.84	2000	528.4
300	79.26	3000	792.6
400	105.68	4000	1056.8
500	132.10	5000	1321.0
600	158.52	6000	1585.2
700	184.94	7000	1849.4
800	211.36	8000	2113.6
900	237.78	9000	2377.8

KILOGRAMY NA FUNTY / KILOGRAMS TO POUNDS										
kg to lb										
kg	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	2.20	4.41	6.61	8.82	11.02	13.23	15.43	17.64	19.84
10	22.05	24.25	26.46	28.66	30.86	33.07	35.27	37.48	39.68	41.89
20	44.09	46.30	48.50	50.71	52.91	55.12	57.52	59.52	61.73	63.93
30	66.14	68.34	70.55	72.75	74.96	77.16	79.37	81.57	83.78	85.98
40	88.18	90.39	92.59	94.80	97.00	99.21	101.41	103.62	105.82	108.03
50	110.23	112.44	114.64	116.84	119.05	121.25	123.46	125.66	127.87	130.07
60	132.28	134.48	136.69	138.89	141.09	143.30	145.50	147.71	149.91	152.12
70	154.32	156.53	158.73	160.94	163.14	165.35	167.55	169.75	171.96	174.16
80	176.37	178.57	180.78	182.98	185.19	187.39	189.60	191.80	194.01	196.21
90	198.41	200.62	202.82	205.03	207.23	209.44	211.64	213.85	216.05	218.26

kg	lb	kg	lb
100	220.5	1000	2204.6
200	440.9	2000	4409.2
300	661.4	3000	6613.8
400	881.8	4000	8818.4
500	1102.3	5000	11023.0
600	1322.8	6000	13227.6
700	1543.2	7000	15432.2
800	1763.7	8000	17636.8
900	1984.1	9000	19841.4

STOPNIE CELSJUSZA NA STOPNIE FAHRENHEITA / DEGREES CELSIUS TO FAHRENHEIT							
°C to °F							
°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F
-40	-40.0	-17	+1.4	6	42.8	29	84.2
-39	-38.2	-16	3.2	7	44.6	30	86.0
-38	-36.4	-15	5.0	8	46.4	31	87.8
-37	-34.6	-14	6.8	9	48.2	32	89.6
-36	-32.8	-13	8.6	10	50.0	33	91.4
-35	-31.0	-12	10.4	11	51.8	34	93.2
-34	-29.2	-11	12.2	12	53.6	35	95.0
-33	-27.4	-10	14.0	13	55.4	36	96.8
-32	-25.6	-9	15.8	14	57.2	37	98.6
-31	-23.8	-8	17.6	15	59.0	38	100.4
-30	-22.0	-7	19.4	16	60.8	39	102.2
-29	-20.2	-6	21.2	17	62.6	40	104.0
-28	-18.4	-5	23.0	18	64.4	41	105.8
-27	-16.6	-4	24.8	19	66.2	42	107.6
-26	-14.8	-3	26.6	20	68.0	43	109.4
-25	-13.0	-2	28.4	21	69.8	44	111.2
-24	-11.2	-1	30.2	22	71.6	45	113.0
-23	-9.4	0	32.0	23	73.4	46	114.8
-22	-7.6	+1	33.8	24	75.2	47	116.6
-21	-5.8	2	35.6	25	77.0	48	118.4
-20	-4.0	3	37.4	26	78.8	49	120.2
-19	-2.2	4	39.2	27	80.6	50	122.0

STOPNIE CELSJUSZA NA STOPNIE FAHRENHEITA / DEGREES CELSIUS TO FAHRENHEIT							
°C to °F							
-18	-0.4	5	41.0	28	82.4	51	123.8

STOPNIE FAHRENHEITA NA STOPNIE CELSJUSZA / DEGREES FAHRENHEIT TO CELSIUS							
°F to °C							
°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C
-40	-40.0	-17	-27.2	6	-14.4	29	-1.7
-39	-39.4	-16	-26.7	7	-13.9	30	-1.1
-38	-38.9	-15	-26.1	8	-13.3	31	-0.6
-37	-38.3	-14	-25.6	9	-12.8	32	0.0
-36	-37.8	-13	-25.0	10	-12.2	33	0.6
-35	-37.2	-12	-24.4	11	-11.7	34	1.1
-34	-36.7	-11	-23.9	12	-11.1	35	1.7
-33	-36.1	-10	-23.3	13	-10.6	36	2.2
-32	-35.6	-9	-22.8	14	-10.0	37	2.8
-31	-35.0	-8	-22.2	15	-9.4	38	3.3
-30	-34.4	-7	-21.7	16	-8.9	39	3.9
-29	-33.9	-6	-21.1	17	-8.3	40	4.4
-28	-33.3	-5	-20.6	18	-7.8	41	5.0
-27	-32.8	-4	-20.0	19	-7.2	42	5.6
-26	-32.2	-3	-19.4	20	-6.7	43	6.1
-25	-31.7	-2	-18.9	21	-6.1	44	6.7
-24	-31.1	-1	-18.3	22	-5.6	45	7.2
-23	-30.6	0	-17.8	23	-5.0	46	7.8
-22	-30.0	+1	-17.2	24	-4.4	47	8.3

STOPNIE FAHRENHEITA NA STOPNIE CELSJUSZA / DEGREES FAHRENHEIT TO CELSIUS °F to °C							
-21	-29.4	2	-16.7	25	-3.9	48	8.9
-20	-28.9	3	-16.1	26	-3.3	49	9.4
-19	-28.3	4	-15.6	27	-2.8	50	10.0
-18	-27.8	5	-15.0	28	-2.2	51	10.6

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**GEN 2.7 WSCHÓD I ZACHÓD SŁOŃCA**

Patrz: AIP Polska GEN 2.7.

**GEN 2.7 SUNRISE / SUNSET**

See: AIP Poland GEN 2.7.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## GEN 3 SŁUŻBY

### GEN 3.1 SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

#### 1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA

1.1. Nadzór nad publikacją MIL AIP sprawuje Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.

**Adres pocztowy:** Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego  
Sił Zbrojnych RP  
Oddział Informacji i Procedur  
Lotniczych  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa

**Tel:** +48-261-821-777  
**Faks:** +48-261-821-782  
**E-mail:** [milais@ron.mil.pl](mailto:milais@ron.mil.pl)  
**www:** <http://www.ssrlsruzrp.wp.mil.pl>

## GEN 3 SERVICES

### GEN 3.1 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

#### 1 RESPONSIBLE SERVICE

1.1. The publishing of MIL AIP is supervised by the Chief of Military Air Traffic Office of Polish Armed Forces.

**Postal address:** Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces  
Aeronautical Information and Procedure Unit  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa

**Phone:** +48-261-821-777  
**Fax:** +48-261-821-782  
**E-mail:** [milais@ron.mil.pl](mailto:milais@ron.mil.pl)  
**www:** <http://www.ssrlsruzrp.wp.mil.pl>

KOMÓRKA/ OFFICE	TELEFON/ PHONE	FAKS/ FAX	ADRES AFS/ AFS ADDRESS
1	2	3	4
Wojskowe Biuro NOTAM/ MIL NOTAM Office	+48-261-821-180	+48-261-821-092	EPWWNYM

BIURA ODPRAW ZAŁÓG/ ATS REPORTING OFFICES	TELEFON/ PHONE	FAKS/ FAX	ADRES AFS/ AFS ADDRESS
1	2	3	4
AD CEWICE (EPCE)	+48-261-252-034	+48-261-252-863	EPCEZPZM - MIL ARO
AD DARŁOWO (EPDA)	+48-261-237-222	+48-261-237-113	EPDAZPZM - MIL ARO
AD DĘBLIN (EPDE)	+48-261-517-221	+48-261-517-220	EPDEZPZM - MIL ARO
AD INOWROCŁAW (EPIR)	+48-261-437-071	+48-261-437-073	EPIRZPZM - MIL ARO
AD POZNAŃ/ Krzesiny (EPKS)	+48-261-548-391	+48-261-548-356	EPKSZPZM - MIL ARO
AD ŁASK (EPLK)	+48-261-555-971	+48-261-555-006	EPLKZPZM - MIL ARO

AD ŁĘCZYCA (EPLY)	+48-261-168-223	+48-261-168-571	EPLYZPZM - MIL ARO
AD MALBORK (EPMB)	+48-261-537-222	+48-261-537-223	EPMBZPZM - MIL ARO
AD MIROŚLAWIEC (EPMI)	+48-261-525-113	+48-261-525-919	EPMIZPZM - MIL ARO
AD MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)	+48-261-553-353	+48-261-553-354	EPMMZPZM - MIL ARO
AD OKSYWIE (EPOK)	+48-261-268-080	+48-261-268-234	EPOKZPZM - MIL ARO
AD POWIDZ (EPPW)	+48-261-544-436	+48-261-544-272	EPPWZPZM - MIL ARO
AD PRUSZCZ GDAŃSKI (EPPR)	+48-261-271-317	+48-261-271-417	EPPRZPZM - MIL ARO
AD RADOM/Sadków (EPRA)	+48-261-511-228	+48-261-511-427	EPRAZPZM - MIL ARO
AD ŚWIDWIN (EPSN)	+48-261-532-614	+48-261-533-263	EPSNZPZM - MIL ARO
AD TOMASZÓW MAZOWIECKI (EPTM)	+48-261-167-566	+48-261-167-565	EPTMZPZM - MIL ARO

WOJSKOWE BIURA ODPRAW ZAŁÓG NA LOTNISKACH CYWILNYCH/ MIL ATS REPORTING OFFICES AT CIVIL AERODROMES	TELEFON/ PHONE	FAKS/ FAX	ADRES AFS/ AFS ADDRESS
1	2	3	4
AD KRAKÓW (EPKK)	+48-261-136-212	+48-261-136-214	EPKKZPZM - MIL ARO
AD WARSZAWA (EPWA)	+48-261-821-469	+48-261-821-615	EPWAZPZM - MIL ARO

**2 NOTAM**

2.1. NOTAM wydawane przez Międzynarodowe Biuro NOTAM (NOF) Warszawa na zasadach określonych w Załączniku 15 ICAO.

2.2. W ramach struktury SSRL SZ RP funkcjonuje Wojskowe Biuro NOTAM, które ma za zadanie przekazywanie do Międzynarodowego Biura NOTAM (NOF) informacji lotniczych istotnych dla personelu związanego z operacjami lotniczymi, uzyskanych od wojskowych organów służby ruchu lotniczego i właściwych organów wojskowych upoważnionych do przekazywania informacji.

**2 NOTAM**

2.1. NOTAM are issued by the Warszawa International NOTAM Office (NOF) in accordance with the provisions of ICAO Annex 15.

2.2. The Military NOTAM Office operates within the structure of the Polish Military Air Traffic Service Office (SSRL). Its task is to forward, to the International NOTAM Office (NOF), aeronautical information essential to flight operations personnel and received from military ATS units and relevant military units authorized to forward information.

2.3. Godziny pracy Wojskowego Biura NOTAM (UTC): MON-SUN 0530-1730 (0430-1630)\*.

2.3. Operational hours of Military NOTAM Office (UTC): MON-SUN 0530-1730 (0430-1630)\*.

2.4. Po godzinach pracy Wojskowego Biura NOTAM, wojskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe upoważnione do przekazywania informacji kontaktują się bezpośrednio z Międzynarodowym Biurem NOTAM.

2.4. Outside the operational hours of the Military NOTAM Office, the military ATS units and relevant military units authorized to forward information contact the International NOTAM Office directly.

\*- patrz MIL GEN 2.1.

\* - see MIL GEN 2.1.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

GEN 3.2 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP  
LOTNICZYCHGEN 3.2 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
<b>Aerodrome Chart – ICAO</b>			
1: 15 000	CEWICE	MIL AD 4 EPCE 2-1	17 APR 2025
1: 10 000	DARLOWO	MIL AD 4 EPDA 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	DĘBLIN	MIL AD 4 EPDE 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	INOWROCLAW	MIL AD 4 EPIR 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	POZNAŃ/Krzesiny	MIL AD 4 EPKS 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	ŁASK	MIL AD 4 EPLK 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	ŁĘCZYCA	MIL AD 4 EPLY 2-1	17 APR 2025
1: 20 000	MALBORK	MIL AD 4 EPMB 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	MIROSLAWIEC	MIL AD 4 EPMI 2-1	17 APR 2025
1: 20 000	MIŃSK MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPMM 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	OKSYWIE	MIL AD 4 EPOK 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	PRUSZCZ GDAŃSKI	MIL AD 4 EPPR 2-1	17 APR 2025
1: 20 000	POWIDZ	MIL AD 4 EPPW 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	ŚWIDWIN	MIL AD 4 EPSN 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	TOMASZÓW MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPTM 2-1	17 APR 2025
<b>Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A</b>			
1: 20 000	CEWICE RWY 07/25	MIL AD 4 EPCE 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	DARLOWO RWY 04/22	MIL AD 4 EPDA 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	DĘBLIN RWY 12/30	MIL AD 4 EPDE 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	INOWROCLAW RWY 05/23	MIL AD 4 EPIR 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	POZNAŃ/Krzesiny RWY 11/29	MIL AD 4 EPKS 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	ŁASK RWY 10/28	MIL AD 4 EPLK 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	ŁĘCZYCA RWY 10/28	MIL AD 4 EPLY 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	MALBORK RWY 07/25	MIL AD 4 EPMB 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	MIROSLAWIEC RWY 12/30	MIL AD 4 EPMI 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	MIŃSK MAZOWIECKI RWY 08/26	MIL AD 4 EPMM 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	OKSYWIE RWY 13/31	MIL AD 4 EPOK 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	OKSYWIE RWY 08/26	MIL AD 4 EPOK 6-3	17 APR 2025
1: 20 000	PRUSZCZ GDAŃSKI RWY 09/27	MIL AD 4 EPPR 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	POWIDZ RWY 10R/28L	MIL AD 4 EPPW 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	POWIDZ RWY 10L/28R	MIL AD 4 EPPW 6-3	17 APR 2025
1: 20 000	ŚWIDWIN RWY 11/29	MIL AD 4 EPSN 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	TOMASZÓW MAZOWIECKI RWY 11/29	MIL AD 4 EPTM 6-1	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA/ TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER/ CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY/ DATE OF LATEST REVISION
<b>Instrument Approach Chart – ICAO</b>			
<b>CEWICE:</b>			
1: 250 000	ILS z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB z RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	NDB y RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN z RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-13	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN y RWY 25 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPCE 12-15	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN x RWY 25 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPCE 12-17	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-19	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPCE 12-21	17 APR 2025
<b>DARŁOWO:</b>			
1: 250 000	NDB RWY 04 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	NDB z RWY 22 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB y RWY 22 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	NDB x RWY 22 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 22 (CAT H)	MIL AD 4 EPDA 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 04 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 22 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPDA 12-13	17 APR 2025
<b>DĘBLIN:</b>			
1: 250 000	ILS z or LOC z RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	ILS x or LOC x RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN z RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN y RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-13	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN z RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-15	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN y RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-17	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-19	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPDE 12-21	17 APR 2025
<b>INOWROCŁAW:</b>			

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: 250 000	NDB z RWY 23 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	NDB y RWY 23 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB x RWY 23 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 05 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 23 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 05 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 23 (CAT H)	MIL AD 4 EPIR 12-13	17 APR 2025
	<b>POZNAŃ/Krzesiny:</b>		
1: 500 000	ILS z or LOC z RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y or LOC y RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPKS 12-13	17 APR 2025
	<b>ŁASK:</b>		
1: 500 000	ILS or LOC RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPLK 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS z or LOC z RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPLK 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y or LOC y RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPLK 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPLK 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPLK 12-9	17 APR 2025
	<b>ŁĘCZYCA:</b>		
1: 250 000	NDB RWY 28 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPLY 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 10 (CAT A/B/C/D)	MIL AD 4 EPLY 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 10 (CAT H)	MIL AD 4 EPLY 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 28 (CAT A/B/C/D)	MIL AD 4 EPLY 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 28 (CAT H)	MIL AD 4 EPLY 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 10 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPLY 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 28 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPLY 12-13	17 APR 2025
	<b>MALBORK:</b>		
1: 250 000	ILS z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN z RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-7	17 APR 2025



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: 500 000	TACAN y RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN z RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN y RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-13	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN x RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-15	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-17	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMB 12-19	17 APR 2025
	<b>MIROSLAWIEC:</b>		
1: 500 000	ILS or LOC RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	NDB RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMI 12-11	17 APR 2025
	<b>MIŃSK MAZOWIECKI:</b>		
1: 500 000	ILS z or LOC z RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	NDB RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 08 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 08 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPMM 12-13	17 APR 2025
	<b>OKSYWIE:</b>		
1: 250 000	ILS z or LOC z RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 26 (CAT A/B)	MIL AD 4 EPOK 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-13	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 31 (CAT H)	MIL AD 4 EPOK 12-15	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-17	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPOK 12-19	17 APR 2025
	<b>PRUSZCZ GDAŃSKI:</b>		
1: 250 000	NDB z RWY 27 (CAT A)	MIL AD 4 EPPR 12-1	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA/ TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER/ CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY/ DATE OF LAST REVISION
1: 250 000	NDB y RWY 27 (CAT A)	MIL AD 4 EPPR 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	NDB x RWY 27 (CAT A)	MIL AD 4 EPPR 12-5	17 APR 2025
	<b>POWIDZ:</b>		
1: 500 000	ILS z or LOC z RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y or LOC y RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	ILS z or LOC z RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y or LOC y RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	NDB RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-13	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-15	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN z RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-17	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN y RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-19	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN z RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-21	17 APR 2025
1: 500 000	TACAN y RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-23	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-25	17 APR 2025
1: 500 000	PAR RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-27	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-29	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPPW 12-31	17 APR 2025
	<b>ŚWIDWIN:</b>		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	NDB RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	PAR z RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	PAR y RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 12-13	17 APR 2025
	<b>TOMASZÓW MAZOWIECKI:</b>		
1: 250 000	NDB RWY 29 (CAT A/B/C/H)	MIL AD 4 EPTM 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 11 (CAT A/B/C/H)	MIL AD 4 EPTM 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	TACAN RWY 29 (CAT A/B/C/H)	MIL AD 4 EPTM 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 11 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPTM 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	PAR RWY 29 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPTM 12-9	17 APR 2025
<b>Visual Operation Chart</b>			

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: 500 000	CEWICE	MIL AD 4 EPCE 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	DARŁOWO	MIL AD 4 EPDA 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	DĘBLIN	MIL AD 4 EPDE 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	INOWROCŁAW	MIL AD 4 EPIR 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	POZNAŃ/Krzesiny	MIL AD 4 EPKS 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	ŁASK	MIL AD 4 EPLK 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	ŁĘCZYCA	MIL AD 4 EPLY 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	MALBORK	MIL AD 4 EPMB 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	MIROSLAWIEC	MIL AD 4 EPMI 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	MIŃSK MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPMM 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	OKSYWIE	MIL AD 4 EPOK 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	PRUSZCZ GDAŃSKI	MIL AD 4 EPPR 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	POWIDZ	MIL AD 4 EPPW 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	ŚWIDWIN	MIL AD 4 EPSN 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	TOMASZÓW MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPTM 13-1	17 APR 2025
<b>ATC Surveillance Minimum Altitude – ICAO</b>			
1: 500 000	MTMA DĘBLIN	MIL ENR 6.3.1-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA ŁASK	MIL ENR 6.3.2-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA MALBORK	MIL ENR 6.3.3-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA MIROSLAWIEC	MIL ENR 6.3.4-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA MIŃSK MAZOWIECKI	MIL ENR 6.3.5-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA POWIDZ	MIL ENR 6.3.6-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA ŚWIDWIN	MIL ENR 6.3.7-1	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
<b>Punkty koordynacyjne OAT/ OAT Coordination Points</b>			
1: 4 000 000		MIL ENR 2.3.1-1	17 APR 2025
<b>Wojskowe strefy tankowania w powietrzu/ Military Air Refuelling Areas</b>			
1: 6 000 000	Military Air Refuelling Areas	MIL ENR 5.2.4.1-1	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
1: 1 500 000	Military Air Refuelling Area - TSA 29	MIL ENR 5.2.4.1-3	17 APR 2025
1: 1 500 000	Military Air Refuelling Area - TSA 22	MIL ENR 5.2.4.1-5	17 APR 2025
1: 1 500 000	Military Air Refuelling Area - TSA 26	MIL ENR 5.2.4.1-7	17 APR 2025
1: 1 500 000	Military Air Refuelling Area - TSA 28	MIL ENR 5.2.4.1-9	17 APR 2025
<b>Lekkie sondy balonowe IMGW/ IMWM light radiosonde balloons</b>			
1: 6 000 000		MIL ENR 5.3.1.1-1	17 APR 2025
<b>Lekkie sondy balonowe wojskowe/ Military light radiosonde balloons</b>			
1: 6 000 000		MIL ENR 5.3.1.1-3	17 APR 2025
<b>Strefy zrzutu paliwa/ Fuel Dropping Areas</b>			
1: 6 000 000		MIL ENR 5.3.1.1-5	17 APR 2025
<b>Mapy odlotów/dolotów wysokomanewrowych wojskowych statków powietrznych według wskazań przyrządów/ Highly Manoeuvrable Military Aircraft Departure/ Arrival Charts - Instrument</b>			
	JET DEPARTURE POZNAŃ/ Krzesiny		
1: 1 000 000	RWY 11	MIL AD 4 EPKS 8-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	RWY 29	MIL AD 4 EPKS 8-5	17 APR 2025
	JET ARRIVAL POZNAŃ/ Krzesiny		
1: 1 000 000	RWY 11	MIL AD 4 EPKS 10-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	RWY 29	MIL AD 4 EPKS 10-5	17 APR 2025

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

### GEN 3.3 SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS)

#### 1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA

1.1. Organem odpowiedzialnym za zarządzanie służbami ruchu lotniczego na lotniskach wojskowych jest Zarządzający lotniskiem. Nadzór merytoryczny nad sprawowaniem służb ruchu lotniczego pełni Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.

##### Adres siedziby:

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego  
Sił Zbrojnych RP  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa

Tel.: +48-261-821-777  
Faks: +48-261-821-782

##### Adres pocztowy:

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego  
Sił Zbrojnych RP  
ul. Żwirki i Wigury 103  
00-912 Warszawa 69

Tel.: +48-261-821-777  
Faks: +48-261-821-782  
Email: [milais@ron.mil.pl](mailto:milais@ron.mil.pl)

1.2. Służby ruchu lotniczego zapewniane są w oparciu o krajowe przepisy lotnicze będące odpowiednikami Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444). Różnice w stosowanych przepisach opisane są w INOP każdego lotniska.

#### 2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI

2.1. Przestrzeń odpowiedzialności wojskowych organów służb ruchu lotniczego są przestrzenie wydzielone na potrzeby lotnictwa wojskowego jako:

- MCTR – strefa kontrolowana lotniska wojskowego;
- MTMA – rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk.

2.2. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w TSA, TRA, CBA oraz MRT odpowiada podmiot uprawniony do zamawiania lub korzystania z tych stref lub poszczególnych ich segmentów oraz podmiot kierujący operacjami lotniczymi w zarezerwowanej części przestrzeni powietrznej.

### GEN 3.3 AIR TRAFFIC SERVICES (ATS)

#### 1 RESPONSIBLE SERVICE

1.1. An aerodrome operator is the entity responsible for managing air traffic services at the aerodrome concerned. Supervision over air traffic services is provided by the Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces.

##### Office address:

Military Air Traffic Service Office  
of the Polish Armed Forces  
ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-912 Warszawa

Phone: +48-261-821-777  
Fax: +48-261-821-782

##### Postal address:

Military Air Traffic Service Office  
of the Polish Armed Forces  
ul. Żwirki i Wigury 103  
00-912 Warszawa 69

Phone.: +48-261-821-777  
Fax: +48-261-821-782  
Email: [milais@ron.mil.pl](mailto:milais@ron.mil.pl)

1.2. Air traffic services are provided in accordance with relevant military regulations which are equivalents to the Annexes to the Convention on International Civil Aviation and Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (Doc 4444). Any exceptions thereto are published in the Aerodrome Operations Manual of aerodrome.

#### 2 AREA OF RESPONSIBILITY

2.1. The airspace under the responsibility of military air traffic units comprises the following areas designated for the purposes of military aviation:

- MCTR – Military Control Zone;
- MTMA – Military Terminal Control Area.

2.2. The safety of flights conducted within TSAs, TRAs, CBAs and MRTs is under the responsibility of the entity authorised to request or use these structures or their individual segments and the entity managing flight operations within the reserved portion of airspace.

2.3. Za bezpieczeństwo i dowodzenie operacjami lotniczymi w strefach D odpowiada właściwy organ kierujący działaniami niebezpiecznymi w strefach D.

2.3. The relevant authority managing dangerous activities within D areas is responsible for the safety and control of air operations within D areas.

**3 RODZAJE SŁUŻB**

**3 TYPES OF SERVICES**

3.1. Służby ruchu lotniczego zapewniane są zgodnie z organizacją i klasyfikacją przestrzeni powietrznej FIR Warszawa.

3.1. Air traffic services are provided according to the organization and classification of the FIR Warszawa airspace.

3.2. Wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową w:  
- MCTR, MTMA opublikowanych w MIL AIP zgodnie z nadaną klasą przestrzeni powietrznej.

3.2. Military aerodrome air traffic services units provide air traffic control service, flight information service and alerting service within:  
- MCTRs, MTMAs published in MIL AIP according to the assigned airspace class.

**4 KOORDYNACJA MIĘDZY UŻYTKOWNIKIEM STATKU POWIETRZNEGO A SŁUŻBAMI RUCHU LOTNICZEGO**

**4 COORDINATION BETWEEN THE AIRCRAFT OPERATOR AND AIR TRAFFIC SERVICES**

Koordinacja między użytkownikiem statku powietrznego a służbami ruchu lotniczego dokonywana jest zgodnie z punktem SERA.7005 załącznika do Rozporządzenia (UE) nr 923/2012.

Coordination between the aircraft operator and air traffic services is effected in accordance with point SERA.7005 of the Annex to the Regulation (EU) No 923/2012.

**5 WYKAZ ADRESÓW WOJSKOWYCH ORGANÓW ATS**

**5 LIST OF ADDRESSES OF MILITARY ATS UNITS**

NAZWA JEDNOSTKI/ UNIT NAME	ADRES POCZTOWY/ POSTAL ADDRESS	TEL./FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
1	2	3	
EPCE CEWICE TWR	Jednostka Wojskowa 4653 84-312 Cewice	Tel./Phone: Faks/Fax:	+48-261-252-030 +48-261-252-025
EPCE CEWICE APP		Tel./Phone:	+48-261-252-292
EPCE CEWICE ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-252-034 +48-261-252-863 EPCEZPZM – MIL ARO
EPDA DARŁOWO TWR	Jednostka Wojskowa 4653 ul. Zwycięstwa 2 76-150 Darłowo	Tel./Phone: Faks/Fax:	+48-261-237-213 +48-261-237-440
EPDA DARŁOWO APP		Tel./Phone:	+48-261-237-433
EPDA DARŁOWO ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-237-222 +48-261-237-113 EPDAZPZM – MIL ARO

NAZWA JEDNOSTKI/ UNIT NAME	ADRES POCZTOWY/ POSTAL ADDRESS	TEL./FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
1	2	3	
EPDE DĘBLIN TWR	Jednostka Wojskowa 4929 08-521 Dęblin	Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-517-330 +48-261-517-350 EPDEZTZM – MIL TWR
EPDE DĘBLIN APP		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-519-190 +48-261-517-340 EPDEZAZM – MIL APP
EPDE DĘBLIN ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-517-221 +48-261-517-220 EPDEZPZM – MIL ARO
EPIR INOWROCLAW TWR	Jednostka Wojskowa 1641 88-100 Inowrocław	Tel./Phone:	+48-261-437-050
EPIR INOWROCLAW APP		Tel./Phone:	+48-261-437-021
EPIR INOWROCLAW ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-437-071 +48-261-437-073 EPIRZPZM – MIL ARO
EPKS POZNAŃ/Krzesiny TWR	Jednostka Wojskowa 1156 ul. Silniki 1 61-325 Poznań	Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-548-350 +48-261-548-659 EPKSZTZM – MIL TWR
EPKS POZNAŃ/Krzesiny ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-548-391 +48-261-548-356 EPKSZPZM – MIL ARO
EPLK ŁASK TWR	Jednostka Wojskowa 1158 ul. 9 Maja 98-100 Łask	Tel./Phone: AFS:	+48-261-555-920 EPLKZTZM – MIL TWR
EPLK ŁASK APP		Tel./Phone:	+48-261-555-066
EPLK ŁASK ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-555-971 +48-261-555-006 EPLKZPZM – MIL ARO
EPLY ŁĘCZYCA TWR	Jednostka Wojskowa 4395 95-043 Leźnica Wielka	Tel./Phone: Faks/Fax:	+48-261-168-222 +48-261-168-571
EPLY ŁĘCZYCA APP		Tel./Phone: AFS:	+48-261-168-323 EPLYAZM – MIL APP



NAZWA JEDNOSTKI/ UNIT NAME	ADRES POCZTOWY/ POSTAL ADDRESS	TEL./FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
1	2	3	
EPLY ŁĘCZYCA ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-168-223 +48-261-168-571 EPLYZPZM – MIL ARO
EPMB MALBORK TWR	Jednostka Wojskowa 1128 ul. 17 Marca 20 82-200 Malbork	Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	Tel./Phone: +48-261-537-274 Faks/Fax: +48-261-537-275 AFS: EPMBZTZM – MIL TWR
EPMB MALBORK APP		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-537-432 +48-261-537-430 EPMBZAZM - MIL APP
EPMB MALBORK ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-537-222 +48-261-537-223 EPMBZPZM – MIL ARO
EPMM MIŃSK MAZOWIECKI TWR	Jednostka Wojskowa 1131 05-300 Mińsk Mazowiecki	Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-553-350 +48-261-553-351 EPMMZTZM – MIL TWR
EPMM MIŃSK MAZOWIECKI APP		Tel./Phone:	+48-261-553-355
EPMM MIŃSK MAZOWIECKI ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-553-353 +48-261-553-354 EPMMZPZM – MIL ARO
EPMI MIROSLAWIEC TWR	Jednostka Wojskowa 3299 78-651 Mirosławiec	Tel./Phone: AFS:	+48-261-525-112 EPMIZTZM – MIL TWR
EPMI MIROSLAWIEC APP		Tel./Phone:	+48-261-525-583
EPMI MIROSLAWIEC ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-525-113 +48-261-525-919 EPMIZPZM – MIL ARO
EPOK OKSYWIE TWR	Jednostka Wojskowa 4651 ul. Zielona 81-117 Gdynia	Tel./Phone:	+48-261-268-888
EPOK OKSYWIE APP		Tel./Phone:	+48-261-268-032
EPOK OKSYWIE ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-268-080 +48-261-268-234 EPOKZPZM – MIL ARO

NAZWA JEDNOSTKI/ UNIT NAME	ADRES POCZTOWY/ POSTAL ADDRESS	TEL./FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
1	2	3	
EPPW POWIDZ TWR	Jednostka Wojskowa 3293 ul. Witkowska 8 62-430 Powidz	Tel./Phone: AFS:	+48-261-544-435 EPPWZTSM – MIL TWR
EPPW POWIDZ APP		Tel./Phone: AFS:	+48-261-544-463 EPPWZASM – MIL APP
EPPW POWIDZ ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-544-436 +48-261-544-272 EPPWZPZM – MIL ARO
EPPR PRUSZCZ GDAŃSKI TWR	Jednostka Wojskowa 1300 ul. Powstańców Warszawy 83-001 Pruszcz Gdański	Tel./Phone:	+48-261-271-444
EPPR PRUSZCZ GDAŃSKI ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-271-317 +48-261-271-417 EPPRZPZM – MIL ARO
EPRA RADOM TWR	Jednostka Wojskowa 4938 ul. Lubelska 150 26-600 Radom	Tel./Phone: AFS:	+48-261-511-229 EPRAZTSM – MIL TWR
EPRA RADOM APP		Tel./Phone:	+48-261-511-227
EPRA RADOM ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-511-228 +48-261-511-427 EPRAZPZM – MIL ARO
EPSN ŚWIDWIN TWR	Jednostka Wojskowa 3294 ul. Połczyńska 32 78-301 Świdwin 3	Tel./Phone: AFS:	+48-261-532-616 EPSNZTSM – MIL TWR
EPSN ŚWIDWIN APP		Tel./Phone: AFS:	+48-261-533-310 EPSNZASM – MIL APP
EPSN ŚWIDWIN ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-532-614 +48-261-532-263 EPSNZPZM – MIL ARO
EPTM TOMASZÓW MAZOWIECKI TWR	Jednostka Wojskowa 4392 Nowy Glinnik 97-217 Lubochnia	Tel./Phone:	+48-261-167-677
EPTM TOMASZÓW MAZOWIECKI ARO		Tel./Phone: Faks/Fax: AFS:	+48-261-167-566 +48-261-167-565 EPTMZPZM – MIL ARO

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## GEN 3.4 SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI I SŁUŻBY NAWIGACYJNE

### 1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA:

Inspektorat Rodzajów Wojsk - Zarząd Wsparcia Dowodzenia i Łączności  
ul. Dymińska 13, Cytadela  
01-783 Warszawa

### 2 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI:

- a. wprowadzanie na wyposażenie Sił Zbrojnych RP urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych;
- b. uzyskiwanie zgody na tymczasową eksploatację urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych;
- c. koordynacja i nadzór nad szkoleniem specjalistycznym obsad urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych;
- d. planowanie kontroli z powietrza urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych;
- e. wydawanie orzeczeń o dopuszczeniu urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych do pracy operacyjnej;
- f. nadzór nad wpisem urządzeń radionawigacyjnych i lotniskowych urządzeń radiolokacyjnych do Wojskowego Rejestru Lotniczych Urządzeń Naziemnych.

### 3 DOSTĘPNE RODZAJE URZĄDZEŃ RADIONAWIGACYJNYCH I RADIOLOKACYJNYCH UMIĘSZCZONYCH NA LOTNISKU I NA PODEJŚCIU DO LĄDOWANIA:

- a. Ground Controlled Approach: GCA 2000;
- b. system nawigacyjny TACAN;
- c. system lądowania wg przyrządów (ILS) z DME;
- d. radiolatarnia prowadząca NDB;
- e. automatyczny radionamiernik ARP.

## GEN 3.4 COMMUNICATIONS AND NAVIGATION SERVICES

### 1 RESPONSIBLE SERVICE:

Force Branches Inspectorate - Command and Liaison Support Department  
ul. Dymińska 13, Cytadela  
01-783 Warszawa

### 2 AREA OF RESPONSIBILITY:

- a. equipping the Polish Armed Forces with radio navigation aids and aerodrome radio location devices;
- b. granting permissions for temporary use of radio navigation aids and aerodrome radio location devices;
- c. coordinating and supervising professional training provided for staff operating radio navigation aids and aerodrome radio location devices;
- d. planning flight checks of radio navigation aids and aerodrome radio location devices;
- e. granting permissions for radio navigation aids and aerodrome radio location devices to be used for operational purposes;
- f. supervising the entry of radio navigation aids and aerodrome radio location devices into the Military Register of Aeronautical Ground-Based Facilities.

### 3 AVAILABLE TYPES OF RADIO NAVIGATION AIDS AND RADIO LOCATION DEVICES PLACED AT AERODROMES AND WITHIN APPROACH REGIONS:

- a. Ground Controlled Approach: GCA 2000;
- b. TACAN navigation system;
- c. Instrument Landing System (ILS) associated with DME;
- d. Non-Directional Radio Beacon (NDB);
- e. Automatic Direction Finder ARP.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## GEN 3.5 SŁUŻBY METEOROLOGICZNE

### 1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA

Szef Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP

### 2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI

Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP sprawuje specjalistyczny nadzór nad zabezpieczeniem meteorologicznym lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP sprawuje nadzór nad zabezpieczeniem meteorologicznym lotnictwa Marynarki Wojennej poprzez Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego COM.

Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP pełni rolę nadrzędnej komórki meteorologicznej w stosunku do wszystkich komórek meteorologicznych Sił Zbrojnych RP.

Obszarem odpowiedzialności Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP jest całe terytorium RP z wyłączeniem wód terytorialnych Morza Bałtyckiego.

Do jego podstawowych zadań w tym zakresie należą:

- a. monitorowanie stanu warunków atmosferycznych mających wpływ na działanie lotnictwa w obszarze odpowiedzialności;
- b. opracowywanie lotniczych prognoz pogody (z ważnością do 24 HR) dla obszaru kraju i/lub rejonu zainteresowania;
- c. opracowywanie orientacyjnych prognoz pogody (z ważnością od 24 do 72 HR) dla obszaru kraju lub rejonu zainteresowania;
- d. opracowywanie (na wniosek użytkowników) przybliżonych prognoz pogody (z ważnością od 72 do 120 HR);
- e. opracowywanie map istotnych zjawisk pogody (significant) dla obszaru kraju i/lub rejonu zainteresowania;
- f. udzielanie konsultacji i przeprowadzanie odpraw meteorologicznych;
- g. opracowywanie i przekazywanie ostrzeżeń prognostycznych dla obszaru kraju i/lub rejonu zainteresowania;
- h. zbieranie i rozpowszechnianie danych o warunkach atmosferycznych z komórek meteorologicznych Sił Zbrojnych RP;
- i. wymiana informacji meteorologicznych z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej, służbami

## GEN 3.5 METEOROLOGICAL SERVICES

### 1 RESPONSIBLE SERVICE

Chief of the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces

### 2 AREA OF RESPONSIBILITY

The Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces supervises the meteorological support provided for Polish Air Force. The meteorological support provided for Polish Naval Aviation is supervised by the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces through the Hydrometeorological Support Centre of the Naval Operation Centre.

The Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces serves the function of a meteorological unit superior to all the meteorological units of the Polish Armed Forces.

The area of responsibility of the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces covers the whole territory of the Republic of Poland excluding territory waters of the Baltic Sea.

Its main tasks include:

- a. monitoring weather conditions having effect on air operations in the airspace falling under its responsibility;
- b. preparing aeronautical weather forecasts (valid for up to 24 HR) for the territory of the Republic of Poland and/or area of interest;
- c. preparing provisional weather forecasts (valid for 24 to 72 HR) for the territory of the Republic of Poland or area of interest;
- d. preparing approximate weather forecasts if requested by users (valid for 72 to 120 HR);
- e. preparing significant weather charts for the territory of the Republic of Poland and/or area of interest;
- f. providing consultations and meteorological briefings;
- g. preparing and distributing warning forecasts for the Republic of Poland or area of interest;
- h. collecting and redistributing data on weather conditions from meteorological units of the Polish Armed Forces;
- i. exchanging meteorological information with the Institute of Meteorology and Water Management (IMGW) and meteorological services of NATO Member Countries as well as distributing received data via the Meteorological Information Exchange Network of Polish Armed Forces;

meteorologicznymi państw NATO oraz rozpowszechnianie otrzymanych danych w sieci wymiany informacji meteorologicznych SZ RP;

j. nadzór nad prawidłową pracą zmian dyżurnych komórek meteorologicznych w Siłach Zbrojnych RP;

k. nadzór nad opracowywaniem przez DML LBM dokumentacji lotniczo-meteorologicznej (komunikatów meteorologicznych) na przelot statków powietrznych o statusie HEAD na obszarze kraju;

l. nadzorowanie lotniskowych biur meteorologicznych opracowujących dokumentację lotniczo-meteorologiczną na przelot wojskowych statków powietrznych poza granice kraju;

m. zlecenie komórkom meteorologicznym Sił Zbrojnych RP dodatkowych zadań w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotnictwa Sił Zbrojnych RP;

n. opracowywanie innych informacji (w tym depesz TAF) dla komórek służby meteorologicznej pełniących funkcje biur informacji meteorologicznej;

o. kontrolowanie jakości prognoz pogody (w tym depesz TAF) opracowywanych przez komórki meteorologiczne Sił Zbrojnych RP.

Do zadań Lotniskowych Biur Meteorologicznych należą:

- a. wykonywanie obserwacji parametrów meteorologicznych;
- b. opracowywanie lotniczych prognoz pogody z ważnością do 12 HR;
- c. opracowywanie prognoz pogody dla lotniska (TAF);
- d. ostrzeżenie o wystąpieniu lub przewidywanym wystąpieniu niebezpiecznych zjawisk pogody i warunków atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotu nad lotniskiem lub w rejonie wykonywanych zadań lotniczych;
- e. udzielanie konsultacji i przeprowadzanie odpraw meteorologicznych;
- f. opracowywanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej;
- g. opracowywanie komunikatów meteorologicznych;
- h. przekazywanie wyników obserwacji oraz innych informacji lub danych meteorologicznych do:
  - nadrzędnych komórek meteorologicznych (Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP, Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego);

j. ensuring proper operation of shifts within meteorological duty units of Polish Armed Forces;

k. supervising the preparation of aeronautical meteorological documentation (weather reports) by aerodrome forecasters for HEAD status flights carried out within the territory of the Republic of Poland;

l. supervising aerodrome meteorological offices preparing aeronautical meteorological documentation for flights carried out by military aircraft across national borders;

m. assigning meteorological units of the Polish Armed Forces additional tasks within the framework of meteorological support of the Polish Air Force;

n. preparing other information (including TAFs) for meteorological service units serving the function of meteorological information offices;

o. monitoring the quality of weather forecasts (including TAFs) prepared by meteorological units of the Polish Armed Forces.

The tasks of Aerodrome Meteorological Offices are:

- a. measuring meteorological parameters;
- b. preparing aeronautical weather forecasts (valid for up to 12 HR);
- c. preparing aerodrome forecasts (TAFs);
- d. warning of the occurrence or expected occurrence of hazardous weather phenomena and weather conditions affecting the safety of flights at an aerodrome or within an active area of air operations;
- e. providing consultations and meteorological briefings;
- f. preparing aeronautical meteorological documentation;
- g. preparing weather reports;
- h. distributing the results of measurements and other meteorological information or data to:
  - superior meteorological units (Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces, Hydrometeorological Coverage Centre);
  - military aerodrome air traffic services units.

- wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

### 3 OPIS ZABEZPIECZENIA METEOROLOGICZNEGO SZKOLENIA LOTNICZEGO

Zabezpieczenie meteorologiczne szkolenia lotniczego realizowane jest poprzez Lotniskowe Biura Meteorologiczne oraz Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP (w przypadku Marynarki Wojennej także poprzez Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego COM), które pełni rolę komórki nadrzędnej.

Zasady realizacji zabezpieczenia meteorologicznego szkolenia lotniczego zawarte są w „Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa SZ RP” (IZML-2014 Sygn. SPow. 3/2015).

W ramach zabezpieczenia meteorologicznego szkolenia lotniczego wykonywane są:

- obserwacje i pomiary warunków atmosferycznych w postaci depesz METAR;
- lotnicze prognozy pogody w postaci depesz TAF oraz tekstowe;
- komunikaty meteorologiczne;
- dokumentacja lotniczo-meteorologiczna;
- ostrzeżenia o niebezpiecznych zjawiskach pogodowych i warunkach atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotów.

### 4 LOTNISKOWE URZĄDZENIA METEOROLOGICZNE SŁUŻĄCE DO POMIARÓW I ZBIERANIA DANYCH METEOROLOGICZNYCH

Do wykonywania pomiarów meteorologicznych wykorzystywane są:

- mały automatyczny system pomiarów meteorologicznych mini Met Net;
- automatyczny system pomiarów meteorologicznych Met Net.

Do dystrybucji danych meteorologicznych wykorzystywana jest sieć WAN Meteo-RL.

### 3 DESCRIPTION OF THE FLIGHT TRAINING METEOROLOGICAL SUPPORT

The flight training meteorological support is provided by aerodrome meteorological offices and the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces (in case of the Navy: also by the Hydrometeorological Support Centre of the Naval Operation Centre) serving the function of a superior unit.

The rules of providing meteorological support of flight training are contained in the Manual of Meteorological Support for Flights Performed by the Polish Armed Forces (IZML-2014 Sygn. SPow. 3/2015).

The following tasks are performed within the flight training meteorological support:

- observations and measurements of weather conditions in the form of METARs;
- aeronautical weather forecasts in the form of TAFs and texts;
- weather reports;
- aeronautical meteorological documentation;
- warnings of hazardous weather phenomena and weather conditions affecting the safety of flights.

### 4 AERODROME METEOROLOGICAL INSTRUMENTS FOR MEASURING AND COLLECTING METEOROLOGICAL DATA

Meteorological measurements are made by means of:

- small automated weather observing system mini Met Net;
- automated weather observing system Met Net.

Meteorological data are distributed via the Wide Area Network Meteo-RL.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## GEN 3.6 SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR)

### 1 WŁADZE/SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) w Polsce jest ustanowiona zgodnie z zasadami zawartymi w Załączniku 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Poszukiwanie i ratownictwo i jest zapewniana przez służby lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz służby ratownicze różnych instytucji.

#### Władza odpowiedzialna za ustanowienie służby:

##### 1.1. Minister właściwy do spraw transportu:

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

**Tel.:** +48-22-630-1000

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

#### Władza lotnictwa cywilnego:

##### 1.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

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

**Tel.:** +48-22-520-7227

**Faks:** +48-22-520-7226

**E-mail:** [asar@ulc.gov.pl](mailto:asar@ulc.gov.pl)

### 2 SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE ZA OPERACJE SAR

Akcje poszukiwania i ratownictwa lotniczego, określone w przepisach ICAO, wykonują jednostki służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) we współdziałaniu ze służbami ruchu lotniczego (ATS) oraz jednostkami Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSR-G), systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM) i Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (MSAR).

#### 2.1. Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC Warszawa)

Organ odpowiedzialny za planowanie, koordynację i nadzorowanie działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych przez mobilne jednostki służb ASAR w całym FIR Warszawa.

## GEN 3.6 SEARCH AND RESCUE (SAR)

### 1 RESPONSIBLE AUTHORITIES/SERVICES

The aeronautical search and rescue service (ASAR) in Poland is established in accordance with provisions contained in ICAO Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation - Search and Rescue. The aeronautical search and rescue is provided by services of civil aviation and military aviation and rescue services of various institutions.

#### Authority responsible for establishment of service:

##### 1.1. Minister in charge of transport:

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

**Phone:** +48-22-630-1000

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

#### Civil Aviation Authority:

##### 1.2. President of the Civil Aviation Authority:

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

**Phone:** +48-22-520-7227

**Fax:** +48-22-520-7226

**E-mail:** [asar@ulc.gov.pl](mailto:asar@ulc.gov.pl)

### 2 SERVICES RESPONSIBLE FOR SAR OPERATIONS

The aeronautical search and rescue operations are carried out by the units of aeronautical search and rescue service (ASAR service), in cooperation with air traffic services (ATS) and units of National Firefighting and Rescue System (KSR-G), State Medical System (PRM) and Maritime SAR Service (MSAR).

#### 2.1. Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC Warszawa)

A body responsible for planning, coordination of, and supervising search and rescue operations that are carried out by mobile ASAR units within the entire FIR Warszawa.

Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego pełni również rolę punktu kontaktowego z systemem Cospas-Sarsat (SPOC Polska). SPOC jest ustanowiony w celu przyjmowania informacji o zagrożeniu przesyłanych przez naziemny segment systemu Cospas-Sarsat (MCC) oraz przekazywania tych informacji do MRCC – Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego oraz podośrodków ARSC Warszawa i ARSC Gdynia.

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego zapewniana jest w całym rejonie informacji powietrznej (FIR Warszawa).

The Aeronautical Rescue Coordination Centre acts also as the Point of Contact with Cospas-Sarsat (SPOC Poland). The SPOC is established to receive alert messages sent by the ground-based Cospas-Sarsat segment (MCC) and forward them to MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) and the subcentres ARSC Warszawa and ARSC Gdynia.

The aeronautical search and rescue service is provided within the entire Flight Information Region (FIR Warszawa).

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

**Tel.:** +48-22-574-5190, +48-81-452-5190  
+48-22-574-5191, +48-81-452-5191  
+48-22-574-7036, +48-81-452-7036

**Tel. kom.:** +48-885-745-190

**Faks:** +48-22-574-5199, +48-81-452-5199

**AFS SPOC:** EPWWYCYX

**AFS SUP ATM:** EPWWYGYC, EPWWZQZX

**E-mail:** [arcc@pansa.pl](mailto:arcc@pansa.pl)

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

**Phone:** +48-22-574-5190, +48-81-452-5190  
+48-22-574-5191, +48-81-452-5191  
+48-22-574-7036, +48-81-452-7036

**Mobile:** +48-885-745-190

**Fax:** +48-22-574-5199, +48-81-452-5199

**AFS SPOC:** EPWWYCYX

**AFS SUP ATM:** EPWWYGYC, EPWWZQZX

**E-mail:** [arcc@pansa.pl](mailto:arcc@pansa.pl)

### 2.1.1 Stosowane dokumenty ICAO

Stosowane są normy i zalecane praktyki zawarte w następujących dokumentach ICAO:

Załącznik 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Poszukiwanie i ratownictwo, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual, Doc 9731).

### 2.1.1 Applicable ICAO documents

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

Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation – Search and Rescue, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual, Doc 9731).

### 2.2. Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie (ARSC Warszawa)

ARSC Warszawa jest podośrodkiem służby ASAR ustanowionym w celu kierowania i nadzorowania działań poszukiwawczo - ratowniczych prowadzonych przez mobilne jednostki systemu ASAR w całym FIR Warszawa.

### 2.2. Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Warsaw (ARSC Warszawa)

ARSC Warszawa is an ASAR sub-centre established in order to coordinate and supervise search and rescue operations carried out by mobile ASAR units within the entire FIR Warszawa.

**Adres pocztowy:** ARSC Warszawa  
ul. Kajakowa 8  
02-800 Warszawa

**Tel.:** +48-261-828-909,  
+48-261-828-911

**Faks:** +48-261-828-797

**E-mail:** [copdkp.arsc.waw@ron.mil.pl](mailto:copdkp.arsc.waw@ron.mil.pl)

**Postal address:** ARSC Warszawa  
ul. Kajakowa 8  
02-800 Warszawa

**Phone:** +48-261-828-909,  
+48-261-828-911

**Fax:** +48-261-828-797

**E-mail:** [copdkp.arsc.waw@ron.mil.pl](mailto:copdkp.arsc.waw@ron.mil.pl)

### 2.3. Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Gdyni (ARSC Gdynia)

ARSC Gdynia jest podośrodkiem służby ASAR ustanowionym w celu usprawnienia koordynacji i nadzorowania działań poszukiwawczo-ratowniczych, wykonywanych wg przepisów ICAO, na Morzu Bałtyckim w FIR Warszawa.

**Adres pocztowy:** ARSC Gdynia  
ul. Waszyngtona 12  
81-912 Gdynia

**Tel.:** +48-261-263-558,  
+48-261-263-660

**Faks:** +48-58-620-2056

**E-mail:** [comdkm.arsc@ron.mil.pl](mailto:comdkm.arsc@ron.mil.pl)

### 3 RODZAJE SŁUŻBY

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego zapewnia poszukiwanie i udzielanie pomocy załodze i pasażerom statku powietrznego, który zaginął lub uległ wypadkowi w FIR Warszawa, poza rejonem lotniska. Służba jest zapewniana przez całą dobę.

### 4 UMOWY SŁUŻB POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

Operacje poszukiwania i ratownictwa lotniczego w rejonach przylegających do granicy FIR Warszawa mogą być prowadzone we współpracy ze służbami państw sąsiednich. Koordynację takich działań zapewnia Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC) Warszawa we współpracy z odpowiednimi centrami koordynacji państw sąsiednich.

Polska posiada porozumienia ułatwiające tę współpracę z Niemcami, Danią, Szwecją, Rosją i Litwą.

### 5 WARUNKI DOSTĘPNOŚCI

Bez względu na rodzaj i przynależność państwową statku powietrznego jego załoga i pasażerowie mają zapewnioną służbę poszukiwania i ratownictwa lotniczego w FIR Warszawa. Aby uzyskać pomoc, należy powiadomić odpowiednie organy służby ruchu lotniczego (ATS) lub ośrodek/podośrodek koordynacji ASAR, zgodnie z procedurami, o których mowa w punkcie 6.

Częstotliwości radiowe 121,500 MHz oraz 2182 kHz mogą być używane w FIR Warszawa do powiadomienia o zagrożeniu bezpieczeństwa statku powietrznego. Nasłuch i przeszukiwanie częstotliwości radiowej 121,500 MHz prowadzi się w czasie godzin pracy organów służb ruchu lotniczego.

### 2.3. Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Gdynia (ARSC Gdynia)

ARSC Gdynia is an ASAR Sub-Centre established in order to improve the efficiency of coordinating search and rescue operations, carried out in accordance with ICAO regulations, in the Baltic Sea within the FIR Warszawa.

**Postal address:** ARSC Gdynia  
ul. Waszyngtona 12  
81-912 Gdynia

**Phone:** +48-261-263-558,  
+48-261-263-660

**Fax:** +48-58-620-2056

**E-mail:** [comdkm.arsc@ron.mil.pl](mailto:comdkm.arsc@ron.mil.pl)

### 3 TYPES OF SERVICE

The aeronautical search and rescue service provides search and assistance to the crew and passengers of the missing or crashed aircraft within the FIR Warszawa, outside aerodrome area. The search and rescue service is provided on a 24-hour basis.

### 4 ASAR AGREEMENTS

In areas adjacent to the boundaries of the FIR Warszawa aeronautical search and rescue operations can be carried out in cooperation with search and rescue services of neighbouring States. The Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC) Warszawa provides such coordination by cooperation with appropriate centres of neighbouring States.

Poland has agreements facilitating this cooperation with Germany, Denmark, Sweden, Russia and Lithuania.

### 5 CONDITIONS OF AVAILABILITY

The aeronautical search and rescue service is provided for all crews and passengers of all aircraft in the entire FIR Warszawa regardless of the type and nationality of the aircraft. Assistance will be provided if the appropriate air traffic service (ATS) or ASAR rescue coordination centre/sub-centre is notified in accordance with the procedures specified in point 6.

Frequencies 121.500 MHz and 2182 kHz can be used in the FIR Warszawa to notify ATS about aircraft in distress. Frequency 121.500 MHz is watched and scanned by air traffic services during their hours of activity.

Do odnajdywania nadajników sygnału niebezpieczeństwa (ELT, PLB, EPIRB) poszukiwawczo-ratownicze statki powietrzne używają częstotliwości 121,500 MHz.

Międzynarodowy system Cospas-Sarsat wykrywa i lokalizuje nadajniki sygnału niebezpieczeństwa (ELT, PLB, EPIRB) pracujące na częstotliwości 406 MHz. Od dnia 1 lutego 2009 roku system nie śledzi sygnałów nadawanych na częstotliwościach 121,500 MHz i 243 MHz.

Wszystkie nadajniki sygnału niebezpieczeństwa pracujące na częstotliwości 406 MHz powinny być zarejestrowane w Ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Wykazy mobilnych jednostek poszukiwawczo-ratowniczych i lotnisk dyżurowania statków powietrznych ASAR przedstawiono w tabelach nr 1 i 2.

#### **6 STOSOWANE PROCEDURY I SYGNAŁY**

W czasie akcji poszukiwania i ratownictwa lotniczego stosuje się procedury oraz używa sygnałów podanych w Załączniku 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Poszukiwanie i ratownictwo.

For homing of distress beacons (ELT, PLB, EPIRB) by ASAR aircraft, frequency 121.500 MHz is used.

The international Cospas-Sarsat system detects and locates distress beacons (ELT, PLB, EPIRB) operating on 406 MHz. The system ceased processing of 121.500 MHz and 243 MHz signals from 1 February 2009.

All 406 MHz distress beacons should be registered in the Registration Database of Emergency Locator Transmitters and Personal Locator Beacons kept by the Civil Aviation Office.

Lists of mobile search and rescue units and aerodromes of ASAR duty aircraft are shown in Table 1 and Table 2.

#### **6 PROCEDURES AND SIGNALS USED**

Procedures and signals contained in Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation – Search and Rescue are to be used during aeronautical search and rescue operations.

TABELA 1/TABLE 1		
MOBILNE JEDNOSTKI ASAR I JEDNOSTKI WSPÓLDZIAŁAJĄCE/ MOBILE ASAR UNITS AND SUPPORT UNITS		
NAZWA/ NAME	GLÓWNE ŚRODKI/ MAIN FACILITIES	ŚRODKI WSPÓLDZIAŁAJĄCE/ SUPPORT FACILITIES
Cewice	MRG	
Darłowo	HEL-L lub/or HEL-M	RV, LSU
Dziwnów		RV, LSU
Gdynia	HEL-L	RV, LSU
Górki Zachodnie		RV
Hel		RV
Kolobrzeg		RV, LSU
Kraków	HEL-L lub/or HEL-M	
Łeba		RV, LSU
Mińsk Mazowiecki	HEL-L lub/or HEL-M	
Sztutowo		LSU
Świbno		LSU
Świdwin	HEL-L lub/or HEL-M	
Świnoujście		RV
Tolkmicko		RV
Trzebież		RV
Ustka		RV, LSU
Władysławowo		RV, LSU
Zakopane		MRU

**UWAGI:**

HEL-L – lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób;  
HEL-M – średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji więcej niż 5 osób;  
MRG – samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM;  
MRU – górską grupą ratowniczą;  
MRCC – Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego;  
LSU – brzegowa stacja ratownicza;  
RV – okręt ratowniczy.

**REMARKS:**

HEL-L – light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity 2 to 5 persons;  
HEL-M – medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity more than 5 persons;  
MRG – medium range aeroplane, radius of action 250 NM;  
MRU – mountain rescue unit;  
MRCC - Maritime Rescue Coordination Centre;  
LSU – land-mobile SAR unit;  
RV –rescue vessel.

TABELA 2/TABLE 2			
LOTNISKA DYŻUROWANIA LOTNICZYCH ZESPOŁÓW POSZUKIWAWCZO-RATOWNICZYCH DUTY AERODROMES OF ASAR AIRCRAFT			
MIEJSCE DYŻURU ASAR ASAR STATION	DOSTĘPNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH AVAILABLE SAR AIRCRAFT	CZAS WEJŚCIA DO AKCJI ACTIVATION TIME (MINUTY/MINUTES)	DOSTĘPNOŚĆ AVAILABILITY
Cewice (EPCE)	MRG	50 min	24/7
Darłowo (EPDA)	HEL-L lub/or HEL-M	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC <sup>1)</sup> 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC <sup>1)</sup> 30 min	24/7
Oksywie (EPOK)	HEL-L	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC <sup>1)</sup> 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC <sup>1)</sup> 30 min	24/7
Kraków/Balice (EPKK)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Mińsk Mazowiecki (EPMM)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Świdwin (EPSN)	HEL-L lub/or HEL-M	1. w dni robocze/working days: MON 0700 (0600) - SAT 0700 (0600) UTC <sup>1)</sup> oraz dni wolne/and holidays 20 min	H24
		2. SAT 0700 (0600) - MON 0700 (0600) UTC <sup>1)</sup>	po/after 24 HR

**UWAGI:**

<sup>1)</sup> – patrz MIL GEN 2.1;

HEL-L – lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób;  
HEL-M – średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji nie więcej niż 12 osób;  
MRG – samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM.

**REMARKS:**

<sup>1)</sup> – see MIL GEN 2.1;

HEL-L – light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity of 2 to 5 persons;  
HEL-M – medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity no more than 12 persons;  
MRG – medium range aeroplane, radius of action 250 NM.









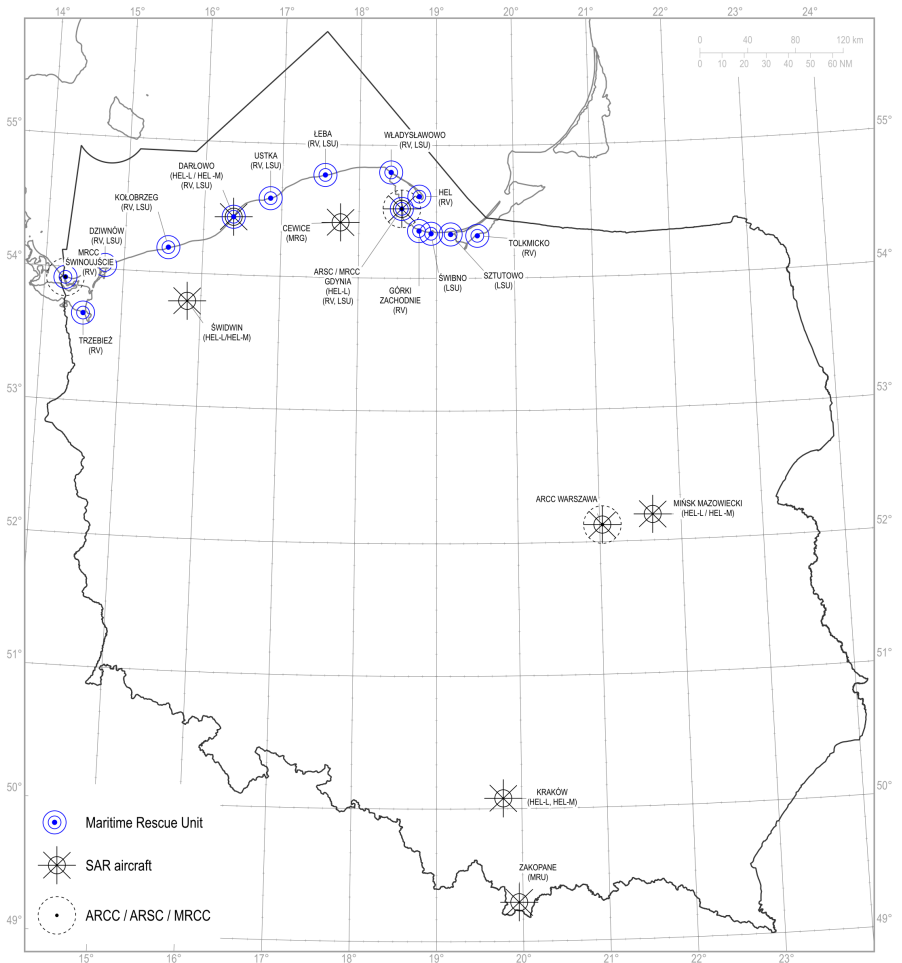
<b>TABELA 3/TABLE 3</b>		
<b>KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH "ZIEMIA-POWIETRZE" PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA PRZEZ ROZBITKÓW</b> <b>GROUND-AIR VISUAL SIGNAL CODE FOR USE BY SURVIVORS</b>		
<b>Lp. No</b>	<b>Znaczenie sygnałów Message</b>	<b>Sygnal kodowy Code symbol</b>
1.	Potrzebna pomoc./Require assistance.	<b>V</b>
2.	Potrzebna pomoc medyczna./ Require medical assistance.	<b>X</b>
3.	Nie./No or Negative.	<b>N</b>
4.	Tak./Yes or Affirmative.	<b>Y</b>
5.	Udaję się w tym kierunku./ Proceeding in this direction.	



TABELA 4/TABLE 4		
KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH "ZIEMIA-POWIETRZE" PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA PRZEZ NAZIEMNE JEDNOSTKI PROWADZĄCE POSZUKIWANIA I AKCJĘ RATOWNICZĄ GROUND-AIR VISUAL SIGNAL CODE FOR USE BY RESCUE UNITS		
Lp. No	Znaczenie sygnałów Message	Sygnal kodowy Code symbol
1.	Działanie zakończone./ Operation completed.	
2.	Znaleźliśmy wszystkie osoby./ We have found all personnel.	
3.	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby./ We have found only some personnel.	
4.	Nie możemy dalej kontynuować działania. Wracamy do bazy./ We are not able to continue. Returning to base.	
5.	Podzieliiliśmy się na dwie grupy. Udajemy się we wskazanych kierunkach./ Have divided into two groups. Each proceeding in direction indicated.	
6.	Otrzymaliśmy informację, że statek powietrzny jest w tym kierunku./Information received that aircraft is in this direction.	
7.	Nic nie znaleziono. Poszukujemy dalej./ Nothing found. Will continue to search.	

LOKALIZACJA JEDNOSTEK SAR  
SAR LOCALIZATION



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 0.1 WSTĘP**

NIL

**ENR 0.1 PREFACE**

NIL

**MIL ENR 0.2 WYKAZ ZMIAN DO DZIAŁU MIL ENR**

NIL

**MIL ENR 0.2 RECORD OF MIL ENR SECTION AMENDMENTS**

NIL

**MIL ENR 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO DZIAŁU MIL ENR**

NIL

**MIL ENR 0.3 RECORD OF MIL ENR SECTION SUPPLEMENTS**

NIL

**MIL ENR 0.4 LISTA KONTROLNA STRON DZIAŁU MIL ENR**

NIL

**MIL ENR 0.4 CHECKLIST OF MIL ENR SECTION PAGES**

NIL

**MIL ENR 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO DZIAŁU MIL ENR**

NIL

**MIL ENR 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO MIL ENR SECTION**

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 0.6 SPIS TREŚCI CZĘŚCI 2/  
TABLE OF CONTENTS TO PART 2**

ENR 0.1 WSTĘP/ PREFACE .....	ENR 0.1 - 1
MIL ENR 0.2 WYKAZ ZMIAN DO DZIAŁU MIL ENR/ 0.2 RECORD OF MIL ENR SECTION AMENDMENTS .....	ENR 0.1 - 1
MIL ENR 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO DZIAŁU MIL ENR/ 0.3 RECORD OF MIL ENR SECTION SUPPLEMENTS .....	ENR 0.1 - 1
MIL ENR 0.4 LISTA KONTROLNA STRON DZIAŁU MIL ENR/ 0.4 CHECKLIST OF MIL ENR SECTION PAGES .....	ENR 0.1 - 1
MIL ENR 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO DZIAŁU MIL ENR/ 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO MIL ENR SECTION .....	ENR 0.1 - 1
PART 2 CZĘŚĆ 2 - NA TRASIE (ENR)/ PART 2 - EN-ROUTE (ENR) .....	ENR 0.6 - 1
ENR 0 / .....	ENR 0.6 - 1
ENR 0.6 SPIS TREŚCI CZĘŚCI 2/ TABLE OF CONTENTS TO PART 2 .....	ENR 0.6 - 1
ENR 1.1 PRZEPISY OGÓLNE/ GENERAL RULES .....	ENR 1.1 - 1
1 PRZEPISY I PROCEDURY OGÓLNE/ GENERAL RULES AND PROCEDURES .....	ENR 1.1 - 1
1.1 PRZEPISY OGÓLNE/ GENERAL RULES .....	ENR 1.1 - 1
WPROWADZENIE/ INTRODUCTION .....	ENR 1.1 - 1
1 KRAJOWE PRZEPISY LOTNICZE/ NATIONAL AIR REGULATIONS .....	ENR 1.1 - 1
1.10/ 1.10 .....	ENR 1.1 - 1
2 OGÓLNY RUCH LOTNICZY (GAT)/ GENERAL AIR TRAFFIC (GAT) .....	ENR 1.1 - 3
2.1/ 2.1 .....	ENR 1.1 - 1
2.2/ 2.2 .....	ENR 1.1 - 1
2.3/ 2.3 .....	ENR 1.1 - 1
2.4/ 2.4 .....	ENR 1.1 - 1
3 OPERACYJNY RUCH LOTNICZY (OAT)/ OPERATIONAL AIR TRAFFIC (OAT) .....	ENR 1.1 - 3
3.1/ 3.1 .....	ENR 1.1 - 1
3.2/ 3.2 .....	ENR 1.1 - 1
3.3/ 3.3 .....	ENR 1.1 - 1
3.4/ 3.4 .....	ENR 1.1 - 1
3.5/ 3.5 .....	ENR 1.1 - 1
4 LOTY GRUPOWE/ FORMATION FLIGHTS .....	ENR 1.1 - 3

4.1	Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych/ General rules for formation flights	ENR 1.1 - 3
4.2	Bezpieczna odległość pomiędzy dwiema lub większą liczbą formacji/ Safety distance between two or more formation flights	ENR 1.1 - 4
4.3	Formacja standardowa/ Standard formation	ENR 1.1 - 4
4.4	Formacja niestandardowa/ Non-standard formation	ENR 1.1 - 5
4.5	Tworzenie formacji (procedura Join-Up)/ Formation Join-Up	ENR 1.1 - 5
4.6	Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)/ Formation Break-Up (Split)	ENR 1.1 - 5
4.7	Utrata łączności w locie grupowym/ Formation radio failure	ENR 1.1 - 6
4.8	Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)/ Lost-Wingman (Lost-Lead) Procedure	ENR 1.1 - 7
5	LOTY AKROBACYJNE/ ACROBATIC FLIGHTS	ENR 1.1 - 7
5.1/	5.1	ENR 1.1 - 1
6	LOTY Z PRĘDKOŚCIĄ NADDŹWIEKOWĄ/ SUPERSONIC FLIGHTS	ENR 1.1 - 7
6.1/	6.1	ENR 1.1 - 1
6.2/	6.2	ENR 1.1 - 1
7	LOTY UZBROJONYCH STATKÓW POWIETRZNYCH/ FLIGHTS OF COMBAT-EQUIPPED AIRCRAFT	ENR 1.1 - 8
7.1/	7.1	ENR 1.1 - 1
7.2/	7.2	ENR 1.1 - 1
8	LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH/ FLIGHTS OF UNMANNED AIRCRAFT	ENR 1.1 - 8
8.1/	8.1	ENR 1.1 - 1
8.2/	8.2	ENR 1.1 - 1
9	LOTY W POZOROWANYCH WARUNKACH BRAKU WIDOCZNOŚCI/ FLIGHTS UNDER SIMULATED ZERO VISIBILITY CONDITIONS	ENR 1.1 - 8
9.1/	9.1	ENR 1.1 - 1
9.2/	9.2	ENR 1.1 - 1
10	LOTY KOSZĄCE/ LOW LEVEL FLIGHTS	ENR 1.1 - 9
10.1/	10.1	ENR 1.1 - 1
10.2/	10.2	ENR 1.1 - 1
10.3/	10.3	ENR 1.1 - 1
10.4/	10.4	ENR 1.1 - 1
11	LOTY NAD OBSZAREM WODNYM/ FLIGHTS OVER WATER	ENR 1.1 - 9
11.1/	11.1	

11.1	ENR 1.1 - 1
11.2/	
11.2	ENR 1.1 - 1
11.3/	
11.3	ENR 1.1 - 1
12 LOTY W RAMACH MISJI "AIR POLICING"/ "AIR-POLICING" FLIGHTS	ENR 1.1 - 10
13 LOTY Z WYKORZYSTANIEM NVG/ FLIGHTS USING NVG	ENR 1.1 - 10
ENR 1.2 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTU Z WIDOCZNOŚCIA/ VISUAL FLIGHT RULES	ENR 1.2 - 1
1/	
1	ENR 1.2 - 1
ENR 1.3 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW/ INSTRUMENT FLIGHT RULES	ENR 1.3 - 1
1 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW/ INSTRUMENT FLIGHT RULES	ENR 1.3 - 1
1.1 Przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR/ Rules applicable to all IFR flights	ENR 1.3 - 1
1.2 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej/ Rules applicable to IFR flights within controlled airspace	ENR 1.3 - 2
1.3 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną/ Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace	ENR 1.3 - 2
ENR 1.4 KLASYFIKACJA I OPIS PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS/ ATS AIRSPACE CLASSIFICATION AND DESCRIPTION	ENR 1.4 - 1
ENR 1.5 PROCEDURY OCZEKIWANIA, PODEJŚCIA I STARTU/ HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES	ENR 1.5 - 1
1 ZASADY OGÓLNE/ GENERAL RULES	ENR 1.5 - 1
2 PRZYLOTY I LĄDOWANIA/ ARRIVING AND LANDING FLIGHTS	ENR 1.5 - 1
3 ODLOTY/ DEPARTING FLIGHTS	ENR 1.5 - 1
ENR 1.6 SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA ATS/ ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES	ENR 1.6 - 1
ENR 1.7 PROCEDURY DOTYCZĄCE NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZA/ ALTIMETER SETTING PROCEDURES	ENR 1.7 - 1
1 WSTĘP/ INTRODUCTION	ENR 1.7 - 1
2 PROCEDURY/ PROCEDURES	ENR 1.7 - 2
4 PROCEDURY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY W PRZESTRZENI RVSM/ ALTIMETER SETTING PROCEDURES WITHIN RVSM AIRSPACE	ENR 1.7 - 3
TABELA POZIOMÓW PRZELOTÓW/ TABLE OF CRUISING LEVELS	ENR 1.7 - 3
ENR 1.8 DODATKOWE PROCEDURY REGIONALNE/ REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES	ENR 1.8 - 1
DODATKOWE PROCEDURY REGIONALNE/ REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES	ENR 1.8 - 1
3 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW W PRZESTRZENI RVSM/ FLIGHT RULES WITHIN RVSM AIRSPACE	ENR 1.8 - 1
4 REGIONALNE PROCEDURY UZUPEŁNIAJĄCE/ REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES	ENR 1.8 - 2
5 ZABEZPIECZENIE SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO DLA PAŃSTWOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W FIR WARSZAWA/ PROVISION OF AIR TRAFFIC SERVICES IN FIR WARSZAWA TO STATE AIRCRAFT	ENR 1.8 - 3
6 MINIMALNE WYSOKOŚCI WEKTOROWANIA W FIR WARSZAWA/	



MINIMUM VECTORING ALTITUDES IN FIR WARSZAWA .....	ENR 1.8 - 4
6.1 Definicja MVA/ MVA definition .....	ENR 1.8 - 4
6.2 MVA – korekta ze względu na niską temperaturę/ correction for low temperature .....	ENR 1.8 - 4
7 MINIMALNA WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA DLA OBSZARU (AMA)/ AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA) .....	ENR 1.8 - 5
ENR 1.9 ZARZĄDZANIE PRZEPŁYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM) I ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA/ AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM) AND AIRSPACE MANAGEMENT .....	ENR 1.9 - 1
ENR 1.10 PLANOWANIE LOTÓW/ FLIGHT PLANNING .....	ENR 1.10 - 1
1 PLANOWANIE LOTÓW IFR W FIR WARSZAWA/ IFR FLIGHT PLANNING WITHIN THE FIR WARSZAWA .....	ENR 1.10 - 1
1.1 WPROWADZENIE/ INTRODUCTION .....	ENR 1.10 - 1
1.2 FORMULARZ PLANU LOTU/ FLIGHT PLAN FORM .....	ENR 1.10 - 1
1.3 TRASA LOTU/ PLANNED ROUTE .....	ENR 1.10 - 1
1.4 PLANOWANIE LOTÓW EUR RVSM/ EUR RVSM FLIGHT PLANNING .....	ENR 1.10 - 2
1.5 STOSOWANE PROCEDURY/ APPLICABLE PROCEDURES .....	ENR 1.10 - 2
1.6 ODPOWIEDZIALNOŚĆ/ RESPONSIBILITY .....	ENR 1.10 - 2
1.7 PLANOWANIE LOTÓW IFR W FIR WARSZAWA/ IFR FLIGHT PLANNING WITHIN THE FIR WARSZAWA .....	ENR 1.10 - 2
2 OGÓLNE ZASADY PLANOWANIA LOTÓW OAT/ GENERAL RULES OF OAT FLIGHT PLANNING .....	ENR 1.10 - 3
3 PLAN LOTU (FPL)/ 3 FLIGHT PLAN (FPL) .....	ENR 1.10 - 3
4 PLAN LOTU Z POWIETRZA (AFIL) NA LOT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ 4 AIR-FILED FLIGHT PLAN (AFIL) FOR A FLIGHT IN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.10 - 4
5 WYDAWANIE ZGÓD NA LOTY OBYCZYCH WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ PERMISSIONS FOR FLIGHTS CONDUCTED BY FOREIGN MILITARY AIRCRAFT WITHIN POLISH AIRSPACE .....	ENR 1.10 - 4
5.5/ 5.5 .....	ENR 1.10 - 1
ENR 1.11 ADRESOWANIE KOMUNIKATÓW DOTYCZĄCYCH PLANU LOTU/ ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES .....	ENR 1.11 - 1
ENR 1.12 PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH/ INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT .....	ENR 1.12 - 1
ENR 1.13 BEZPRAWNA INGERENCJA/ UNLAWFUL INTERFERENCE .....	ENR 1.13 - 1
ENR 1.14 NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM/ AIR TRAFFIC INCIDENTS .....	ENR 1.14 - 1
1 FORMULARZE RAPORTÓW/ REPORTING FORMS .....	ENR 1.14 - 1
ENR 1.15 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW OAT/ REGULATIONS FOR OAT FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 1
1 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW OAT/ OAT FLIGHT RULES .....	ENR 1.15 - 1
2 LOTY Z PRĘDKOŚCIĄ NADDŹWIKOWĄ/ SUPERSONIC FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 1
3 LOTY GRUPOWE W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ FORMATION FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 2

UWAGA/ REMARK .....	ENR 1.15 - 2
4 PROCEDURA JOIN-UP W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ JOIN-UP PROCEDURE WITHIN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 4
5 PROCEDURA SPLIT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ SPLIT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 4
6 WYKONYWANIE SPECJALNYCH LOTÓW ROZPOZNAWCZYCH/ SPECIAL RECONNAISSANCE FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 4
7 WYKONYWANIE MISJI AWACS W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ AWACS MISSIONS IN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 4
8 ZNIŻANIE STATKU POWIETRZNEGO PONIŻEJ FL 95 DO PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NIEKONTROLOWANEJ/ AIRCRAFT DESCENT BELOW FL 95 INTO UNCONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 5
9 LOT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ W CZASIE STOSOWANIA ZAKŁÓCEN RADIOELEKTRONICZNYCH (WRE)/ FLIGHT IN CONTROLLED AIRSPACE DURING ELECTROMAGNETIC INTERFERENCE (EW) .....	ENR 1.15 - 5
10 PROCEDURA ZNIŻANIA Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ (COMBAT DESCENT) W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ COMBAT DESCENT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 5
11 PROCEDURA DYNAMICZNEGO NABORU WYSOKOŚCI (ZOOM CLIMB)/WZNOWSZENIE Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ/ ZOOM CLIMB PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE .....	ENR 1.15 - 5
12 PROCEDURA TANKOWANIA W POWIETRZU (AIR TO AIR REFUELLING – AAR)/ AIR TO AIR REFUELLING (AAR) .....	ENR 1.15 - 6
13 LOTY PRÓBNE/ TEST FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 6
14 LOTY DO/ZE STREF TSA/TRA, MCTR/MTMA/ FLIGHTS TO/FROM TSAs/TRAs, MCTRs/ MTMAs .....	ENR 1.15 - 7
14.7 PROCEDURY LOTÓW DO TSA/TRA/ PROCEDURES FOR FLIGHTS TO TSAs/TRAs .....	ENR 1.15 - 7
14.8 PROCEDURA OPUSZCZENIA TSA/TRA/EA/ PROCEDURE FOR EXITING TSAs/TRAs/EAs .....	ENR 1.15 - 8
14.9 PROCEDURA ODLOTU Z MCTR/MTMA/ PROCEDURE FOR DEPARTURE FROM A MCTR/MTMA .....	ENR 1.15 - 10
14.10 PROCEDURA DOLOTU DO MCTR/MTMA/ PROCEDURE OF ARRIVAL AT A MCTR/MTMA .....	ENR 1.15 - 11
14.11 LOTY W RAMACH ĆWICZEŃ LOTNICZYCH/ EXERCISE FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 12
15 SYTUACJE AWARYJNE W LOTACH OAT/ EMERGENCY SITUATIONS IN OAT FLIGHTS .....	ENR 1.15 - 13
15.1 POZOSTAŁOŚĆ PALIWA/ FUEL REMAINING .....	ENR 1.15 - 13
15.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI/ COMMUNICATION FAILURE .....	ENR 1.15 - 14
15.3 AWARIA TRANSPONDERA/ TRANSPONDER FAILURE .....	ENR 1.15 - 15
15.4 PROCEDURA EMERGENCY WITH CHASE/ EMERGENCY WITH CHASE PROCEDURE .....	ENR 1.15 - 16
15.5 PROCEDURA LOST-WINGMAN/ LOST-WINGMAN PROCEDURE .....	ENR 1.15 - 16
15.6 EPU 15.6 PROCEDURA EPU Z UŻYCIEM HYDRAZYN DLA SAMOLOTÓW F-16/ PROCEDURE WITH APPLICATION OF HYDRAZINE FOR F-16 AIRCRAFT .....	ENR 1.15 - 17
15.7 ZACIĘCIE/ZABLOKOWANIE UZBROJENIA/ HUNG ORDNANCE .....	ENR 1.15 - 18
15.8 PROCEDURA LOW LEVEL ROUTE ABORT/ LOW LEVEL ROUTE ABORT PROCEDURE .....	ENR 1.15 - 18
15.9 AWARIA JEDNEGO SILNIKA STATKU POWIETRZNEGO WIELOSILNIKOWEGO/ FAILURE OF ONE ENGINE IN A MULTIENGINE AIRCRAFT (ASYMMETRIC APPROACH) .....	ENR 1.15 - 18

15.10 KATAPULTOWANIE/ BAIL OUT/EJECTION .....	ENR 1.15 - 18
15.11 AWARIA INSTALACJI HYDRAULICZNEJ/ HYDRAULIC UTILITY FAILURE .....	ENR 1.15 - 19
15.12 PROBLEMY W KABINIE/ PROBLEMS IN THE COCKPIT .....	ENR 1.15 - 19
15.13 PROBLEMY Z ENERGIĄ ELEKTRYCZNA/ ELECTRICAL PROBLEMS .....	ENR 1.15 - 19
15.14 AWARIA SILNIKA/ FLAMEOUT .....	ENR 1.15 - 20
15.15 AWARYJNY/PRZYPADKOWY ZRZUT ZE STATKU POWIETRZNEGO/ EMERGENCY/ACCIDENTAL JETTISONING .....	ENR 1.15 - 20
15.16 AWARIA URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH/UTRATA ORIENTACJI GEOGRAFICZNEJ/ NAVIGATION UTILITY FAILURE/LOSS OF ORIENTATION .....	ENR 1.15 - 20
16 ZASADY PRZEKAZYWANIA INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH/ RULES OF PROVIDING METEOROLOGICAL INFORMATION .....	ENR 1.15 - 20
ENR 2 PRZESTRZEŃ POWIETRZNA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO/ AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	ENR 2.1 - 1
ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA/ FIR, UIR, TMA and CTA .....	ENR 2.1 - 1
ENR 2.2 INNA REGULOWANA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA/ OTHER REGULATED AIRSPACE .....	ENR 2.2 - 1
MIL ENR 2.2.1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ), STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA TRANSPONDERA (TMZ), OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)/ 2.2.1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs), TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS .....	ENR 2.2 - 1
MIL ENR 2.2.3 STREFY RUCHU LOTNISKOWEGO (ATZ)/ 2.2.3 AERODROME TRAFFIC ZONES (ATZ) .....	ENR 2.2 - 1
ENR 2.3 WYKAZ PUNKTÓW KOORDYNACYJNYCH OAT/ LIST OF OAT COORDINATION POINTS .....	ENR 2.3 - 1
ENR 2.3.1 PUNKTY KOORDYNACYJNE OAT/ OAT COORDINATION POINTS .....	ENR 2.3.1 - 1
ENR 2.4 WSPÓLRZĘDNE REJONÓW DLA MISJI AWACS/ COORDINATES OF POINTS FOR AWACS MISSIONS .....	ENR 2.4 - 1
1/ 1 .....	ENR 2.4 - 1
ENR 3 TRASY ATS/ ATS ROUTES .....	ENR 3 - 1
ENR 3 TRASY ATS/ ATS ROUTES .....	ENR 3.1 - 1
ENR 3.1 DOLNE TRASY ATS/ LOWER ATS ROUTES .....	ENR 3.1 - 1
ENR 4 POMOCE/SYSTEMY RADIONAWIGACYJNE/ RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS .....	ENR 4.1 - 1
ENR 4.1 POMOCE RADIONAWIGACYJNE - NA TRASIE/ RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE .....	ENR 4.1 - 1
ENR 5 OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE/ NAVIGATION WARNINGS .....	ENR 5.1 - 1
ENR 5.1 STREFY ZAKAZANE, OGRANICZONE I NIEBEZPIECZNE/ PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS .....	ENR 5.1 - 1
ENR 5.2 STREFY ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH, POLIGONY ORAZ STREFA IDENTYFIKACYJNA OBRONY POWIETRZNEJ (ADIZ)/ MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ) .....	ENR 5.2 - 1
MIL ENR 5.2.1 ZASADY WYZNACZANIA I UŻYTKOWANIA ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW STRUKTURY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ 5.2.1 PRINCIPLES OF DESIGNATING AND USING FLEXIBLE ELEMENTS OF THE AIRSPACE .....	ENR 5.2 - 1
MIL ENR 5.2.2 KOMÓRKI ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA/	

5.2.2 AIRSPACE MANAGEMENT CELLS .....	ENR 5.2 - 1
MIL ENR 5.2.3 STREFA IDENTYFIKACJI OBRONY POWIETRZNEJ - ADIZ/ 5.2.3 AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE - ADIZ .....	ENR 5.2 - 1
ENR 5.2.4 WOJSKOWE OPERACJE TANKOWANIA W POWIETRZU W WYSEGREGOWANYCH ELEMENTACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ MILITARY AIR REFUELLING OPERATIONS WITHIN SEGREGATED ELEMENTS OF AIRSPACE .....	ENR 5.2.4 - 1
ENR 5.2.4 WOJSKOWE OPERACJE TANKOWANIA W POWIETRZU W WYSEGREGOWANYCH ELEMENTACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ 5.2.4 MILITARY AIR REFUELLING OPERATIONS WITHIN SEGREGATED ELEMENTS OF AIRSPACE	ENR 5.2.4 - 1
ENR 5.2.4.1 .....	ENR 5.2.4.1 - 1
ENR 5.3 INNE DZIAŁANIA O NIEBEZPIECZNYM CHARAKTERZE I INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA/ OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS .....	ENR 5.3 - 1
MIL ENR 5.3.1 INNE DZIAŁANIA O CHARAKTERZE NIEBEZPIECZNYM/ 5.3.1 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE .....	ENR 5.3 - 1
1 LEKKIE SONDY BALONOWE IMGW/ IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS .....	ENR 5.3 - 1
1.1/	
1.1 .....	ENR 5.3 - 1
1.2/	
1.2 .....	ENR 5.3 - 1
1.3/	
1.3 .....	ENR 5.3 - 1
1.4/	
1.4 .....	ENR 5.3 - 1
2 LEKKIE SONDY BALONOWE WOJSKOWE/ MILITARY LIGHT RADIOSONDE BALLOONS .....	ENR 5.3 - 1
2.1/	
2.1 .....	ENR 5.3 - 1
2.2/	
2.2 .....	ENR 5.3 - 1
3 STREFY ZRZUTU PALIWA/ FUEL DROPPING AREAS .....	ENR 5.3 - 4
3.1/	
3.1 .....	ENR 5.3 - 1
3.2/	
3.2 .....	ENR 5.3 - 1
3.3/	
3.3 .....	ENR 5.3 - 1
3.4/	
3.4 .....	ENR 5.3 - 1
MIL ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA/ 5.3.2 OTHER POTENTIAL HAZARDS .....	ENR 5.3 - 5
ENR 5.3.1.1 .....	ENR 5.3.1.1 - 1
ENR 5.4 PRZESZKODY W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ/ AIR NAVIGATION OBSTACLES .....	ENR 5.4 - 1
ENR 6 MAPY TRASOWE/ EN-ROUTE CHARTS .....	ENR 6 - 1
ENR 6.3.1 .....	ENR 6.3.1 - 1
ENR 6.3.2 .....	ENR 6.3.2 - 1
ENR 6.3.3 .....	ENR 6.3.3 - 1
ENR 6.3.4 .....	ENR 6.3.4 - 1
ENR 6.3.5 .....	ENR 6.3.5 - 1
ENR 6.3.6 .....	ENR 6.3.6 - 1
ENR 6.3.7 .....	ENR 6.3.7 - 1

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.1 PRZEPISY OGÓLNE

### 1 PRZEPISY I PROCEDURY OGÓLNE

#### 1.1 PRZEPISY OGÓLNE

##### WPROWADZENIE

##### 1 KRAJOWE PRZEPISY LOTNICZE

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 z późn. zm.

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.

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).

1.4. W FIR Warszawa nie stosuje się ograniczenia prędkości przyrządowej (IAS – Indicated Airspeed) do 250 węzłów (kt) 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).

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.

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

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

## ENR 1.1 GENERAL RULES

### 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES

#### 1.1 GENERAL RULES

##### INTRODUCTION

##### 1 NATIONAL AIR REGULATIONS

1.1. 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 with later amendments.

1.2. 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. Within the FIR Warszawa aviation regulations included in 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. 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. 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. Any exemptions from the requirements of Regulation No 923/2012 may be made as described in Art. 4 of the Regulation.

1.6.1. 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.
- 1.6.2. Do wniosku dołącza się:
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.
- 1.7. Loty grupowe w przestrzeni kontrolowanej, o których mowa w pkt. SERA.3135 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, wykonuje się zgodnie z poniższymi wymogami:
- 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;
  - 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 MIL ENR 1.10.
- 1.9. Opisane poniżej zasady i procedury mają zastosowanie do wojskowych statków powietrznych w ruchu krajowym lub
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. The application shall be accompanied by:
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. 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) 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) 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 maneuvering 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.
- 1.8. Procedures for filing a flight plan are described in MIL ENR 1.10.
- 1.9. The rules and procedures described hereunder are applicable to military aircraft in domestic or international air

międzynarodowym oraz cywilnych statków powietrznych w ruchu GAT wykonujących loty w MCTR/MTMA i przestrzeniach zamówionych na potrzeby wojska: TSA, TRA, EA i strefach D.

1.10. W polskiej przestrzeni powietrznej loty wojskowych statków powietrznych mogą być wykonywane w ruchu GAT lub OAT.

## 2 OGÓLNY RUCH LOTNICZY (GAT)

2.1. Ogólny ruch lotniczy (GAT) obejmuje wszystkie loty wykonywane zgodnie z regulami i zasadami ICAO.

2.2. Za zapewnienie służb ruchu lotniczego wojskowym statkom powietrznym wykonującym loty jako GAT odpowiada ACC WARSZAWA.

2.3. Przed wykonaniem lotu jako GAT obowiązkowe jest złożenie planu lotu i uzyskanie zezwolenia na lot od właściwego organu kontroli ruchu lotniczego.

2.4. Loty GAT podlegają procedurom ATFCM.

## 3 OPERACYJNY RUCHU LOTNICZY (OAT)

3.1. Operacyjny ruch lotniczy (OAT) obejmuje wszystkie loty, które nie w pełni odpowiadają warunkom ustanowionym dla GAT i dla których zasady oraz procedury określają odpowiednie instrukcje dotyczące lotnictwa wojskowego.

3.2. Loty jako OAT mogą być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością lub lotów wg wskazań przyrządów.

3.3. Operacyjny ruch lotniczy odbywa się poza wydzielonymi drogami lotniczymi. Służba kontroli ruchu lotniczego zapewniana jest przez OAT ACC WARSZAWA.

3.4. Na lot w ruchu OAT wymagane jest złożenie planu lotu.

3.5. Loty w ruchu OAT nie podlegają ograniczeniom ATFCM.

## 4 LOTY GRUPOWE

### 4.1 Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych

traffic as well as civil aircraft operating in GAT and carrying out flights within MCTR/MTMA and airspace ordered for military purposes: TSA, TRA, EA and D areas.

1.10. Flights performed by military aircraft within the Polish airspace may be carried out as GAT or OAT traffic.

## 2 GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)

2.1. General air traffic (GAT) encompasses all flights carried out in accordance with ICAO regulations.

2.2. The unit responsible for the provision of services for military aircraft performing GAT operations is the WARSZAWA ACC.

2.3. Before performing a GAT operation, it is mandatory to file a flight plan and obtain clearance for the flight from an appropriate air traffic control unit.

2.4. GAT operations are subject to ATFCM.

## 3 OPERATIONAL AIR TRAFFIC (OAT)

3.1. Operational air traffic (OAT) encompasses all flights that do not fully comply with the conditions set for GAT operations and for which rules and procedures are set in appropriate instructions relating to military aviation.

3.2. OAT operations may be performed in accordance with visual or instrument flight rules.

3.3. Operational air traffic shall be performed outside the designated air routes. Air traffic control service shall be provided by the WARSZAWA OAT ACC.

3.4. Filing a flight plan is required for performing an OAT operation.

3.5. OAT operations are not subject to ATFCM restrictions.

## 4 FORMATION FLIGHTS

### 4.1 General rules for formation flights



4.1.1. Generalnie lot grupowy będzie rozpatrywany jako pojedynczy statek powietrzny pod względem nawigacji, składania meldunku pozycyjnego i zezwoleń wydanych przez ATC.

4.1.2. Odpowiedzialność za zapewnienie wystarczającej bezpiecznej odległości pomiędzy statkami powietrznymi tworzącymi formację spoczywa na liderze formacji oraz na poszczególnych dowódcach statków powietrznych we wszystkich fazach lotu, w tym podczas startu i lądowania, tworzenia formacji (*Join-Up*), rozdzielania formacji (*Break-Up/Split*) oraz we wszystkich fazach lotu po trasie.

4.1.3. W przypadku każdego zgłoszenia początkowego na nowej częstotliwości, lider formacji zawiadomi ATC o locie grupowym oraz o liczbie statków powietrznych, które tworzą grupę (np. *Callsign/Formation Flight of 4*).

#### **4.2 Bezpieczna odległość pomiędzy dwiema lub większą liczbą formacji**

4.2.1. W przypadku kiedy operacja lotnicza wymaga dwóch lub większej ilości lotów grupowych wykonywanych poniżej określonych dla lotów IFR minimów separacji pomiędzy poszczególnymi lotami grupowymi, liderzy formacji będą odpowiedzialni za utrzymanie wystarczających bezpiecznych odległości pomiędzy poszczególnymi formacjami.

4.2.2. Odpowiedzialność ta będzie zaakceptowana przez odpowiednich liderów formacji poprzez komunikat MARSZA, zwalniający kontrolera ruchu lotniczego z odpowiedzialności za utrzymanie wyznaczonych minimów separacji IFR w odniesieniu do danych lotów grupowych.

#### **4.3 Formacja standardowa**

4.3.1. W standardowej formacji wojskowej pozostaje każdy statek powietrzny/element formacji, gdy odległość każdego statku powietrznego od prowadzącego/lidera formacji nie przekracza:

- a. loty GAT: 0,5 NM odległości poprzecznej i podłużnej oraz 100 ft w pionie;
- b. loty OAT: 1 NM odległości poprzecznej i podłużnej oraz 100 ft w pionie.

4.3.2. Tylko prowadzący statek powietrzny (lider formacji) ustawi kod transpondera zgodnie z poleceniem kontrolera ruchu lotniczego.

4.1.1. In general, a formation flight shall operate as a single aircraft in regard to navigation and position reporting and clearances issued by ATC.

4.1.2. Sufficient safety distance between the aircraft comprising a formation flight shall be the responsibility of the formation leader and the individual pilots-in-command at all phases of the flight, which includes take-off and landing, join-up, break-up and all parts of the en-route flight.

4.1.3. Upon each initial report on a new radio frequency, the formation leader shall indicate to ATC that his flight is a formation and the number of aircraft the formation flight consists of. (e.g. *Callsign/Formation Flight of 4*).

#### **4.2 Safety distance between two or more formation flights**

4.2.1. In the event that an air operation requires two or more formation flights to operate below prescribed IFR separation minima between individual formation flights, the formation leaders shall be responsible for sufficient safety distance between their individual formation flights.

4.2.2. This responsibility shall be accepted from the respective formation leaders by stating "MARSZA", relieving the air traffic controller from his responsibility to maintain prescribed IFR separation minima in regard to the formation flights concerned.

#### **4.3 Standard formation**

4.3.1. In a standard military formation each aircraft/element of this formation shall remain from the formation leader as follows:

- a. for GAT flights: within 0.5 NM laterally and longitudinally, and 100 ft vertically;
- b. for OAT flights: within 1 NM laterally and longitudinally, and 100 ft vertically.

4.3.2. Only the lead aircraft (formation leader) shall set squawk as directed by ATC.

#### 4.4 Formacja niestandardowa

4.4.1. Statki powietrzne/elementy lotu grupowego nie spełniające limitów odległości w poziomie i/lub pionie określonych w pkt 4.3.1 uznaje się za formację niestandardową.

4.4.2. W takim przypadku każdy prowadzący statek powietrzny lub, jeżeli także w ramach elementów formacji przekroczone są standardowe limity dla lotów grupowych, każdy pojedynczy statek powietrzny tej formacji ustawi kod transpondera zgodnie z poleceniem ATC.

4.4.3. Formacje niestandardowe należą do nietypowej działalności lotniczej, która będzie uprzednio skoordynowana przez lidera formacji z właściwym organem ATC w odpowiednim czasie przed odlotem.

4.4.4. Do ATC należy decyzja o wyrażeniu lub niewyrażeniu zgody na lot w formacji niestandardowej oraz określenie specjalnych warunków dotyczących wykonywania lotu w formacji niestandardowej.

#### 4.5 Tworzenie formacji (procedura Join-Up)

4.5.1. Podczas zapewniania kontroli przez kontrolera ruchu lotniczego dla tworzenia formacji (Join-Up) kontroler zastosuje standardowe kryteria dotyczące separacji pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi, które mają zamiar dołączyć do ugrupowania, do momentu kiedy lider formacji przejmie odpowiedzialność za utrzymanie wystarczającej bezpiecznej odległości pomiędzy tymi statkami powietrznymi.

4.5.2. Kiedy pozwala na to bezpieczeństwo, lider formacji potwierdzi przejęcie odpowiedzialności za utrzymanie bezpiecznej odległości pomiędzy jego statkiem powietrznym, statkami powietrznymi prowadzonymi oraz dołączającym statkiem powietrznym poprzez komunikat "MARSA", po czym ATC przekaze odpowiedzialność za dołączający statek powietrzny liderowi formacji.

#### 4.6 Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)

4.6.1. Z wyjątkiem sytuacji awaryjnej, rozdzielenie formacji będzie mieć miejsce tylko po uprzednim zaplanowaniu, przy wcześniejszej koordynacji i zgodzie ATC.

#### 4.4 Non-standard formation

4.4.1. Aircraft/elements of a formation flight that are outside the horizontal and/or vertical limits specified in point 4.3.1 are considered a non-standard formation.

4.4.2. In this case each formation-element-lead aircraft or, if also within the formation-elements standard formation limits are exceeded, each individual aircraft of the formation shall squawk as directed by ATC.

4.4.3. Non-standard formation flights represent an unusual air activity that shall be pre-coordinated between the flight leader and the ATC unit concerned in due time prior departure.

4.4.4. It is an ATC decision to approve or disapprove a non-standard formation and to determine special conditions for the conduct of a non-standard formation flight.

#### 4.5 Formation Join-Up

4.5.1. When a formation Join-Up is controlled by an air traffic controller, he/she shall apply standard separation criteria between individual aircraft wishing to join a formation, until the formation leader accepts responsibility for maintaining sufficient safety distance between the aircraft concerned.

4.5.2. The formation leader, once he is safely able to do so, shall confirm his assumption of responsibility for maintaining sufficient safety distance between his aircraft, the aircraft comprising the formation and the joining aircraft by stating "MARSA"; whereupon ATC shall transfer responsibility for the joining aircraft to the formation leader.

#### 4.6 Formation Break-Up (Split)

4.6.1. Except in an emergency, a formation break-up shall only occur after pre-planning, advanced coordination and approval by ATC.

4.6.2. Przed zaplanowanym wykonaniem rozdzielenia, lider formacji poinformuje ATC, czy podział ugrupowania następuje na pojedyncze statki powietrzne czy elementy.

4.6.3. Lider formacji poinformuje ATC o zamierzonej sekwencji wykonania rozdzielania przez statki powietrzne/elementy ugrupowania, znakach wywoławczych (callsign) oraz pozycji tych statków powietrznych/elementów w stosunku do prowadzącego statku powietrznego.

4.6.4. Statki powietrzne/elementy otrzymają oddzielne zezwolenia i kody transpondera od ATC.

4.6.5. W momencie wydania przez ATC polecenia do wykonania rozdzielania formacji przez odpowiedni statek powietrzny/element, statek powietrzny/element ten przestaje być częścią poprzedniego lotu grupowego i będzie przestrzegać dalszych wytycznych wydawanych przez ATC.

4.6.6. Jednakże ATC przyjmuje odpowiedzialność wyłącznie za separację pomiędzy statkami powietrznymi/elementami, które wykonują rozdzielanie po uprzednim ustaleniu minimów separacyjnych. Do tego czasu za utrzymanie odpowiednich bezpiecznych odległości odpowiedzialny jest indywidualnie dowódca statku powietrznego/lider elementu.

#### 4.7 Utrata łączności w locie grupowym

4.7.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA) pilot:

- i. ustawia kod transpondera 7600;
- ii. wykonuje lot do PKO;
- iii. nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu;
- iv. odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600, jeżeli pozostałość paliwa to umożliwia;
- v. opuszcza strefę, wykonując lot zgodnie ze złożonym planem lotu.

Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji.

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- i. 1 naciśnięcie = yes (tak);
- ii. 2 naciśnięcia = no (nie);
- iii. 3 naciśnięcia = say again (powtórz);

4.6.2. Prior to the planned formation break-up, the formation leader shall inform ATC whether to break-up the formation flight into single aircraft or elements.

4.6.3. The formation leader shall inform ATC about his intended aircraft/element break-up sequence, call-signs and position of these aircraft/elements relative to the formation leader's aircraft.

4.6.4. Aircraft/elements shall receive separate clearances and transponder codes from ATC.

4.6.5. As soon as the formation break-up has been directed by ATC for the respective aircraft/element, this aircraft/element is no longer part of the previous formation flight and shall follow subsequent ATC directions issued to them.

4.6.6. However, ATC will only assume responsibility for separation between the aircraft/elements that are conducting the formation break-up after prescribed separation minima have been established. Until then, the individual pilot-in-command/element-leader is responsible for maintaining sufficient safety distance.

#### 4.7 Formation radio failure

4.7.1. In the event of formation radio failure within assigned airspace element (TSA, TRA), the pilot shall:

- i. set transponder code 7600;
- ii. perform a flight to PKO;
- iii. perform circuit holding over PKO;
- iv. depart from PKO after a minimum of 7 minutes, counting from the time the 7600 transponder code is activated, if the remaining fuel allows;
- v. leave the area performing a flight in accordance with the filed flight plan.

Additional procedure in the case of operation only by means of a radio carrier wave.

Pressing the radio broadcast button means:

- i. 1 press = yes;
- ii. 2 presses = no;
- iii. 3 presses = say again;

iv. (...) litera H w kodzie Morse'a = homing /RTB/;

v. długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji;

vi. (...) litera X w kodzie Morse'a – wskazuje dodatkową awarię/ niebezpieczeństwo

#### 4.8 Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)

4.8.1. W przypadku awaryjnego (nieplanowanego) rozluźnienia ugrupowania załogi wykonują manewry zgodnie z poniższą procedurą. Procedura rozluźnienia ugrupowania 4 statków powietrznych (A, B, C, D):

i. A – kontynuuje lot po prostej;

ii. B – skręca w prawo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;

iii. C – skręca w lewo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;

iv. D – skręca w lewo z przechyleniem 30° przez 30 sekund i wraca na kurs.

Lider formacji w takiej sytuacji natychmiast włącza kod transpondera 7700 i informuje właściwy organ ATC o zamiarach grupy.

Właściwy organ ATC, po rozluźnieniu ugrupowania, przydziela indywidualne kody transponderów poszczególnym statkom powietrznym i wydaje zezwolenia na kontynuowanie lotu pojedynczo z zachowaniem separacji ATC.

Na prośbę lidera formacji właściwy organ ATC może wydać zezwolenie na kontynuowanie lotu w formacji niestandardowej.

#### 5 LOTY AKROBACYJNE

5.1. Loty akrobacyjne wojskowych statków powietrznych wykonywane są zgodnie z zasadami ujętymi w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Przepisy ruchu lotniczego.

#### 6 LOTY Z PRĘDKOŚCIĄ NADDŹWIĘKOWĄ

6.1. Zakaz przekraczania prędkości dźwięku lub lotu z prędkością naddźwiękową;

a. na FL 300 i poniżej tego poziomu;

iv. (...) Morse code letter H = for homing /RTB/;

v. a long press shall indicate the end or interruption of an earlier procedure or instruction;

vi. (...) Morse code letter X – shall indicate additional failure/danger

#### 4.8 Lost-Wingman (Lost-Lead) Procedure

4.8.1. In any Lost-Wingman situation, aircrews shall maneuver in accordance with the following procedure. Lost-Wingman procedure for 4 aircraft (A, B, C, D):

i. A – shall continue straight and level flight;

ii. B – shall turn right with a 20° bank for 20 seconds and shall resume heading;

iii. C – shall turn left with a 20° bank for 20 seconds and shall resume heading;

iv. D – shall turn left with a 30° bank for 30 seconds and shall resume heading.

In such a situation, the formation leader shall immediately set the transponder code 7700 and shall inform the appropriate ATC unit about the intentions of the formation.

After occurring the Lost-Wingman situation, the appropriate ATC unit shall assign individual transponder codes to individual aircraft and issue clearances to continue the flight individually maintaining ATC separations.

At the request of the formation leader, the appropriate ATC unit may issue a clearance to continue flight in a non-standard formation.

#### 5 ACROBATIC FLIGHTS

5.1. Acrobatic flights of military aircraft are conducted in accordance with the rules specified in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation – Rules of the Air.

#### 6 SUPERSONIC FLIGHTS

6.1. Exceeding the speed of sound or flying at supersonic speeds is prohibited:

a. at FL 300 and below;

b. w całej przestrzeni powietrznej w godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC (patrz MIL GEN 2.1).

b. within the whole airspace between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC (patrz MIL GEN 2.1).

6.2. Zakaz nie dotyczy lotów wykonywanych w celu przechwycenia statków powietrznych naruszających granicę państwową lub obowiązujące zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej.

6.2. The prohibition shall not apply to flights performed for interception of aircraft which infringe the state border or bindings rules of airspace use.

## 7 LOTY UZBROJONYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

## 7 FLIGHTS OF COMBAT-EQUIPPED AIRCRAFT

7.1. Użycie uzbrojenia lotniczego może mieć miejsce podczas lotów bojowych lub w ramach szkolenia i treningu personelu latającego lotnictwa wojskowego.

7.1. Airborne weapons may be used in combat flights or training of military flight crews.

Zasady użycia uzbrojenia w lotach bojowych określają odrębne przepisy.

The principles of using weapons in combat flights are specified by separate regulations.

7.2. Użycie uzbrojenia lotniczego w ramach szkolenia i treningu personelu latającego może mieć miejsce wyłącznie na poligonach, zgodnie z ustaleniami zawartymi w instrukcji użytkowania danego poligonu.

7.2. Airborne weapons may be used in training of military flight crews exclusively within exercise areas in accordance with the provisions of the Operations Manual of the exercise area concerned.

## 8 LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

## 8 FLIGHTS OF UNMANNED AIRCRAFT

8.1. Szczegóły w zakresie wykonywania lotów wojskowych bezzałogowych statków powietrznych w elastycznych elementach przestrzeni powietrznej zostały określone w Rozkazie Nr 362 Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych z dnia 10 sierpnia 2016 r. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Zasad użytkowania wydzielonych elementów (D, TSA, TRA, MRT, MCTR/MTMA) polskiej przestrzeni powietrznej przez bezzałogowe statki powietrzne (UAV)”

8.1. Details on the conducting of flights by military unmanned aerial vehicles within flexible airspace elements are specified by the Order No 362 of General Commander of Branches of Armed Forces of 10 August 2016 on the introduction for official use of Principles of the Use of Segregated Polish Airspace Elements (D, TSA, TRA, MRT, MCTR/MTMA) by unmanned aerial vehicles (UAV).

8.2. Szczegóły w zakresie wykonywania lotów wojskowych bezzałogowych statków powietrznych poza elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej zostały określone w Rozporządzeniu 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 2016 r. poz. 1993, z późniejszymi zmianami).

8.2. Details on the conducting of flights by military unmanned aerial vehicles outside flexible airspace elements are specified by the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 26 March 2013 on the exemption from use of certain provisions of the Act - Aviation Law to certain types of aircraft and on determining conditions and requirements related to the use of these aircraft (Journal of Laws 1993 of 2016 as amended).

## 9 LOTY W POZOROWANYCH WARUNKACH BRAKU WIDOCZNOŚCI

## 9 FLIGHTS UNDER SIMULATED ZERO VISIBILITY CONDITIONS

9.1. Loty w pozorowanych warunkach braku widoczności wykonuje się wyłącznie na statkach powietrznych wyposażonych w podwójny układ sterowania oraz na statkach powietrznych z załogą jednoosobową wyposażonych

9.1. Flights under simulated zero visibility conditions are conducted exclusively by aircraft equipped with a double control system or aircraft flown by one-man crews, equipped with a retractable cockpit cover system supported by an

w automatyczny system odsłaniania kabiny zdublowany systemem ręcznym i rejestrator parametrów lotu rejestrujący zasłonięcie i odsłonięcie kabiny.

9.2. Szczegółowe zasady wykonywania lotów w pozorowanych warunkach lub braku widoczności zawarte są w RL-2016.

## 10 LOTY KOSZĄCE

10.1. Loty koszące zezwala się wykonywać zgodnie z przepisami wykonywania lotów według VFR z widocznością ziemi w dzień w wyselekcjonowanych dla potrzeb lotnictwa wojskowego przestrzeniach powietrznych.

10.2. Załoga statku powietrznego obowiązana jest utrzymywać wysokość rzeczywistą lotu koszącego w stosunku do ukształtowania i pokrycia terenu według oceny wzrokowej.

10.3. W przestrzeniach wykonywania lotów koszących należy uwzględnić okresy migracji ptaków i rejonu ich koncentracji.

10.4. Szczegółowe zasady wykonywania lotów koszących zawarte są w RL-2016.

## 11 LOTY NAD OBSZAREM WODNYM

11.1. Zabrania się wykonywania lotów nad obszarem wodnym bez zapewnienia środków ratowniczych dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Wyjątek stanowią loty nad śródlądowymi obszarami wodnymi, nad którymi warunki wykonywania lotu zapewniają wykonanie przymusowego lądowania lub przyziemienia ze spadochronem na lądzie.

11.2. Środki ratownicze dla załóg statków powietrznych wykonujących loty nad obszarami wodnymi określa instrukcja użytkowania (techniki pilotowania, eksploatacji) statku powietrznego oraz instrukcja zabezpieczenia wysokościoworatowniczego. Każdej z pozostałych osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego wymaga się zapewnić co najmniej kamizelkę ratunkową (asekuracyjną), a w lotach na odległość powyżej 30 minut lotu od linii brzegowej – również miejsce na tratwie ratunkowej.

11.3. Zabrania się przelotów na wysokościach lotu koszącego nad jednostkami pływającymi, jeżeli nie było to przewidziane w zadaniu.

equivalent manual system or flight data recorder able to record the covering and uncovering of the cockpit.

9.2. Detailed rules for conducting flights under simulated or zero visibility conditions are contained in the RL-2016 document.

## 10 LOW LEVEL FLIGHTS

10.1. Low level flights may be performed under VFR, with the surface in sight, by day, and within airspace elements segregated for the purposes of Polish Armed Forces aviation.

10.2. The crew of the aircraft is obliged to maintain a true height relative to the features of the ground according to visual assessment.

10.3. Within the areas of low level flights, the bird migration periods and bird concentration areas shall be taken into consideration.

10.4. Detailed rules for conducting low level flights are contained in the RL-2016 document.

## 11 FLIGHTS OVER WATER

11.1. Flights over water are prohibited if survival equipment is not available for every person on board of the aircraft. An exception to this is flights over inland water areas, where the flight conditions allow the aircraft to conduct a forced landing or touchdown deploying a parachute on the ground.

11.2. The survival equipment for crews of aircraft conducting flights over water is specified by the Aircraft Operations Manual (flying and maintenance techniques) and the Air Rescue Provision Manual. Each of the remaining persons on board of the aircraft shall be provided at least a life jacket, and, on flights longer than 30 minutes flying time from the coastline – a place in the life raft.

11.3. It is prohibited to conduct flights at low levels over vessels if this is not specified in the task.

#### **12 LOTY W RAMACH MISJI "AIR POLICING"**

Zasady wykonywania lotów w ramach misji AIR POLICING określa Porozumienie o współpracy pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego w zakresie wykonywania misji AIR POLICING.

#### **13 LOTY Z WYKORZYSTANIEM NVG**

Loty z wykorzystaniem NVG wykonywane są na podstawie minimów określonych w wewnętrznych przepisach organizatorów tych lotów.

#### **12 "AIR-POLICING" FLIGHTS**

The rules for conducting AIR POLICING flights are specified by the Agreement on Cooperation between Polish Air Navigation Services Agency and Operations Command of Armed Forces – Air Force Command with regard to the conduct of AIR POLICING missions.

#### **13 FLIGHTS USING NVG**

Flights using NVG are conducted in compliance with minima specified by internal rules of the organisers of those flights.

## ENR 1.2 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTU Z WIDOCZNOŚCIĄ

1. W FIR Warszawa w lotach z widocznością (loty VFR) stosuje się przepisy zawarte w pkt. SERA.5005 i SERA.5010 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, wraz z uszczegółowieniem w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego.
2. Zwolnienia z wymogów przepisów dotyczących lotów VFR mogą być dokonane zgodnie z zapisami zawartymi w MIL ENR 1.1 pkt 1.6.
3. W FIR Warszawa przyjmuje się że:
  - loty wykonywane w okresie od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca są to loty dzienne;
  - loty wykonywane w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca są to loty nocne.
4. Minima widzialności i odległości od chmur w VMC przedstawiono w tabeli poniżej:

## ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1. For VFR flights within the FIR Warszawa, the provisions of SERA.5005 and SERA.5010 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 are applicable, along with their specification in the Order of the Minister of Infrastructure of 17 July 2020 on air traffic rules.
2. Exemptions from the requirements for VFR flights may be obtained in accordance with MIL ENR 1.1 point 1.6.
3. Within the FIR Warszawa:
  - flights conducted between 30 minutes before sunrise and 30 minutes after sunset shall be regarded as day flights;
  - flights conducted between 30 minutes after sunset and 30 minutes before sunrise shall be regarded as night flights.
4. The VMC visibility and distance from cloud minima are contained in the table below:

ZAKRES WYSOKOŚCI ALTITUDE BAND	KLASA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ AIRSPACE CLASS	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE FLIGHT VISIBILITY	ODLEGŁOŚĆ OD CHMUR DISTANCE FROM CLOUD
Na poziomie FL 100 i powyżej/ At and above FL 100	C	8 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
Poniżej FL 100 i powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ Below FL 100 and above 900 m (3000 ft) AMSL or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D G	5 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
Na i poniżej 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ At and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D	5 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
	G	5 km*	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi/ Clear of cloud and with the surface in sight

\* Loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w dzień w klasie przestrzeni G, o której mowa w pkt. SERA.6001 lit. a) pkt 7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, na i poniżej wysokości 900 m (3000 ft) nad

\* VFR flights by day in airspace Class G referred to in SERA.6001 (a)(7) of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 at or below 900 m (3000 ft) above mean sea level or 300 m (1000 ft) above terrain –



poziomem morza albo 300 m (1000 ft) nad poziomem terenu – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, przy widzialności w locie poniżej 5 km, wykonuje się:

- a) przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 m:
    - 1) z prędkością przyrządową (IAS – Indicated Airspeed) 140 węzłów (kt) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji lub
    - 2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, w szczególności w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;
  - b) śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji.
5. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR loty, VFR wykonywane są tak aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równej lub większej niż wartości określone w tabeli w pkt. 4.
6. Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku są niższe niż następujące wartości minimalne:
- a) pułap chmur jest niższy niż 450 m (1500 ft); lub
  - b) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.
7. Loty VFR mogą być wykonywane w nocy pod warunkiem stosowania się do następujących wymogów:
- 1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska, plan lotu przedstawia się zgodnie z przepisami zawartymi w punkcie SERA.4001 lit. b) pkt 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (patrz MIL ENR 1.10);
  - 2) o ile jest to możliwe, operatorzy lotów nawiązują i utrzymują dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS;
  - 3) stosowane są wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur określone w tabeli pkt 4 powyżej, z następującymi wyjątkami:
    - (i) pułap chmur nie może wynosić mniej niż 450 m (1500 ft);
    - (ii) przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w punktach 1) i 2) pod tabelą pkt 4, nie mają zastosowania;
    - (iii) w klasach przestrzeni C, D i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią;

whichever is the higher, in a flight visibility of not less than 5 km shall be conducted:

- a) in flight visibilities reduced to not less than 1500 m:
    - 1) at speeds of 140 kt (IAS – Indicated Airspeed) or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision or
    - 2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;
  - b) by helicopters in less than 800 m flight visibility, if maneuvered at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.
5. Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in table point 4.
6. Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take-off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
- a) the ceiling is less than 450 m (1500 ft); or
  - b) the ground visibility is less than 5 km.
7. VFR flights may be conducted at night provided that the following conditions are complied:
- 1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001(b)(6) Appendix to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (see MIL ENR 1.10);
  - 2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;
  - 3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in table point 4 shall apply except that:
    - (i) the ceiling cannot be less than 450 m (1500 ft);
    - (ii) (ii) the reduced flight visibility provisions specified in points 1) and 2) below the table point 4 shall not apply;
    - (iii) in airspace Classes C, D and G, at and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot maintains continuous sight of the surface;

4) z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR w nocy jest wykonywany:

(i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi na poziomie co najmniej 600 m (2000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;

(ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt. (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

8. Loty VFR nie mogą być wykonywane:

a) z prędkościami okolodźwiękowymi lub naddźwiękowymi;

b) powyżej FL 195 z wyłączeniem aktywnych elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami oraz parametrami opisanymi w ML ENR 5.2.1 oraz tymczasowych stref opublikowanymi w SUP lub NOTAM. .

9. Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR nie jest wykonywany:

1) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;

2) nad terenem innym niż wymieniony w punkcie 1) na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego

**Uwaga:** z uwzględnieniem zakazów lub ograniczeń w MIL ENR 5.1.

10. Jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego nie wskazano inaczej, loty VFR w przelotach poziomych wykonywanych powyżej 900 m (3000 ft) nad ziemią lub wodą są wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danej linii drogi, zgodnie z tabelą poziomów umieszczoną w Dodatku 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

11. Loty VFR są wykonywane zgodnie z przepisami sekcji 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, gdy:

1) są wykonywane w przestrzeniach klasy C i D;

2) stanowią część ruchu lotniskowego na lotniskach kontrolowanych lub

3) są wykonywane jako loty specjalne VFR.

12. Jeżeli lot VFR wykonywany jest w strefach ADIZ, o których mowa w MIL ENR 5.2.3, obowiązuje złożenie planu lotu (patrz MIL ENR 1.10) oraz utrzymywanie dwustronnej łączności radiowej z odpowiednim organem ATS.

12.1. W strefach ADIZ, za zgodą właściwego organu wojskowego, dopuszcza się loty statków powietrznych, które nie posiadają wyposażenia umożliwiającego utrzymanie

4) except when necessary for take-off or landing, a VFR flight at night is flown:

(i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

(ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

8. VFR flights shall not be operated:

a) at transonic and supersonic speeds;

b) above FL 195 excluding active flexible elements of the airspace in accordance with the provisions and parameters described in MIL ENR 5.2.1 and temporary areas published in SUP or NOTAM.

9. Except when necessary for take-off or landing, a VFR flight shall not be flown:

1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

2) elsewhere than as specified in point 1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

**Remark:** taking into consideration prohibitions and restrictions described in MIL ENR 5.1.

10. Except where otherwise indicated in ATC clearances, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3 to the Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

11. VFR flights are performed in compliance with the provisions of section 8 of the Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 when:

1) operated within Classes C and D airspace;

2) forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes or

3) operated as special VFR flights.

12. If a VFR flight is conducted within ADIZs referred to in MIL ENR 5.2.3, it is subject to the requirement to submit a flight plan (see MIL ENR 1.10) and maintain two-way communication with the relevant ATS unit.

12.1. In ADIZ, upon the permission of a relevant military unit, flights of aircraft not fitted with the equipment for maintaining a two-way communication with ATS units are permitted without

dwustronnej łączności z organami ATS, bez złożenia planu lotu po poinformowaniu organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska, o lokalizacji i czasie lotów.

**Uwaga:**

Właściwy organ wojskowy:  
Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego  
tel.: +48-261-828-766

13. Statek powietrzny wykonujący lot zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością, który zamierza przejść do lotu wykonywanego według wskazań przyrządów:

1) jeżeli plan lotu został przedstawiony, podaje konieczne zmiany, jakie mają być wprowadzone w jego bieżącym planie lotu lub

2) zgodnie z wymogami zawartymi w SERA.4001 lit. b) przedstawia plan lotu właściwemu organowi ATS tak szybko, jak jest to możliwe, aby otrzymać zezwolenie przed rozpoczęciem lotu IFR w przestrzeni kontrolowanej.

14. Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. W lotach specjalnych VFR obowiązują następujące warunki dodatkowe:

a) loty specjalne VFR można wykonywać wyłącznie w ciągu dnia;

b) w przypadku pilota:

- 1) z dala od chmur i z widocznością terenu;
- 2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
- 3) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji oraz

c) organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statków powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, bądź na wejście do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku są niższe niż następujące wartości minimalne:

- 1) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;
- 2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).

14.1. Loty specjalne VFR śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze mogą być wykonywane w innych warunkach po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia o którym mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (EU) 923/2012 wydanego na podstawie wniosku o którym mowa w MIL ENR 1.1 pkt 1.6.

15. Istnieją odstępstwa od przepisów wykonywania lotów z widocznością (VFR) dla wojskowych statków powietrznych w

a filed flight plan upon reporting the flight location and time to the ATS unit responsible for the area in which the flight shall be performed or to AMC Poland.

**Remark:**

Relevant military unit:  
Air Operations Centre - Air Component Command  
phone: +48-261-828-766

13. An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

1) if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan or

2) as required by SERA.4001(b), submit a flight plan to the appropriate ATS unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

14. Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. In special VFR flights the following additional conditions shall be applied:

a) special VFR flights may be conducted during day only;

b) by the pilot:

- 1) clear of cloud and with the surface in sight;
- 2) the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
- 3) fly at a speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision and

c) an air traffic control unit shall not issue a special clearance to aircraft to take-off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

- 1) the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters, less than 800 m;
- 2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

14.1. Special VFR flights of helicopters in special cases, such as police flights, medical flights, search and rescue operations, fire-fighting, may be conducted under other conditions with the specific permission referred to in Article 4 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 issued following application referred to in MIL ENR 1.1 point 1.6.

15. There are derogations from visual flight rules for military aircraft within FIR Warszawa which have been published in

FIR Warszawa, które zostały opublikowane w następujących decyzjach Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

LOŻ.1.073.2.2021.ULC.1  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.2  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.3  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.4.

the following decisions of the President of the Civil Aviation Authority:

LOŻ.1.073.2.2021.ULC.1  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.2  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.3  
LOŻ.1.073.2.2021.ULC.4.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.3 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW

### 1 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW

#### 1.1 Przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR

##### 1.1.1 Wyposażenie statku powietrznego

Do wykonania lotu IFR statek powietrzny powinien być wyposażony w odpowiednie przyrządy i urządzenia nawigacyjne, które pozwolą wykonać zaplanowany lot.

##### 1.1.2 Minimalne poziomy

Z wyjątkiem, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania lub z wyjątkiem, gdy właściwa władza udzieliła specjalnego zezwolenia, lot IFR jest wykonywany na poziomie, który nie znajduje się poniżej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustalonej przez Państwo, nad którego terytorium odbywa się lot, lub gdy taka minimalna bezwzględna wysokość lotu nie została ustalona:

- a) nad terenem wyżynnym lub nad górami – co najmniej 600 m (2000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;
- b) nad terenem innym niż wymieniony w lit. a) co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

**UWAGA 1:** Przy określaniu przypuszczalnej pozycji statku powietrznego należy uwzględnić dokładność nawigacji, jaką można osiągnąć na danym odcinku trasy, mając na uwadze dostępne urządzenia nawigacyjne na ziemi oraz na pokładzie statku powietrznego.

**UWAGA 2:** patrz również punkt 3.1.2 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

**UWAGA 3:** z uwzględnieniem zakazów lub ograniczeń w AIP Polska ENR 5.1.

##### 1.1.3 Przejście z lotu IFR do lotu VFR

1.1.3.1. Dowódca statku powietrznego zamierzający przejść z lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów, według wskazań przyrządów do lotu zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, jeżeli plan lotu został przedstawiony, zawiadamia właściwy organ służb ruchu lotniczego, że lot IFR został anulowany i podaje zmiany, jakie wprowadzane są do jego bieżącego planu lotu.

## ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

### 1 INSTRUMENT FLIGHT RULES

#### 1.1 Rules applicable to all IFR flights

##### 1.1.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown.

##### 1.1.2 Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the appropriate authority, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:

- a) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
- b) elsewhere than as specified in a), at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

**REMARK 1:** The estimated position of the aircraft will take account of the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft.

**REMARK 2:** see also point 3.1.2 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation.

**REMARK 3:** taking into consideration prohibitions and restrictions described in AIP Poland ENR 5.1.

##### 1.1.3 Change from IFR flight to VFR flight

1.1.3.1. An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall, if a flight plan was submitted, notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

#### 1.1.3.2.

Jeśli dowódca statku powietrznego, wykonujący lot zgodnie z przepisami dla lotów, według wskaźników przyrządów, wykonuje lot w warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością lub napotyka takie warunki, nie anuluje swego lotu IFR, jeżeli nie przewiduje, że w ciągu wystarczającego odstępu czasu, lot będzie wykonywany w stabilnych warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością.

### 1.2 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej

1.2.1. Loty IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej są wykonywane zgodnie z ustaleniami zawartymi w punkcie 3.6 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

1.2.2. Lot IFR wykonywany jako przelot w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, odbywa się na poziomie przelotu lub – jeżeli dowódca statku powietrznego został upoważniony do stosowania technik przelotu ze wznoszeniem – między dwoma poziomami lub powyżej poziomu wybranego:

- a) z tabel poziomów przelotu podanych w Dodatku 3 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym lub
- b) ze zmodyfikowanej tabeli poziomów przelotu, gdy taka została ustalona zgodnie z Dodatkiem 3 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dla lotu powyżej FL 410, z tym, że uzależnienie poziomów od kąta drogi podanych w tabeli nie obowiązuje, jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego podano inaczej lub właściwa władza ATS ustaliła inaczej w Zbiorze Informacji Lotniczych.

### 1.3 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną

#### 1.3.1 Poziomy przelotów

Lot IFR w przelocie poziomym, wykonywany poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, odbywa się na poziomie przelotu odpowiednim dla jego kąta drogi, jak podano:

- a) w tabelach poziomów przelotu w Dodatku 3 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, chyba że właściwa władza ATS ustaliła inaczej dla lotów na/poniżej 900 m (3000 ft) nad średnim poziomem morza lub
- b) w zmodyfikowanej tabeli poziomów przelotu, jeżeli taka jest ustalona zgodnie z Dodatkiem 3 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dla lotu powyżej FL 410.

#### UWAGA:

Przepis ten nie wyklucza stosowania technik przelotu ze wznoszeniem, przez statki powietrzne w lotach naddźwiękowych.

#### 1.1.3.2.

When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

### 1.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

1.2.1. IFR flights shall comply with the provisions of point 3.6 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation when operated in controlled airspace.

1.2.2. An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorized to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from:

- a) the tables of cruising levels in Appendix 3 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation or
- b) a modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix 3 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation for flight above FL 410, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the appropriate ATS authority in the Aeronautical Information Publication.

### 1.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

#### 1.3.1 Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in:

- a) the tables of cruising levels in Appendix 3 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, except when otherwise specified by the appropriate ATS authority for flight at or below 900 m (3000 ft) above mean sea level or
- b) a modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix 3 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation for flight above FL 410.

#### REMARK:

This provision does not preclude the use of cruise climb techniques by aircraft in supersonic flight.

### 1.3.2 Łączność

W locie IFR wykonywanym poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, lecz w strefach lub do stref albo wzdłuż tras określonych przez właściwą władzę ATS zgodnie z punktem 3.3.1.2 c) lub d) Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, utrzymywany jest nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązana, odpowiednio do potrzeb, dwukierunkowa łączność z organem służb ruchu lotniczego, zapewniającym służbę informacji powietrznej.

#### UWAGA:

Patrz uwaga następująca po punkcie 3.6.5.1 Załącznika 2 ICAO do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

### 1.3.3 Meldunki pozycyjne

Jeśli właściwa władza ATS wymaga, aby dowódca statku powietrznego, wykonujący lot IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną:

- przedstawił plan lotu,
- utrzymywał nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązał, odpowiednio do potrzeb, dwukierunkową łączność z organem służb ruchu lotniczego, zapewniającym służbę informacji powietrznej,

to melduje on pozycję, jak podano w punkcie 3.6.3 Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym dla lotów kontrolowanych.

### 1.3.2 Communications

An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the appropriate ATS authority in accordance with 3.3.1.2 c) or d) Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

#### REMARK:

See notes following point 3.6.5.1 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation.

### 1.3.3 Position reports

An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the appropriate ATS authority to:

- submit a flight plan,
- maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service,

shall report position as specified in point 3.6.3 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation for controlled flights.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ENR 1.4 KLASYFIKACJA I OPIS PRZESTRZENI  
POWIETRZNEJ ATS

ENR 1.4 ATS AIRSPACE CLASSIFICATION AND  
DESCRIPTION

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRODNICZENIA PRĘDKOŚCI*/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
A****	Tylko IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	IFR only	All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
B****	IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
		All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
	VFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
		All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
		IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
	VFR	VFR od IFR	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; 2) Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu VFR/ VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
		VFR from IFR	1) Air traffic control service for separation from IFR; 2) Air traffic control service, VFR/ VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
		IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
	VFR	Nie zapewnia się	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/ VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
		NIL	Air traffic control service IFR/VFR and VFR/ VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes
E****	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego i jeżeli to jest możliwe, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI*/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
		IFR from IFR	Air traffic control service and, as far as practical, traffic information about VFR flights	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes
	VFR	Brak	informacja o ruchu, o ile jest to możliwe	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Nie**	Nie**	Nie
		NIL	Traffic information as far as practical	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	No**	No**	No
F****	IFR	IFR od IFR, o ile jest to możliwe	Służba doradcza ruchu lotniczego; Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak ***	Nie***	Nie

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
	VFR	IFR from IFR as far as practical	Air traffic advisory service; Flight information service if requested	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes***	No***	No
		Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Nie**	Nie**	Nie
		NIL	Flight information service if requested	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	No**	No**	No
G	IFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Tak **	Nie**	Nie
		NIL	Flight information service if requested	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	Yes**	No**	No

KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS - ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW							
ATS AIRSPACE CLASSES - SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS							
KLASA/ CLASS	RODZAJ LOTU/ TYPE OF FLIGHT	ZAPEWNIANA SEPARACJA/ SEPARATION PROVIDED	ZAPEWNIANA SŁUŻBA/ SERVICE PROVIDED	OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI*/ SPEED LIMITATION*	WYMAGANA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	WYMAGANA CIĄGŁA DWU- KIERUNKOWA ŁĄCZNOŚĆ FONICZNA POWIETRZE- ZIEMIA/ CONTINUOUS TWO-WAY AIR- GROUND VOICE COMMUNICATION REQUIRED	KONIECZNOŚĆ UZYSKANIA ZEZWOLENIA ATC/ SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
1	2	3	4	5	6	7	8
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kt poniżej 3050 m (10000 ft) AMSL	Nie**	Nie**	Nie
		NIL	Flight information service if requested	250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL	No**	No**	No

\* Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3050 m (10000 ft) AMSL, należy stosować FL 100 zamiast 10000 ft. Właściwy organ może zwolnić z tego wymogu typy statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.

\*\* Piloci utrzymują ciągle nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

\*\*\* Foniczna łączność powietrze-ziemia jest obowiązkowa w przypadku lotów korzystających ze służby doradczej. Piloci utrzymują ciągle nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

\*\*\*\* Klasa niestosowana w FIR Warszawa.

\* When the level of the transition altitude is lower than 3050 m (10000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10000 ft. Competent authority may also exempt aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

\*\* Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.

\*\*\* Air-ground voice communications mandatory for flights participating in the advisory service. Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.

\*\*\*\* Class not used in FIR Warszawa.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.5 PROCEDURY OCZEKIWANIA, PODEJŚCIA I STARTU

### 1 ZASADY OGÓLNE

1.1. Procedury oczekiwania, zbliżania i odlotu oparte są na procedurach zawartych w dokumencie ICAO Doc 8168-OPS/611.

### 2 PRZYLOTY I LĄDOWANIA

2.1. Statki powietrzne w locie IFR, wlatujące do rejonu lotniska kontrolowanego (TMA) lub do strefy lotniska kontrolowanego (CTR) i lądujące na tych lotniskach, otrzymują zezwolenie na oczekiwanie w określonym punkcie i polecenie nawiązania łączności z organem kontroli zbliżania lub kontroli lotniska w określonym czasie, na określonym poziomie lub w określonej pozycji.

Statki powietrzne powinny stosować się do tych poleceń aż do otrzymania dalszych instrukcji od organu kontroli zbliżania lub kontroli lotniska.

Jeżeli ważność zezwolenia kończy się, a statek powietrzny nie otrzymał dalszych instrukcji, to powinien on wykonywać procedurę oczekiwania na poziomie podanym w ostatnim zezwoleniu.

2.2. Ze względu na ograniczoną dostępną przestrzeń powietrzną ważne jest, aby podejście do strefy oczekiwania i wykonanie procedur oczekiwania były jak najdokładniejsze. Piloti obowiązani są do zawiadomienia ATC, jeżeli z jakichkolwiek powodów zbliżanie i/lub oczekiwanie nie może być wykonane zgodnie z wymaganiami.

### 3 ODLOTY

3.1. Statki powietrzne podejmujące lot IFR z lotnisk kontrolowanych otrzymują zezwolenie ATC od miejscowej kontroli lotniska. Granicą ważności tego zezwolenia będzie zazwyczaj lotnisko pierwszego zamierzonego lądowania.

3.2. Statki powietrzne mające wykonać lot międzynarodowy z lotnisk niekontrolowanych nie powinny startować bez uprzedniego uzgodnienia z ACC WARSZAWA.

3.3. Po nawiązaniu łączności z właściwym organem ACC dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do potwierdzenia planowanego/żądanego poziomu lotu.

## ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

### 1 GENERAL RULES

1.1. The holding, approach and departure procedures are based on those contained in ICAO Doc 8168-OPS/611.

### 2 ARRIVING AND LANDING FLIGHTS

2.1. IFR flights entering a Terminal Control Area (TMA) or Aerodrome Control Zone (CTR) and landing will be cleared to hold at a specific holding point and instructed to contact the approach or aerodrome control unit at a specified time, level or position.

The terms of this clearance shall be adhered to until further instructions are received from the approach or aerodrome control unit.

If the clearance limit is reached before further instructions have been received, a holding procedure shall be carried out at the last authorised flight level.

2.2. Due to the limited airspace available, it is important that the approaches to the holding patterns and the holding procedures are carried out as accurately as possible. Pilots are obliged to inform ATC if for any reason the approach and/or holding cannot be performed as required.

### 3 DEPARTING FLIGHTS

3.1. IFR flights departing from controlled aerodromes will receive ATC clearance from the local Aerodrome Control (TWR). The clearance limit will normally be the aerodrome of the first intended landing.

3.2. International flights departing from non-controlled aerodromes shall not take-off without prior arrangement with WARSZAWA ACC.

3.3. After initial contact with the ACC unit the pilot-in-command is obliged to confirm the planned/requested cruising level.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 1.6 SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA  
ATS**

**ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND  
PROCEDURES**

Patrz: AIP Polska.

See: AIP Poland.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.7 PROCEDURY DOTYCZĄCE NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZA

### 1 WSTĘP

1.1. Procedury nastawiania wysokościomierza stosowane w FIR Warszawa są zgodne z procedurami zawartymi w dokumencie ICAO Doc 8168 - OPS/611 tom 1, z wyjątkiem różnic podanych poniżej w punkcie 1.2.

1.2. W FIR Warszawa, w lotach na i poniżej wysokości bezwzględnej 6500 ft obowiązuje nastawienie wysokościomierza na QNH.

1.2.1. W przestrzeni niekontrolowanej FIR Warszawa wyznaczono regiony nastawiania wysokościomierzy (patrz AIP Polska GEN 3.5.2-1). W każdym z regionów obowiązuje nastawienie wysokościomierzy na jedno ciśnienie QNH skalkulowane w taki sposób, aby w niekorzystnych warunkach zapewnić przewyższenie nad przeszkodami. Wartość ciśnienia QNH podaje właściwy organ ATS.

1.2.2. W przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasa G) pod segmentami TMA/MTMA, których dolna granica znajduje się na i poniżej wysokości bezwzględnej 6500 ft, obowiązuje nastawienie wysokościomierza na ciśnienie QNH głównego lotniska kontrolowanego lub głównego lotniska wojskowego w tym TMA/MTMA, natomiast pod segmentami TMA/MTMA, których dolna granica znajduje się powyżej wysokości bezwzględnej 6500 ft, i o ile lot odbywa się na i poniżej wysokości przejściowej, obowiązuje nastawienie wysokościomierza na ciśnienie QNH regionalne.

1.2.3. W każdym rejonie kontrolowanym TMA/MTMA obowiązuje nastawienie wysokościomierzy na wspólne ciśnienie QNH, skalkulowane dla głównego lotniska rejonu TMA/MTMA. Wspólne QNH jest podawane przez właściwy organ ATC lub komunikat ATIS. W tabeli poniżej pokazano lotniska, których ciśnienie QNH jest wspólnym ciśnieniem QNH dla całego TMA/MTMA.

TMA/MTMA	Lotnisko/Aerodrome
TMA BYDGOSZCZ	EPBY
TMA GDAŃSK	EPGD
TMA LUBLIN	EPLB
TMA ŁÓDŹ	EPLL
LTMA KRAKÓW, sector EPKK	EPKK
LTMA KRAKÓW, sector EPKT	EPKT
TMA POZNAŃ NORTH	EPPO
TMA POZNAŃ SOUTH	EPWR
TMA RZESZÓW	EPRZ
TMA SZCZECIN	EPSC
TMA WARSZAWA	EPWA
TMA ZIELONA GÓRA	EPZG

## ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

### 1 INTRODUCTION

1.1. The Altimeter Setting Procedures applicable within the FIR Warszawa conform with procedures contained in ICAO Doc 8168 – OPS/611 Volume 1, except differences given in full in point 1.2.

1.2. The QNH altimeter setting is obligatory for flights at or below 6500 ft AMSL within the FIR Warszawa airspace.

1.2.1. The altimeter setting regions (see AIP Poland GEN 3.5.2-1), have been designated within the FIR Warszawa uncontrolled airspace. The same QNH altimeter setting is obligatory within particular regions, calculated such that the obstacle clearance is provided in poor conditions. The QNH pressure value is provided by the relevant ATS unit.

1.2.2. Within the uncontrolled airspace (Class G), below TMA/MTMA segments the lower limit of which is at or below 6500 ft, the QNH altimeter setting of the main controlled aerodrome or main military aerodrome within the TMA/MTMA is obligatory, whereas below TMA/MTMA segments the lower limit of which is above 6500 ft and as long as the flight is carried out at or below the transition altitude, the QNH regional pressure setting is obligatory.

1.2.3. Within every terminal control area (TMA/MTMA) it is obligatory to set the altimeters to the common QNH pressure, calculated for the main aerodrome within the TMA/MTMA. The common QNH is given either by the relevant ATC unit or ATIS broadcast. The table below shows aerodromes for which the QNH is the common QNH for the entire TMA/MTMA.

TMA/MTMA	Lotnisko/Aerodrome
MTMA DĘBLIN	EPDE
MTMA ŁASK	EPLK
MTMA MALBORK	EPMB
MTMA MIROŚLAWIEC	EPMI
MTMA MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM
MTMA POWIDZ	EPPW
MTMA RADOM	EPRA
MTMA ŚWIDWIN	EPSN

1.3. Wartości ciśnienia podawane są w hektopaskalach (hPa).

1.4. Na żądanie dowódcy statku powietrznego lotniskowy organ ATS podaje ciśnienie odniesione do poziomu wskazanego lotniska lub proggu drogi startowej w użyciu (QFE).

## 2 PROCEDURY

2.1. Dla zapewnienia separacji lub w ramach zapewnienia służby informacji powietrznej poniżej bezwzględnej wysokości przejściowej organy ATS będą podawały dowódcom statków powietrznych bezwzględne wysokości lotów.

2.2. Na lotniskach wojskowych i w strefach tych lotnisk (MCTR/MTMA) obowiązuje nastawienie wysokościomierza według QNH, chyba że lokalnie opublikowane przepisy stanowią inaczej.

2.3. Podczas wykonywania lotów związanych z pracami agrotechnicznymi, montażowymi itp. w rejonie położonym w pobliżu lotniska (ładowiska) wysokościomierz może być nastawiony na:

a. ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (ładowiska) – QFE, o ile różnica wzniesień lotniska (ładowiska) i terenu, nad którym wykonuje się te prace, jest nieznaczna, a pozycja w płaszczyźnie pionowej statku powietrznego może być wyrażana jako wysokość względna nad lotniskiem (ładowiskiem);

b. ciśnienie atmosferyczne na poziomie terenu, nad którym wykonuje się te prace, o ile różnica wzniesień lotniska (ładowiska) i tego terenu ma wpływ przy innym nastawieniu wysokościomierza na wykonanie tych prac, a pozycja w płaszczyźnie pionowej statku powietrznego może być wyrażana jako wysokość nad tym terenem.

2.4. Dla podejścia i lądowania na platformie wiertniczej znajdującej się na wodzie wysokościomierz może być nastawiony na ciśnienie atmosferyczne na poziomie platformy, a pozycja w płaszczyźnie pionowej statku powietrznego może być wyrażana jako wysokość nad tą platformą.

2.5. Podczas wykonywania lotów akrobacyjnych wysokościomierz może być nastawiony na ciśnienie atmosferyczne na poziomie terenu, nad którym wykonuje się akrobacje, a pozycja w płaszczyźnie pionowej statku

1.3. The pressure value is given in hPa.

1.4. The QFE value for the indicated aerodrome or the threshold of RWY in use will be given by the ATS unit at the request of the crew.

## 2 PROCEDURES

2.1. For the provision of vertical separation or flight information service ATS units will provide crews with altitudes below the transition altitude.

2.2. While flying within military aerodrome traffic zones (MCTR/MTMA) the QNH setting is obligatory unless otherwise published in local regulations.

2.3. During agrotechnical and/or similar flights conducted within the airspace in the vicinity of an aerodrome (airfield), the altimeter may be set to:

a. QFE at the aerodrome (airfield) assuming that the difference between the aerodrome (airfield) elevation and the terrain over which a flight is to be conducted is insignificant and the vertical position of the aircraft may be expressed as a height over the aerodrome (airfield).

b. QFE at the terrain over which the flight is to be conducted, if the difference between the aerodrome (airfield) elevation and the terrain would affect works to be conducted at other altimeter setting and the vertical position of the aircraft may be expressed as a height over this terrain.

2.4. While approaching and landing at a drilling platform located on the water, the altimeter may be set to the atmospheric pressure at the elevation of the platform, assuming that the vertical position of the aircraft may be expressed as a height at this platform.

2.5. During acrobatic flights the altimeter may be set to the atmospheric pressure over the terrain over which the flight is to

powietrznego może być wyrażana jako wysokość nad tym terenem.

2.6. Procedura nastawienia wysokościomierza w lotach w TMA/MTMA:

2.6.1. Statki powietrzne wlatujące do TMA/MTMA na i poniżej wysokości przejściowej 6500 ft ustawiają wysokościomierze na wspólne QNH na granicy TMA/MTMA.

2.6.2. Statki powietrzne zniżające się w TMA/MTMA ustawiają wysokościomierze na wspólne QNH z chwilą przecięcia poziomu przejściowego.

2.6.3. Jeśli ciśnienie QNH lotniska docelowego różni się od wspólnego ciśnienia QNH dla TMA/MTMA, lądujące statki powietrzne przestawiają wysokościomierze na lokalne QNH lotniska lądowania na granicy CTR/MCTR/ATZ tego lotniska lub bezpośrednio przed rozpoczęciem podejścia końcowego.

2.6.4. Startujące z zamiarem wlotu w TMA statki powietrzne ustawiają wysokościomierze na wspólne QNH nie później niż na granicy TMA.

2.6.5. Statki powietrzne przecinające w naborze wysokość przejściową 6500 ft przestawiają wysokościomierze ze wspólnego ciśnienia QNH na ciśnienie standard (1013,2 hPa).

### 3. POZIOMY PRZEJŚCIOWE W FIR WARSZAWA

3.1. W całym FIR Warszawa obowiązuje jeden poziom przejściowy.

3.1.1. W zależności od rozkładu ciśnienia atmosferycznego w FIR Warszawa poziom ten będzie ustalony na FL 80 albo FL 90.

3.1.2. Aktualna wartość ciśnienia QNH oraz poziom przejściowy podawane są przez organy ATS lub w komunikacji ATIS.

### 4 PROCEDURY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY W PRZESTRZENI RVSM

Tabela poziomów przelotowych obowiązująca w przestrzeni RVSM jest podana w tym rozdziale.

Jeśli wyświetlany w modzie C poziom lotu różni się od poziomu, na który wydano zezwolenie o 90 m (300 ft) lub więcej, kontroler ruchu lotniczego powinien poprosić pilota o sprawdzenie nastawienia wysokościomierza i potwierdzenie aktualnego poziomu lotu statku powietrznego.

#### TABELA POZIOMÓW PRZELOTÓW

Poziomy przelotu, które powinny być stosowane, gdy wymagają tego następujące przepisy: w obszarach, gdzie minimalna separacja pionowa (VSM) 300 m (1000 ft) jest stosowana między FL 290 a FL 410 włącznie:

be conducted assuming that the vertical position of the aircraft may be expressed as a height over this terrain.

2.6. The altimeter setting procedure for flights within TMAs/MTMAs:

2.6.1. Aircraft entering a TMA/MTMA at or below the transition altitude of 6500 ft shall set the altimeters to the common QNH at the TMA/MTMA boundary.

2.6.2. Aircraft descending within a TMA/MTMA shall set the altimeters to the common QNH while crossing the transition level.

2.6.3. If the QNH for the destination aerodrome differs from the common QNH for the TMA/MTMA, the landing aircraft shall change the altimeters to the local QNH of the landing aerodrome at the border of CTR/MCTR/ATZ of the aerodrome or immediately before commencing the final approach.

2.6.4. The aircraft taking-off and intending to enter a TMA shall set the altimeters to the common QNH not later than at the TMA boundary.

2.6.5. The aircraft crossing in climb the transition level of 6500 ft shall change the altimeter setting from the common QNH to the standard pressure (1013.2 hPa).

### 3. TRANSITION LEVELS WITHIN FIR WARSZAWA

3.1. A common transition level will be established for the whole FIR Warszawa.

3.1.1. A transition level of FL 80 or FL 90 will be established depending on the atmospheric pressure distribution within the FIR Warszawa.

3.1.2. The current value of QNH and the current transition level are given either in ATS instructions or in ATIS broadcasts.

### 4 ALTIMETER SETTING PROCEDURES WITHIN RVSM AIRSPACE

A table of cruising levels obligatory within RVSM airspace is published in this chapter.

Where an aircraft's Mode C displayed flight level which differs from the cleared flight level by 90 m (300 ft) or more, the controller should ask the pilot to check the altimeter setting and to confirm the aircraft's present flight level.

#### TABLE OF CRUISING LEVELS

Cruising levels to be observed when so required by the following rules: in the areas where a vertical separation minimum (VSM) of 300 m (1000 ft) is applied between FL 290 and FL 410 inclusive:



MAGNETYCZNY KĄT DROGI/ MAGNETIC TRACK											
OD 000° DO 179° FROM 000° TO 179°						OD 180° DO 359° FROM 180° TO 359°					
Loty IFR/ IFR Flights			Loty VFR/ VFR Flights			Loty IFR/ IFR Flights			Loty VFR/ VFR Flights		
FL	Wysokość bezwzględna/ Altitude		FL	Wysokość bezwzględna/ Altitude		FL	Wysokość bezwzględna/ Altitude		FL	Wysokość bezwzględna/ Altitude	
	Metry/ Metres	Stopy/ Feet		Metry/ Metres	Stopy/ Feet		Metry/ Metres	Stopy/ Feet		Metry/ Metres	Stopy/ Feet
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 500	51 000			
itd./ etc.	itd./ etc.	itd./ etc.				itd./ etc.	itd./ etc.	itd./ etc.			

## ENR 1.8 DODATKOWE PROCEDURY REGIONALNE

### DODATKOWE PROCEDURY REGIONALNE

Loty związane z bezpieczeństwem państwa wykonywane są bez ograniczeń wynikających z klasyfikacji przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa.

1. Podporządkowanie się przepisom, warunkom, ograniczeniom i aktom prawnym wymienionym w rozdziale ENR 1.1 umożliwi obcym statkom powietrznym, zarejestrowanym w jakimkolwiek obcym kraju, który jest jednocześnie członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wykonywanie lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.
2. Statki powietrzne zarejestrowane w obcych krajach nie będących członkami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego a stosujących zasady wzajemności w traktowaniu statków i pilotów polskich, mogą wykonywać loty w Polsce, podporządkowując się przepisom, warunkom i ograniczeniom stosowanym wobec statków powietrznych państw członkowskich ICAO.

### 3 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW W PRZESTRZENI RVSM

Zgodnie z Regionalnymi Procedurami Uzupełniającymi dla Regionu Europy (Doc 7030), w przestrzeni powietrznej EUR RVSM lub ponad nią należy wykonywać loty wg wskazań przyrządów (IFR).

Dlatego też loty w ogólnym ruchu lotniczym (GAT) IFR w FIR Warszawa są wykonywane na poziomie lub powyżej FL 290 zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR).

Z wyjątkiem wyznaczonej przestrzeni powietrznej, w której wykonuje się działania tranzytowe RVSM, w europejskiej przestrzeni RVSM dopuszcza się tylko loty statków powietrznych posiadających zezwolenie na operacje RVSM oraz nie posiadających takiego zezwolenia państwowych statków powietrznych.

Statkami powietrznymi posiadającymi zezwolenie na operacje RVSM są te, dla których operator uzyskał zezwolenie RVSM w państwie, w którym stacjonuje, bądź w państwie rejestracji statku powietrznego.

Informacje dotyczące zdolności do lotu oraz jej utrzymywania, a także praktyk operacyjnych i procedur dla europejskiej przestrzeni powietrznej RVSM są zawarte w Tymczasowych Wytocznych (Temporary Guidance Leaflet, TGL) Nr 6, Wersja Poprawiona 1 Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) oraz w Regionalnych Procedurach Uzupełniających dla Regionu Europy (Doc 7030).

Na operacje statków powietrznych – z wyjątkiem państwowych statków powietrznych – w przestrzeni RVSM w FIR Warszawa wymagane jest zezwolenie RVSM.

#### UWAGA

## ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

### REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

Flights concerned with the State's safety are performed without the FIR Warszawa airspace classification restrictions.

1. Subject to the observance of the applicable rules, conditions, limitations and legislation described in chapter ENR 1.1 foreign civil aircraft registered in any foreign country which at the same time is a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) may be navigated in Poland.
2. Aircraft registered under the laws of foreign countries, not members of the International Civil Aviation Organization, which apply reciprocal treatment rules to Polish aircraft and airmen, may be navigated in Poland subject to the observance of the same rules, conditions, and limitations applicable in the case of aircraft of ICAO member states.

### 3 FLIGHT RULES WITHIN RVSM AIRSPACE

As specified in the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030), flights shall be conducted in accordance with Instrument Flight Rules (IFR) when operated within or above the EUR RVSM airspace.

Therefore, flights operating as General Air Traffic (GAT) within the FIR Warszawa at or above FL 290 shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules.

Except for designated airspace where RVSM transition tasks are carried out, only RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft shall be permitted to operate within the EUR RVSM airspace.

RVSM approved aircraft are those aircraft for which the operator has obtained an RVSM approval, either from the State in which the operator is based, or from the State in which the aircraft is registered.

Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the EUR RVSM airspace is provided in the Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, and the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

Except for State aircraft, RVSM approval is required for aircraft to operate in the RVSM airspace within the FIR Warszawa.

#### REMARK

Warunki prowadzenia operacji podczas wykonywania działań tranzytowych RVSM w europejskiej przestrzeni powietrznej RVSM przez cywilne statki powietrzne nie posiadające zezwoleń RVSM określają Regionalne Procedury Uzupełniające dla Regionu Europy (Doc 7030).

**Odstępstwa od standardów, zalecanych praktyk i procedur ICAO**

W FIR Warszawa nie notuje się odstępstw od standardów, zalecanych praktyk, procedur ICAO dotyczących operacji RVSM.

#### 4 REGIONALNE PROCEDURY UZUPEŁNIAJĄCE

Regionalne procedury uzupełniające są stosowane zgodnie z Regionalnymi Procedurami Uzupełniającymi dla Regionu Europy (Doc 7030).

Zgodnie z paragrafem 3.2.2 Regionalnych Procedur Uzupełniających dla Regionu Europy (Doc 7030) udzielane są zwolnienia dla statków powietrznych nie wyposażonych w radiowy sprzęt łączności 8,33 kHz, pod warunkiem, że:

- a. taki lot jest planowany poza którymkolwiek FIR/UIR w regionie europejskim ICAO EUR, gdzie nie opublikowano odstępstw z wyjątkiem państwowych statków powietrznych wyposażonych w sprzęt UHF (patrz AIP kraju, do którego FIR/UIR ma nastąpić wlot); lub
- b. taki lot wykonywany jest zgodnie z opublikowanymi odstępstwami od wymaganego wyposażenia 8,33 kHz (patrz AIP kraju, do którego FIR/UIR ma nastąpić wlot).

W odniesieniu do państwowych statków powietrznych zwolnienie będzie obowiązywać bezterminowo.

#### **Statki państwowe (Wojsko, Służby Celne, Policja)**

Państwowe statki powietrzne, które są nieregularnymi użytkownikami FIR/UIR (lub sektorów) gdzie separacja 8,33 kHz jest wykorzystywana, korzystają ze stałego zwolnienia, pod warunkiem zdolności komunikowania się w paśmie UHF, tam gdzie jest to możliwe.

Państwowy statek powietrzny bez wyposażenia 8,33 kHz, ale wyposażony w UHF, który jest nieregularnym użytkownikiem przestrzeni powietrznej Polski, będzie obsługiwany na VHF (25 kHz) na częstotliwości opublikowanej dla tego sektora.

Tam gdzie nie istnieje pokrycie UHF, państwowe statki powietrzne nie wyposażone w radiowy sprzęt łączności 8,33 kHz, mogą być nie dopuszczone do operowania w przestrzeni powietrznej, gdzie wymagana jest separacja międzykanałowa 8,33 kHz.

#### **UWAGA**

Nieregularny użytkownik przestrzeni powietrznej jest określany jako użytkownik, który nie przekracza 30 godzin lotu na rok w danej przestrzeni powietrznej.

The provisions applicable to non-RVSM approved civil operations in EUR RVSM airspace where RVSM transition tasks are carried out are as specified in the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

#### **Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures**

No differences from ICAO standards, recommended practices and procedures related to RVSM operations are in force within the FIR Warszawa.

#### 4 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

Regional Supplementary Procedures are applied in accordance with Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

In accordance with paragraph 3.2.2 of Regional Supplementary Procedures (Doc 7030), exemptions are granted to aircraft not equipped with 8.33 kHz channel spacing capable radio equipment on condition that:

- a. such flight is planned to remain clear of any FIR/UIR in the EUR Region where no exemption has been published except for UHF equipped State aircraft (refer to the State AIP covering the FIR/UIR concerned); or
- b. such flight is operated in accordance with exemptions published (refer to the State AIP covering the FIR/UIR concerned).

In respect to State aircraft, no time limit applies.

#### **State Aircraft (Military, Customs, Police)**

Those State aircraft which are infrequent users of the FIR/UIR (or sectors, as applicable) where 8.33 kHz channel spacing is in actual use, are permanently exempted from the above carriage requirement, provided that they are able to communicate on UHF, where available.

State aircraft not equipped for 8.33 kHz but with UHF, which are infrequent users of the airspace of Poland will be handled on VHF (25 kHz) channel published for this sector.

Where UHF coverage is not available, State aircraft not equipped with 8.33 kHz channel spacing equipment may be excluded from 8.33 kHz airspace.

#### **REMARK**

Infrequent user is the one defined as not exceeding about 30 hours flying time per airframe per year in the 8.33 kHz airspace.

## 5 ZABEZPIECZENIE SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO DLA PAŃSTWOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W FIR WARSZAWA

5.1. Państwowy statek powietrzny wykonujący lot jako GAT w przestrzeni powietrznej kontrolowanej zobowiązany jest do posiadania radiostacji VHF o odstępie kanałowym 8,33 kHz i nawiązania łączności ze służbami ruchu lotniczego na odpowiednich częstotliwościach jakie opublikowano w AIP Polska.

5.2. Państwowy statek powietrzny nie wyposażony w radiostację VHF o dostępie kanałowym 8,33 kHz nie może wlatywać w kontrolowaną przestrzeń powietrzną, w której łączność prowadzona jest na kanale o szerokości 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych, w przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,500 MHz.

5.3. Państwowy statek powietrzny wykonujący lot jako GAT w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej zobowiązany jest do posiadania radiostacji VHF o odstępie kanałowym 25 kHz i nawiązania łączności ze służbami informacji powietrznej, zgodnie z obowiązującymi przepisami na odpowiednich częstotliwościach, jakie opublikowano w AIP Polska.

5.4. Państwowy statek powietrzny nie wyposażony w sprzęt łączności VHF, ale wyposażony w sprzęt łączności w paśmie UHF może zaplanować lot jako OAT w części FIR Warszawa, gdzie istnieje pokrycie radiokomunikacyjne UHF.

5.5. Państwowy statek powietrzny nie wyposażony w sprzęt łączności VHF, zamierzający wykonywać lot w FIR Warszawa, gdzie nie ma pokrycia radiokomunikacyjnego UHF, powinien skoordynować lot z:

**Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP  
ul. Żwirki i Wigury 103  
00-912 Warszawa 69  
Polska**

w celu uzyskania zgody i warunków na lot w przestrzeni wydzielonej. W takim przypadku nie jest zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego w myśl przepisów ICAO.

5.6. Państwowemu statkowi powietrznemu bez transmisji danych w ADS-B i/lub mode S z powodów technicznych lub operacyjnych, będzie zapewniona służba ruchu lotniczego w oparciu o tradycyjne metody dozoru w modach 3/A i C. Plan lotu w polu 18 powinien zawierać informacje SUR/EUAADSXB, SYR/EUEHSX, SUR/EUELSX lub ich kombinację.

5.7. Obsługa ruchu OAT w TMA POZNAŃ  
Kontrolerzy ruchu lotniczego z uprawnieniami APS EPPO mogą zapewniać służby ruchu lotniczego wobec ruchu OAT w TMA POZNAŃ, w tym wykorzystywać operacyjnie poniższe procedury:

- tworzenie formacji (Join-Up),
- rozdzielenie formacji (Break-Up/Split),

## 5 PROVISION OF AIR TRAFFIC SERVICES IN FIR WARSZAWA TO STATE AIRCRAFT

5.1. A state aircraft operating as GAT in controlled airspace is required to carry VHF radio with 8.33 kHz channel spacing and to contact ATS on appropriate frequencies, as published in AIP Poland.

5.2. A state aircraft not equipped with VHF with 8.33 kHz channel spacing is not allowed to enter controlled airspace within which communication is held on 8.33 kHz, excluding emergency situations in the event of which it is possible to use emergency frequency 121.500 MHz.

5.3. A state aircraft operating as GAT in uncontrolled airspace is required to carry VHF radio with 25 kHz channel spacing and to contact FIS according to applicable provisions on appropriate frequencies, as published in AIP Poland.

5.4. A state aircraft not equipped with VHF but equipped with UHF may plan an OAT flight within a part of the FIR Warszawa where UHF radio communication coverage is used.

5.5. A state aircraft unable to communicate on VHF and intending to operate in the portion of the FIR Warszawa, where there is no adequate UHF coverage, is required to coordinate with:

**Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces  
ul. Żwirki i Wigury 103  
00-912 Warszawa 69  
Poland**

in order to obtain approval and conditions to operate in segregated airspace. In such case ICAO-type ATS are not provided.

5.6. State aircraft that do not transmit ADS-B and/or Mode S for technical or operational reasons will be provided with ATS through traditional methods such as Mode 3/A and C. Flight plan shall include in item 18 the indicators SUR/ EUAADSXB, SYR/EUEHSX, SUR/EUELSX or a combination thereof.

5.7. Handling of OAT within POZNAŃ TMA  
Air traffic controllers with an EPPO APS rating may provide air traffic services to operational air traffic within the POZNAŃ TMA, including the following procedures:

- Join-Up,
- Break-Up/Split,
- Zoom Climb, Combat Descent,

- dynamiczna zmiana wysokości (Zoom Climb, Combat Descent),
  - odlot/przylot formacji niestandardowej (Radar Assisted Trail Departure, Radar Assisted Trail Recovery),
  - procedura SFO (Simulated Flame Out) dla samolotu F-16,
  - wektorowanie do Overhead Pattern,
  - nieplanowany powrót z uzbrojeniem (Red Spot Recovery),
  - utrata łączności w locie grupowym,
  - zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (Lost-Wingman).
- Radar Assisted Trail Departure, Radar Assisted Trail Recovery,
  - Simulated Flame Out for F-16 aircraft
  - vectoring to Overhead Pattern,
  - Red Spot Recovery,
  - Radio Communication Failure in formation flight,
  - Lost-Wingman.

## 6 MINIMALNE WYSOKOŚCI WEKTOROWANIA W FIR WARSZAWA

### 6.1 Definicja MVA

W przypadku wektorowania statku powietrznego znajdującego się w przestrzeni kontrolowanej ale nie wykonującego opublikowanej procedury IFR, ustala się minimalną wysokość bezwzględną wektorowania (MVA) jako najniższą możliwą do wykorzystania.

Podział na sektory MVA oparty jest na istniejących już strukturach przestrzeni powietrznej, przeszkodach oraz odległości od ARP. Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania (MVA) nie uwzględnia żadnych dodatkowych pionowych ograniczeń przestrzeni powietrznej (wysokość bezwzględna/wysokość względna), które powinny być oddzielnie przestrzegane (np. strefy zakazane). Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania (MVA) pokazane są na mapach Minimalnych Wysokości Bezwzględnych Dozorowania ATC (MIL ENR 6.3.1 - MIL ENR 6.3.6).

### 6.2 MVA – korekta ze względu na niską temperaturę

Wysokości bezwzględne wskazywane przez wysokościomierz barometryczny mogą nie zgadzać się z rzeczywistymi wysokościami bezwzględnymi lotu w wyniku oddziaływania temperatury.

Temperatury poniżej międzynarodowej temperatury wzorcowej (ISA) powodują, że wskazania wysokościomierza są wyższe, niż rzeczywiste wysokości bezwzględne lotu. W związku z tym, aby zapewnić minimalne wymagane przewyższenie nad przeszkodami wartości MVA są obliczone z uwzględnieniem korekty wysokości bezwzględnej ze względu na temperaturę.

W przypadku występowania niskich temperatur poniżej  $-10^{\circ}\text{C}$  służby ATC będą stosować dodatkową korektę do publikowanych minimalnych wysokości bezwzględnych wektorowania.

## 6 MINIMUM VECTORING ALTITUDES IN FIR WARSZAWA

### 6.1 MVA definition

In case of guidance of aircraft within controlled airspace, but outside the published IFR procedures, the minimum vectoring altitude (MVA) is established as the lowest usable altitude.

The MVA sectorization is based on the airspace structure already established, the obstacle situation and the distance from ARP. MVA does not take into account any additional vertical (altitude/height) restrictions, which should be obeyed separately (e.g. prohibited areas). Minimum vectoring altitudes are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Charts (MIL ENR 6.3.1 - MIL ENR 6.3.6).

### 6.2 MVA – correction for low temperature

Flight altitudes indicated by the barometric altimeter may not correspond to the real flight altitudes due to temperature.

Temperatures below the Standard Temperature (ISA) lead to lower real flight altitudes. As a result, to provide the required obstacle clearance, the MVA values are calculated after taking into account altitude correction due to temperature.

In case of low temperatures below  $-10^{\circ}\text{C}$ , ATC services will apply additional correction to the published minimum vectoring altitudes.

## 7 MINIMALNA WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA DLA OBSZARU (AMA)

7.1. AMA (Area Minimum Altitude) jest to najniższa wysokość bezwzględna obowiązująca w warunkach meteorologicznych ustalonych dla lotów wg wskazań przyrządów (IMC).

AMA zapewnia minimalne pionowe przewyższenie wynoszące 1000 ft lub 2000 ft w terenie górzystym (teren górzysty: patrz AIP Polska, GEN 3.3, punkt 6) nad wszystkimi znanymi przeszkodami (obiektami sztucznymi i naturalnymi oraz wyniosłościami terenu) w określonym obszarze, zaokrąglona do 100 ft w górę.

W przypadku przeszkód naturalnych (góry, wzgórza, pagórki) oraz wyniosłości terenu, stosuje się dodatkowe zabezpieczenie wynoszące 329 ft ze względu na możliwość występowania na nich przeszkód sztucznych, które ze względu na swoją wysokość nie muszą być zgłaszane i publikowane.

7.2. AMA wyznacza się w oparciu o przeszkodę lotniczą, które zostały zgłoszone i opublikowane w AIP Polska, ENR 5.4 oraz w oparciu o wysokości terenu uzyskane z numerycznego modelu terenu DTED 2 dla obszaru Polski i/lub Mapy Przeglądowej Polski w skali 1:500 000.

7.3. AMA wyznacza się dla każdego oczka siatki geograficznej utworzonego przez południki i równoleżniki poprowadzone co 30' na mapach w skali 1:500 000 oraz co 1° na mapach w skali 1:1 000 000 lub mniejszej.

W terenie przygranicznym, w oczkach siatki, które obejmują swym zasięgiem obszary sąsiednich FIR, AMA wyznacza się wyłącznie na podstawie informacji o przeszkodach sztucznych i naturalnych oraz wyniosłościach terenu znajdujących się w FIR EPWW.

7.4. Nad otwartym morzem (obszar Bałtyku), przyjmuje się wartość AMA równą 1500 ft (15), stosując MOC 1000 ft i zakładając możliwość występowania obiektów pływających i instalacji technicznych nie większych niż 500 ft.

7.5. Na mapach lotniczych AMA jest wyrażona w stopach dwiema wielkościami cyfr: większe reprezentują tysiące stóp, mniejsze setki i dziesiątki stóp.

Przykład: 25=2500 ft, 74=7400 ft

## 7 AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)

7.1. AMA is the lowest altitude to be used under instrument meteorological conditions (IMC) which provides a minimum obstacle clearance (MOC) over all known air navigation obstacles in the specified area.

AMA provides a minimum obstacle clearance of 1000 ft or 2000 ft in mountainous areas (for designated mountainous areas see AIP Poland, GEN 3.3, point 6) and is rounded up to the next 100 ft.

In case of natural obstacles (e.g. mountains, hills) or terrain elevations, an additional safety margin of 329 ft is applied to account for the possibility of the existence of man-made obstacles which, because of their height, do not have to be reported and published.

7.2. AMA is calculated on the basis of known and reported air navigation obstacles, which have been published in AIP Poland, ENR 5.4 and also on the basis of elevations obtained from the numerical terrain model DTED 2 for the area of Poland and/or from the Reference Map of Poland 1:500 000.

7.3. AMA is calculated for each quadrangle of the cartographic grid formed by meridians and parallels every 30' on maps with a scale of 1:500 000 and every 1° on maps with a scale of 1:1 000 000 or less.

In areas adjacent to the border of FIR EPWW, where the quadrangle of the cartographic grid covers a part of FIR EPWW and a part of a neighbouring FIR, AMA is calculated solely on the basis of obstacle information (terrain elevations, natural and man-made obstacles) from within FIR EPWW.

7.4. Above open sea waters (the Baltic Sea area) an AMA equal to 1500 ft (15) is established. This value provides a MOC of 1000 ft, taking into account the possibility of existence of water vessels and technical installations not greater than 500 ft.

7.5. On aeronautical charts, AMA is expressed in feet and is represented by digits of two sizes. The larger digit represents thousands of feet, while the smaller digit represents hundreds and tens of feet.

Example: 25=2500 ft, 74=7400 ft

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 1.9 ZARZĄDZANIE PRZEPLYWEM  
RUCHU LOTNICZEGO (ATFM) I ZARZĄDZANIE  
PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA**

Patrz: AIP Polska.

**ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT  
(ATFM) AND AIRSPACE MANAGEMENT**

See: AIP Poland.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.10 PLANOWANIE LOTÓW

### 1 PLANOWANIE LOTÓW IFR W FIR WARSZAWA

#### 1.1 WPROWADZENIE

1.1.1. W rozdziale tym zawarte są zasady planowania lotów IFR w FIR Warszawa. Niedostosowanie się do tych zasad może spowodować, iż plan lotu nie zostanie przyjęty przez polskie organy ATS, pomimo wcześniejszej akceptacji takiego planu przez IFPS, przez co statek powietrzny nie otrzyma zgody na wlot w przestrzeń powietrzną FIR Warszawa.

1.1.2. W FIR Warszawa obowiązują zasady planowania trasy lotu dla lotów IFR podane poniżej.

1.1.3. Ograniczenia publikowane w dokumencie o dostępności dróg lotniczych (RAD) obowiązują wszystkich operatorów. Dokument RAD jest publikowany przez EUROCONTROL na portalu NOP (Network Operations Plan).

#### 1.2 FORMULARZ PLANU LOTU

Biura Odpraw Załóg na terenie Polski przyjmują te plany lotów, które są zgodne z formularzem planu lotu ICAO, tak pod względem zawartości jak i formatu (A4/Letter). Formularze zmniejszone oraz nieczytelne nie będą przyjmowane.

#### 1.3 TRASA LOTU

1.3.1. Planowana trasa lotu statku powietrznego musi zawierać punkt wlotowy oraz wylotowy do/z FIR Warszawa. Za ważne punkty wlotowe i wylotowe uważa się punkty na granicy FIR Warszawa, ustanowione zarówno nad pomocami radionawigacyjnymi, jak i w punktach meldowania (REP).

1.3.2. Z zastrzeżeniem punktu 1.3.3 poniżej trasa lotu powinna być określona zgodnie z instrukcją "Procedury Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym" (Doc 4444), Dodatek 2, punkt 2.2 [PUNKT 15: TRASA].

1.3.3. Trasa lotu poza wyznaczonymi trasami ATS może być wyznaczona jako ciąg odcinków zdefiniowanych punktami, z uwzględnieniem poniższych warunków:

- a. dla lotów poniżej FL 95: jeśli segment nie został określony jako niedostępny w RAD (Appendix 4);
- b. dla lotów powyżej FL 95: zgodnie z zasadami BALTIC FRA lub przez segmenty określone w RAD jako dostępne (Appendix 4).

Ograniczenie nie dotyczy OAT.

1.3.4. W ruchu OAT do/z lotnisk wojskowych (dla których zostały opublikowane punkty OAT) ostatnim/pierwszym punktem w trasie lotu powinien być najbliższy punkt OAT dostępny dla danego lotniska.

1.3.5. W ruchu GAT na lotniska wojskowe należy planować trasę pomiędzy lotniskiem wojskowym a ostatnim/pierwszym punktem poza MCTR/MTMA jako ruch OAT.

## ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

### 1 IFR FLIGHT PLANNING WITHIN THE FIR WARSZAWA

#### 1.1 INTRODUCTION

1.1.1. This chapter contains regulations on IFR flight planning within the FIR Warszawa. Violation of these rules may cause that a flight plan will not be accepted by the Polish ATS units even if such flight plan was earlier accepted by IFPS and, consequently, the permission for such flight to enter Polish airspace will not be granted.

1.1.2. The following regulations are in force for IFR flight planning within the FIR Warszawa.

1.1.3. Restrictions published in the Route Availability Document (RAD) are mandatory for the all operators. The RAD is published on NOP (Network Operations Plan) portal by EUROCONTROL.

#### 1.2 FLIGHT PLAN FORM

ATS Reporting Offices in Poland will accept flight plans conforming with the ICAO template. It concerns contents of the flight plan as well as its format (A4/Letter). Reduced or unreadable forms will not be accepted.

#### 1.3 PLANNED ROUTE

1.3.1. Planned route of an aircraft has to contain entry and exit points to/from the FIR Warszawa. Points considered as valid entry/exit points are points located over the boundary of the FIR Warszawa, established either over radio beacons or reporting points (REP).

1.3.2. Except the case mentioned in point 1.3.3 below the planned route should be described in accordance with Doc 4444 (PANS ATM) Appendix 2, point 2.2 [ITEM 15: ROUTE].

1.3.3. Flight route outside designated ATS routes can be described as the sequence of segments defined by points, taking into account the following conditions:

- a. for flights below FL 95: if the segment is not defined as unavailable in the RAD (Appendix 4);
- b. for flights above FL 95: as defined by BALTIC FRA rules or via segments defined as available in the RAD (Appendix 4).

The limitation is not applicable to OAT.

1.3.4. For OAT operations to/from military aerodromes (for which OAT points have been published), the last/first point within a route shall be the nearest OAT point available for a given aerodrome.

1.3.5. For GAT operations to military aerodromes, the route shall be planned between a military aerodrome and the last/first point outside MCTR/MTMA as OAT.

1.3.6. W odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej powyżej FL 95, z którymi plan lotu może być kolizyjny, walidacja kolizyjności trajektorii planowanego lotu dokonywana jest w oparciu o FBZ opublikowany dla danej strefy zaplanowanej w AUP/UUP do aktywacji.

1.3.7. Stałe drogi lotnicze oraz drogi lotnicze typu CDR 1 dostępne są do planowania, jednak z uwzględnieniem zapisów punktu 3.2.6.

#### 1.4 PLANOWANIE LOTÓW EUR RVSM

1.4.1. Wymogi planowania lotów EUR RVSM, dotyczące wypełniania formularza planu lotu i powtarzalnego planu lotu ICAO są podane w dokumencie ICAO Regionalne Procedury Uzupelniające dla Regionu Europy (Doc 7030, rozdział 4).

Podany poniżej wymóg jest dodatkiem do wymogów przedstawionych już w dokumencie ICAO Regionalne Procedury Uzupelniające dla Regionu Europy (Doc 7030, rozdział 4).

Oprócz operacji wojskowych także operatorzy statków powietrznych służb celnych, policji i straży granicznej umieszczają w punkcie 8 formularza planu lotu ICAO literę M.

#### 1.5 STOSOWANE PROCEDURY

W przypadku otrzymania planu lotu zawierającego warunkowe drogi lotnicze lub niewłaściwie użyty skrót DCT, plan lotu będzie unieważniany w polskiej przestrzeni powietrznej za pomocą despeszy CNL rozsyłanej z priorytetem DD.

W takim przypadku przyjmuje się, że statek powietrzny, którego unieważniony w FIR Warszawa plan lotu dotyczył, ma prawo wlotu do polskiej przestrzeni powietrznej jedynie po złożeniu nowego (poprawionego) planu lotu.

#### 1.6 ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Polskie służby ATS nie ponoszą żadnej odpowiedzialności z tytułu jakichkolwiek konsekwencji wynikających z błędów popełnionych przez użytkownika przy określaniu trasy lotu w planie lotu IFR (wydłużenie czasu trwania i/lub trasy lotu, zwiększone opłaty nawigacyjne, opóźnienie czasów EOBT i ETA itp.).

#### 1.7 PLANOWANIE LOTÓW IFR W FIR WARSZAWA

1.7.1. Operacje lotnicze statków powietrznych, które nie spełniają warunków koniecznych do wykonania lotu w przestrzeni kontrolowanej mogą odbywać się po trasach MRT i w strefach TSA, TRA oraz D.

1.7.2. Nie jest wymagane składanie planu na lot w ruchu operacyjnym, który w całości ma być wykonany w wydzielonych przez AMC Polska elementach przestrzeni powietrznej.

1.7.3. Składanie planu lotu jest obowiązkowe na lot w ruchu operacyjnym, który w całości lub częściowo będzie wykonywany poza elementami przestrzeni wymienionymi w pkt. 1.7.2.

1.3.6. For airspace structures above FL 95 which may be in conflict with the flight plan, the validation of the planned flight trajectory is carried out based on the FBZ published for the relevant area which is planned in the AUP/UUP to be active.

1.3.7. Permanent airways and CDRs 1 are available for planning, having regard to the provisions of point 3.2.6.

#### 1.4 EUR RVSM FLIGHT PLANNING

1.4.1. The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

Furthermore, the following requirement is an addition to the flight planning requirements contained in the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

In addition to military operations, operators of customs, police or border guard aircraft shall insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

#### 1.5 APPLICABLE PROCEDURES

In case of receipt of a flight plan containing conditional routes or improperly used DCT designator such flight plan will be cancelled within Polish airspace by a CNL message sent with priority DD.

In such a case it is assumed that an aircraft whose flight plan has been cancelled within the FIR Warszawa may enter Polish airspace only after submission of a new (corrected) flight plan.

#### 1.6 RESPONSIBILITY

Polish ATS services will not in any case be liable for any consequences resulting from errors made by the user while planning flight route within submitted flights plans for IFR flights (extension of duration and/or route of the flight, increased navigation charges, delayed EOBT and ETA etc.).

#### 1.7 IFR FLIGHT PLANNING WITHIN THE FIR WARSZAWA

1.7.1. Flights of aircraft not complying with the conditions necessary to perform flight in controlled airspace may be conducted along MRTs and within TSAs, TRAs, and D areas.

1.7.2. Flight plans are not mandatory for OAT flights to be conducted wholly within airspace elements segregated by AMC Poland.

1.7.3. Flight plans are mandatory for OAT flights to be conducted wholly or partly outside airspace elements mentioned in point 1.7.2.

1.7.4. Operacje lotnicze w MCTR/MTMA wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu.

1.7.5. Operacje lotnicze w przestrzeni delegowanej organom ATS wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu lub planowej tabeli lotów.

1.7.6. Plany lotów OAT są przetwarzane przez IFPS w przypadku:

- a. lotu międzynarodowego;
- b. lotu, który choć w części będzie wykonywany jako GAT.

## 2 OGÓLNE ZASADY PLANOWANIA LOTÓW OAT

2.1. Na każdy lot wojskowego statku powietrznego wymagane jest złożenie planu lotu.

2.2. FPL składane są zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w pkt. SERA.4001 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (z późn. zm.) oraz formularzem planu lotu przedstawionym w ICAO Doc 4444, Dodatek 2.

2.3. Na każdy wlot wojskowego statku powietrznego do przestrzeni kontrolowanej FIR Warszawa wymagane jest zezwolenie ATC otrzymane:

- a. drogą telefoniczną przed startem; lub
- b. drogą radiową do dowódcy statku powietrznego podczas lotu.

2.4. W przypadku planowania lotów do stref TSA, TRA, należy składać oddzielne plany lotów, uwzględniając trasy:

- a. z lotniska do strefy (do PKO);
- b. ze strefy (od PKO) do lotniska

## 3 PLAN LOTU (FPL)

3.1. Dla lotów OAT dopuszcza się planowanie wysokości lotu (FL) niezgodnych z kierunkowością tabeli poziomów przelotów podaną w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Dodatek 3.

3.2. Dla lotów OAT dopuszcza się planowanie trasy w oparciu o współrzędne geograficzne oraz punkty PKO poza siecią stałych i warunkowych dróg lotniczych opublikowanych w AIP Polska.

3.3. W FPL dla lotów OAT należy dodatkowo wpisać:

- a. w punkcie 15 (trasa lotu) po lotnisku startu lub po punkcie nawigacyjnym, od którego lot ma być wykonany jako OAT skróć OAT;
- b. w punkcie 18, po RMK rodzaj zadania lub misji oraz dodatkowe informacje ważne ze względów operacyjnych (np. nazwa ćwiczenia);

1.7.4. Flight operations within MCTRs/MTMAs are conducted in accordance with a filed flight plan.

1.7.5. Flight operations within an airspace delegated to ATS units are conducted in accordance with a filed flight plan or flight schedule.

1.7.6. OAT flight plans are processed by the IFPS in case of:

- a. international flights;
- b. flights to be conducted wholly or partly as GAT.

## 2 GENERAL RULES OF OAT FLIGHT PLANNING

2.1. For any flight of a military aircraft it is mandatory to file a flight plan.

2.2. FPLs shall be filed in accordance with point SERA.4001 of Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (with later amendments) and the FPL Form as outlined in ICAO Doc 4444, Appendix 2.

2.3. Any entry of a military aircraft into the FIR Warszawa controlled airspace is subject to ATC clearance obtained:

- a. by telephone prior to take-off; or
- b. by radiotelephony by the pilot-in-command when airborne.

2.4. For flights to be carried out to TSAs, TRAs flight plans shall be filed covering the routes:

- a. from the aerodrome to the area (OAT coordination point);
- b. from the area (OAT coordination point) to the aerodrome.

## 3 FLIGHT PLAN (FPL)

3.1. For OAT flights, flight levels (FL) may be planned not in accordance with the directions as specified in the tables of cruising levels in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Appendix 3.

3.2. For OAT flights, the route may be planned basing on geographical co-ordinates and OAT coordination points outside the permanent and conditional airways published in AIP Poland.

3.3. OAT flight plans shall additionally contain:

- a. the abbreviation OAT in item 15 (Route), after the designation of departure aerodrome or navigation point from which the flight is to be performed as OAT;
- b. the type of task or mission and additional, operationally significant information (e.g. name of exercise) in item 18, after RMK;

c. W punkcie 8 (rodzaj lotu) należy wpisać M – Military.

3.4. Dopuszcza się złożenie FPL na min. 1 godzinę przed planowanym startem.

3.5. Wymagane są depesze: DEP, DLA, CHG.

3.6. Procedury składania FPL nie dotyczą lotów wykonywanych w ramach misji AIR POLICING.

#### 4 PLAN LOTU Z POWIETRZA (AFIL) NA LOT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ

4.1. Złożenie AFIL jest dozwolone tylko w przypadku braku możliwości złożenia FPL lub jeżeli tego wymagają założenia misji.

4.2. W treści AFIL pilot podaje wszystkie informacje, jakie przewiduje FPL. ATS wprowadza AFIL do bazy FDP z uwzględnieniem poniższych uwag:

- w polu 13, zamiast lotniska odlotu wpisać AFIL, a w polu 18 po skrócie DEP wpisać nazwę miejsca lub 4-literowy wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska, z którego w razie potrzeby można uzyskać dodatkowe informacje dotyczące lotu;
- zamiast czasu odblokowania należy podać czas nad pierwszym punktem trasy, którego plan lotu dotyczy.

4.3. Po złożeniu AFIL na dalszy lot w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli wydawane przez ATC (ACC OAT WARSZAWA).

#### 5 WYDAWANIE ZGÓD NA LOTY OBCYCH WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

5.1. Przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej może nastąpić na podstawie zezwolenia wydanego przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych na wniosek zainteresowanego podmiotu.

5.2. Wniosek o zezwolenie na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej należy składać w postaci papierowej lub elektronicznej, za pośrednictwem operatora pocztowego, poczty elektronicznej (e-mail: [aucb@mon.gov.pl](mailto:aucb@mon.gov.pl)), (+48-261-855-892; +48-261-855-893), sieci lub systemów teleinformatycznych lub drogą dyplomatyczną za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Oddział Koordynacji Przestrzeni Powietrznej Szefostwa Obrony Powietrznej Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych pracuje:

MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) UTC,  
SAT-SUN: 0700-1300 (0600-1200) UTC.  
(patrz MIL GEN 2.1).

c. the abbreviation M (military) in item 8 - Type of flight.

3.4. The flight plan shall be submitted at least 1 hour before the planned take-off.

3.5. The DEP, DLA and CHG messages are applicable when required.

3.6. The flight planning procedures are not applicable to AIR POLICING mission flights.

#### 4 AIR-FILED FLIGHT PLAN (AFIL) FOR A FLIGHT IN CONTROLLED AIRSPACE

4.1. Submission of an AFIL is permitted only when a FPL cannot be filed or it is required by the mission.

4.2. When filing an AFIL, the pilot shall submit all data that are required in a FPL. The ATS shall enter the AFIL into the FDP database having regard to the following:

- in item 13, insert AFIL instead of the name of departure aerodrome; in item 18, after DEP, insert the name or the four-letter ICAO indicator of the location, from which supplementary flight plan data can be obtained if necessary;
- instead of the off-block time insert the time over the first point of the route to which the FPL applies.

4.3. After submission of an AFIL for further flight in controlled airspace, the flight crew is required to obtain an ATC clearance (WARSZAWA OAT ACC).

#### 5 PERMISSIONS FOR FLIGHTS CONDUCTED BY FOREIGN MILITARY AIRCRAFT WITHIN POLISH AIRSPACE

5.1. Crossing the state border and conducting flights by foreign military aircraft within the Polish airspace may be realized upon permission issued by the Operational Command of Branches of the Armed Forces at the request of the concerned operator.

5.2. Requests for crossing the state border and conducting flights by foreign military aircraft within the Polish airspace shall be submitted in written or electronic form, by post operator, e-mail (e-mail: [aucb@mon.gov.pl](mailto:aucb@mon.gov.pl)), (+48-261-855-892; +48-261-855-893), information and communication systems or through a diplomatic channel by the Minister responsible for foreign affairs.

Airspace Coordination Branch of Air Defence Unit of Operational Command of Branches of the Armed Forces operates work day:

MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) UTC,  
SAT-SUN: 0700-1300 (0600-1200) UTC.  
(see MIL GEN 2.1).

Poza godzinami pracy Oddziału Koordynacji Wykorzystania Przestrzeni Powietrznej kontakt z Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwem Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-766.

5.3. Wniosek składa się w następujących terminach:

5.3.1. 2 dni robocze przed planowanym lotem tranzytowym wojskowych statków powietrznych bez ładunku niebezpiecznego lub z ładunkiem niebezpiecznym;

5.3.2. 3 - 5 dni roboczych przed planowanym lądowaniem na lotniskach wojskowych w zależności od przynależności statku powietrzego (patrz MIL AD 1.1).

5.4. Wzór wniosku, o którym mowa powyżej został zamieszczony na stronie internetowej DORSZ, w zakładce „O NAS/DIPLOMATIC CLEARANCE” pod linkiem <https://www.wojskopolskie.pl/dorsz/diplomatic/>.

5.5. Wszelkie informacje dotyczące lotów obcych wojskowych statków powietrznych można uzyskać pod numerem telefonu lub e-mail:

PAŻP

Koordynacja: +48-22-574-5663  
+48-81-452-5663  
Planowanie: +48-22-574-5666  
+48-81-452-5666  
+48-22-574-5669 (faks)  
+48-81-452-5669 (faks)  
E-mail: [planning.dept@pansa.pl](mailto:planning.dept@pansa.pl)  
Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych  
Tel.: +48-261-855-892  
+48-261-855-893

Outside the office hours of Airspace Use Coordination Branch contact the Air Operations Centre – Air Component Command, phone: +48-261-828-766.

5.3. Requests shall be submitted at the following times:

5.3.1. 2 working days before the planned transit flight of military aircraft with or without dangerous goods;

5.3.2. 3 - 5 working days before the planned landing at military aerodromes depending on aircraft nationality (see MIL AD 1.1).

5.4. The template for the request mentioned above can be found on the website of Operational Command of Branches of „O NAS/DIPLOMATIC CLEARANCE” at <https://www.wojskopolskie.pl/dorsz/diplomatic/>.

5.5. Any information concerning foreign military aircraft flights is available by telephone or via e-mail:

PANSA

Coordination: +48-22-574-5663  
+48-81-452-5663  
Planning: +48-22-574-5666  
+48-81-452-5666  
+48-22-574-5669 (fax)  
+48-81-452-5669 (fax)  
E-mail: [planning.dept@pansa.pl](mailto:planning.dept@pansa.pl)  
Operational Command of Polish Armed Forces  
Phone: +48-261-855-892  
+48-261-855-893



WZÓR FORMULARZA PLANU LOTU / MODEL FLIGHT PLAN FORM  
Polish Air Navigation Services Agency - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej  
FLIGHT PLAN / Plan Lotu

USE BLOCK CAPITALS / Wypełniać drukowanymi literami

PAZP przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia planu lotu. Prosimy o zapoznanie się z treścią obowiązkowego formularza informacyjnego w trybie art. 13 i 14 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO RADY (UE) 2016/679 w sprawie swobodnego przepływu takich danych – sfera internetowa PAZP, <https://www.pansa.pl/ocena-danych-osobowych>  
PANSZA shall process personal data in order to perform tasks resulting from the filing of a flight plan. Please acquaint yourself with the information requirement pursuant to Articles 13 and 14 of Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) – available at PANSZA website: <https://www.pansa.pl/en/personal-data-protection>

PRIORITY Priorytetowo << ≡ FF >>	ADDRESSEES Adresat (adresaci) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>
FILING TIME Dzień i godzina zgłoszenia	ORIGINATOR Nadawca
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEES AND/OR ORIGINATOR Dokładne określenie adresata (adresatów) i/lub nadawcy	
3 MESSAGE TYPE Rodzaj depeszy << ≡ (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Znak rozpoznawczy statku powietrznego
9 NUMBER Liczba	TYPE OF AIRCRAFT Typ statku powietrznego
13 DEPARTURE AERODROME Lotnisko odlotu	TIME Godzina
15 CRUISING SPEED Prędkość przelotowa	LEVEL Poziom
ROUTE Trasa	
16 DESTINATION AERODROME Lotnisko docelowe	
TOTAL EST Całkowity przewidywany czas przelotu	
18 OTHER INFORMATION Inne informacje	
19 ENDURANCE Zapasy paliwa	
SURVIVAL EQUIPMENT Wyposażenie do przetrwania	
DINGHIES NUMBER Liczba	
CAPACITY Pojemność	
COVER Przykrycie	
COLOUR Kolor	
AIRCRAFT COLOURS AND MARKINGS Kolor statku i oznaczenia	
REMARKS Uwagi	
PILOT-IN-COMMAND Dowódca statku powietrznego	
FILED BY Złożony przez	
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Miejsce na dodatkowe wymagania	

e-mail: aro@pansa.pl  
faks / fax: +48 22 574 71 88, +48 81 452 71 88  
tel. / phone: +48 22 574 71 73, +48 81 452 71 73

ORIGINATOR PHONE/FAX .....

Nr tel./faks składającego FPL .....

REQUEST PIB  
Prosimy o PIB (Biuletyn informacji przed lotem)

Y     N

**ENR 1.11 ADRESOWANIE KOMUNIKATÓW  
DOTYCZĄCYCH PLANU LOTU**

Patrz: AIP Polska.

**ENR 1.11 ADDRESSING OF FLIGHT PLAN  
MESSAGES**

See: AIP Poland.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 1.12 PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH  
STATKÓW POWIETRZNYCH**

Patrz: AIP Polska.

**ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT**

See: AIP Poland.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 1.13 BEZPRAWNA INGERENCJA**

Patrz: AIP Polska.

**ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE**

See: AIP Poland.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.14 NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM

### 1 FORMULARZE RAPORTÓW

Formularze raportów, które w razie potrzeby załogi statków powietrznych powinny składać w Biurach Odpraw Załóg:

- Meldunek o zderzeniu z ptakami (patrz AIP Polska, ENR 1.14.1),
- Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym (patrz AIP Polska, ENR 1.14.2),
- Raport "Post-Flight Report": Uwagi i sugestie dotyczące służb ruchu lotniczego (ATS) (patrz AIP Polska, ENR 1.14.3).

2. Meldunek o zderzeniu z ptakami - jest to raport, który należy złożyć w sytuacji, gdy miało miejsce zderzenie statku powietrznego z pojedynczymi ptakami lub z ich grupą, niezależnie od konsekwencji takiego zderzenia.

3. Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym należy wypełnić i złożyć, gdy wystąpiła jakkolwiek nieprawidłowość proceduralna, wystąpiło niebezpieczne zbliżenie statków powietrznych lub wystąpiła niesprawność urządzenia pokładowego lub radionawigacyjnego itp. Raport powinien zawierać informacje o parametrach lotu, warunkach atmosferycznych w momencie wystąpienia nieprawidłowości oraz jej dokładny opis.

4. Raport "Post-Flight Report" (odpowiedni do zaistniałej sytuacji - patrz punkt 1) zawiera:

- Uwagi i sugestie pilota dotyczące funkcjonowania służb ruchu lotniczego lub służb lotniskowych.
- Informacje o nieprawidłowościach, których nie obejmuje formularz meldunku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym.
- Inne propozycje załogi statku powietrznego odnoszące się do konkretnego zdarzenia.

5. Meldunki podane powyżej można złożyć w najbliższym Biurze Odpraw Załóg osobiście lub faksem.

6. Biura Odpraw Załóg są zobowiązane do potwierdzenia przyjęcia wszystkich ww. meldunków.

7. Numery telefonów i faksów oraz adresy ATS do Biur Odpraw Załóg są podane w rozdziale AIP Polska, GEN 3.1.

## ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

### 1 REPORTING FORMS

Reporting forms which should be submitted through ATS Reporting Offices if necessary:

- Bird Strike Reporting Form (see AIP Poland, ENR 1.14.1),
- Air Traffic Incident Report Form (see AIP Poland, ENR 1.14.2),
- Post-Flight Report: Notes and comments related to air traffic services (ATS) (see AIP Poland, ENR 1.14.3).

2. The Bird Strike Reporting Form is a report which should be submitted in case of collision of an aircraft with a single bird or with a group of birds, regardless of consequences of such collision.

3. The Air Traffic Incident Report Form shall be filed and submitted if: there was any procedural incident, near collision situation or facility inefficiency, etc. This report form shall contain the information on flight parameters and meteorological data at the time of incident and shall contain a detailed description of the incident.

4. The "Post-Flight Report" (relevant for situation - see point 1) contains:

- The Pilot's notes and suggestions related to the functionality of air traffic services or aerodrome services.
- Information on other incidents not covered by the Air Traffic Incident Report Form.
- Other suggestions of air crew related to the specified situation.

5. The reports mentioned above may be submitted through the nearest ATS Reporting Office personally or by fax.

6. ATS Reporting Offices are obliged to confirm the receipt of reports mentioned above.

7. Phone/fax numbers to ATS Reporting Offices are listed in chapter AIP Poland, GEN 3.1.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

## ENR 1.15 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW OAT

### 1 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW OAT

1.1. W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązuje utrzymywanie wysokości:

- w poziomach lotu (FL) - na i powyżej poziomu przejściowego według ciśnienia STD;
- bezwzględnej określonej w stopach (ft) według ciśnienia QNH – na i poniżej wysokości przejściowej.

1.2. W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązuje stosowanie czasu UTC.

1.3. W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązują zasady wynikające z klasyfikacji przestrzeni powietrznej opublikowane w AIP Polska.

1.4. Na każdy lot wojskowego statku powietrznego w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli ruchu lotniczego przekazywane przez służby ATC:

- drogą telefoniczną do Lotniskowego Ośrodka Służb Ruchu Lotniczego (LOSRL) przed startem; lub
- drogą radiową do dowódcy statku powietrznego podczas lotu.

1.5. Przelot wojskowego statku powietrznego jako OAT może być wykonany przez wydzielone dla potrzeb wojska i aktywne strefy/rejony za zgodą organizatora lotów w tych strefach lub właściwego organu dowodzenia i naprowadzania.

1.6. LOSRL uzgadnia każdy wylot z lotniska z:

- OAT ACC i ODN – dla lotów w przestrzeni kontrolowanej z wlotem do strefy;
- OAT ACC – dla lotów w przestrzeni kontrolowanej;
- ODN – dla lotów do stref przylegających do MCTR/MTMA.

1.7. Uzgodnienie zawiera:

- czas startu;
- czas wyjścia na PKO;
- segmenty strefy i czas wykonania zadania.

1.8. Kontroler LOSRL informuje Biuro Odpraw Załóg LOSRL o każdym starcie statku powietrznego.

1.9. Kontroler lotniska informuje Biuro Odpraw Załóg LOSRL o czasach startów i lądowań statków powietrznych.

### 2 LOTY Z PRĘDKOŚCIĄ NADDŹWIĘKOWĄ

## ENR 1.15 REGULATIONS FOR OAT FLIGHTS

### 1 OAT FLIGHT RULES

1.1. Aircraft conducting OAT flights shall use:

- flight levels (FL) – at and above the transition level according to STD altimeter setting;
- altitude expressed in feet (ft) at and below the transition altitude according to QNH altimeter setting.

1.2. Aircraft conducting OAT flights shall use Coordinated Universal Time (UTC).

1.3. Aircraft conducting OAT flights shall apply the rules resulting from the airspace classification as published in AIP Poland.

1.4. Any military flight within controlled airspace requires an ATC clearance passed by ATC services:

- by phone to the Aerodrome ATS Unit before take-off; or
- by radio to the aircraft commander in flight.

1.5. An overflight of military aircraft as OAT may be carried out through active areas segregated for military purposes under the clearance of the organiser of flights or relevant command and control unit.

1.6. The Aerodrome ATS Unit shall agree each departure from the aerodrome with:

- OAT ACC and CRC – for flights within controlled airspace entering an area;
- OAT ACC – for flights within controlled airspace;
- CRC – for flights entering areas adjacent to MCTRs/MTMAs.

1.7. The agreement shall contain:

- take-off time;
- time of exit at PKO;
- area segments and duration of the task.

1.8. The controller of the Aerodrome ATS Unit shall inform the ARO of the Aerodrome ATS Unit on any aircraft take-off.

1.9. The aerodrome controller shall inform the ARO of the Aerodrome ATS Unit on aircraft take-off and landing times.

### 2 SUPERSONIC FLIGHTS



2.1. Loty z prędkością naddźwiękową w przestrzeni kontrolowanej wykonywane są zgodnie z zapisami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące pod kontrolą OAT ACC.

2.2. Przekraczanie prędkości dźwięku i lot z prędkością naddźwiękową w przestrzeni kontrolowanej może być wykonywany po uzyskaniu zezwolenia OAT ACC.

2.3. Dowódca załogi informuje OAT ACC o rozpoczęciu i zakończeniu lotu z prędkością naddźwiękową (dotyczy również lotu próbnego).

### 3 LOTY GRUPOWE W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ

3.1. Loty grupowe w przestrzeni kontrolowanej odbywają się pod kontrolą OAT ACC.

3.2. OAT ACC nie zapewnia separacji i/lub bezpiecznych odległości pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi lot grupowy.

3.3. Loty grupowe wykonywane są w formacji:

- standardowej – wszystkie statki powietrzne utrzymują się w promieniu 1 NM i wysokości +/- 100 ft od prowadzącego;
- niestandardowej – wszystkie statki powietrzne jednego ugrupowania utrzymują się w zakresie 10 NM jeden za drugim w łańcuszku radiolokacyjnym na tym samym poziomie.

#### UWAGA

Podczas zniżania lub wznoszenia formacji niestandardowej samoloty mogą znajdować się na różnych wysokościach w jednej linii.

3.4. Kod transpondera w formacji standardowej może być włączony tylko w samolocie prowadzącego lub innym wyznaczonym ze składu grupy.

3.5. OAT ACC może wydać inne instrukcje dotyczące włączania transponderów.

3.6. Separacja pozioma od grupy statków powietrznych wykonujących lot w formacji standardowej w stosunku do innego ruchu kontrolowanego jest zwiększona o 1 NM.

3.7. Jeżeli niemożliwe jest utrzymywanie maksymalnie 10 NM odległości w formacji niestandardowej pomiędzy statkami powietrznymi, to na polecenie OAT ACC wykonana zostanie procedura *Split* i dalszy lot statków powietrznych będzie kontynuowany oddzielnie.

3.8. Każdy statek powietrzny przekraczający limit formacji standardowej włączy, bez polecenia OAT ACC, transponder z kodem 2000 lub inny określony przez OAT ACC.

2.1. Supersonic flights within controlled airspace are conducted under the control of the OAT ACC in accordance with the provisions of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 5 March 2019 on flight prohibitions and restrictions for terms greater than 3 months.

2.2. Aircraft may exceed the speed of sound and fly at supersonic speeds within controlled airspace after obtaining an OAT ACC clearance.

2.3. The commander of the aircraft shall inform the OAT ACC on the commencement and completion of a supersonic flight (including test flights).

### 3 FORMATION FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

3.1. Formation flights within controlled airspace are conducted under the control of the OAT ACC.

3.2. The OAT ACC does not provide separation and/or safe distances between aircraft in formation flights.

3.3. Formation flights are performed in:

- standard formations – all aircraft remain within a radius not greater than 1 NM horizontally and +/- 100 ft vertically from the leader aircraft;
- standard formations – all aircraft from one formation remain within 10 NM in one line radar trail at the same FL.

#### REMARK

When descending or climb, aircraft can be at different altitudes in one line radar trail.

3.4. The SSR code within a non-standard formation may be set only by the leader aircraft or another aircraft designated from the formation.

3.5. The OAT ACC may issue other SSR setting instructions.

3.6. The horizontal separation between a group of aircraft performing a non-standard formation flight and another controlled traffic shall be increased by 1 NM.

3.7. If it is impossible to maintain a maximum separation of 10 NM between aircraft within a non-standard formation, a *Split* procedure will be applied and the aircraft will continue the flight separately.

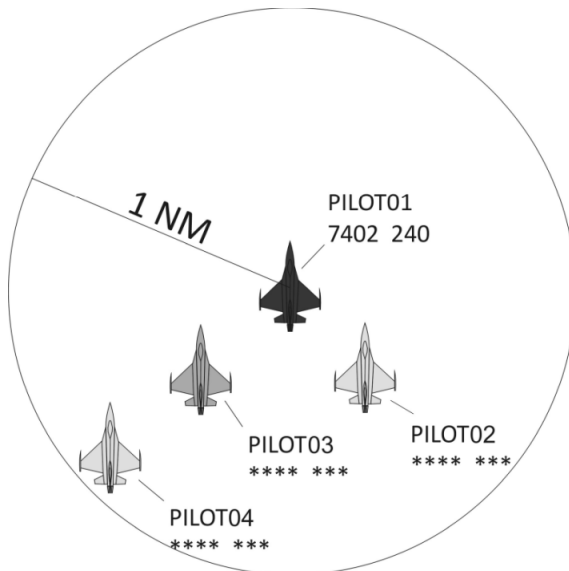
3.8. Any aircraft exceeding the standard formation limit shall set (without prior OAT ACC instruction) the SSR code to 2000 or another one specified by the OAT ACC.

3.9. Pilot prowadzący ma obowiązek zgłosić do OAT ACC wykonywanie lub zamiar wykonania lotu w formacji niestandardowej.

3.9. The leader pilot is obliged to report to the OAT ACC that he is performing or intending to perform a non-standard formation flight.

3.10. Przykładowy schemat lotu grupowego w formacji standardowej.

3.10. Example of a standard formation flight.



#### **4 PROCEDURA JOIN-UP W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ**

- 4.1. Procedura *Join-Up* jest realizowana pod kontrolą radarową OAT ACC.
- 4.2. Procedurę *Join-Up* inicjuje pilot lub w celach treningowych kontroler radarowy OAT ACC WARSZAWA za zgodą pilota i dowódcy ugrupowania.
- 4.3. OAT ACC może zabronić wykonywania procedury *Join-Up* z powodów bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
- 4.4. Za separację pomiędzy statkami powietrznymi w grupie podczas realizacji procedury *Join-Up* od momentu osiągnięcia minimalnej separacji ATC do sformowania grupy odpowiada dowódca ugrupowania i załogi realizujące procedurę.

#### **5 PROCEDURA SPLIT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ**

- 5.1. Procedura *Split* jest realizowana pod kontrolą radarową OAT ACC.
- 5.2. Procedurę *Split* inicjuje dowódca ugrupowania lub w celach treningowych kontroler radarowy OAT ACC WARSZAWA za zgodą dowódcy ugrupowania.
- 5.3. Dowódca grupy odpowiada za utrzymanie odpowiednich separacji w grupie do czasu uzyskania separacji ATC.
- 5.4. Każdy statek powietrzny po oddzieleniu od grupy musi:
  - zostać zidentyfikowany;
  - mieć własny plan lotu (np. AFIL);
  - otrzymać indywidualne zezwolenie kontroli na dalszy lot.

#### **6 WYKONYWANIE SPECJALNYCH LOTÓW ROZPOZNAWCZYCH**

- 6.1. OAT ACC zapewnia służby ruchu lotniczego dla specjalnych lotów rozpoznawczych w CTA.
- 6.2. Każdorazowo przed wykonaniem misji rozpoznawczej pilot/organizator ustala telefonicznie z OAT ACC warunki wykonywania lotu.
- 6.3. OAT ACC może zaproponować inne warunki wykonania lotu specjalnego niż pierwotnie założone.
- 6.4. OAT ACC może zezwolić na lot z ograniczeniem korespondencji radiowej, z wyjątkiem procedury identyfikacji oraz sytuacji mogącej zagrozić bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

#### **7 WYKONYWANIE MISJI AWACS W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ**

#### **4 JOIN-UP PROCEDURE WITHIN CONTROLLED AIRSPACE**

- 4.1. The *Join-Up* procedure is conducted under the radar control of the OAT ACC.
- 4.2. The *Join-Up* procedure is initiated by a pilot or, for training purposes, a controller of the WARSZAWA OAT ACC with the consent of the formation commander.
- 4.3. The OAT ACC may forbid the application of the *Join-Up* procedure for air traffic safety.
- 4.4. The commander of the formation and crews conducting the *Join-Up* procedure are responsible for the separation between the aircraft in formation from the reaching of the minimum ATC separation to the completing of formation.

#### **5 SPLIT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE**

- 5.1. The *Split* procedure is conducted under the radar control of the OAT ACC.
- 5.2. The *Split* procedure is initiated by the commander of the formation or, for training purposes, a controller of the WARSZAWA OAT ACC with the consent of the the commander of the formation.
- 5.3. The commander of the formation is responsible for maintaining appropriate separations within the formation until the minimum ATC separation is reached.
- 5.4. Each aircraft after leaving the formation must:
  - be identified;
  - have its own flight plan (e.g. AFIL);
  - obtain a separate ATC clearance for further flight.

#### **6 SPECIAL RECONNAISSANCE FLIGHTS**

- 6.1. The OAT ACC provides ATS to special reconnaissance flights within the CTA.
- 6.2. Each time, prior to a reconnaissance mission, the pilot/organiser shall arrange by phone the conditions of the flight with the OAT ACC.
- 6.3. The OAT ACC may suggest other conditions of a special flight than originally intended.
- 6.4. The OAT ACC may issue clearance for a flight with radiotelephony communication reduced to the identification procedure and situations which may affect the air traffic safety.

#### **7 AWACS MISSIONS IN CONTROLLED AIRSPACE**

7.1. Misje AWACS są wykonywane w rejonach opublikowanych w rozdziale MIL ENR 2.4, które posiadają klasę przestrzeni kontrolowanej.

7.2. Podczas wykonywania misji AWACS pozostaje pod kontrolą OAT ACC.

7.3. Podczas dolotu lub odlotu do/z rejonu misji AWACS może pozostawać pod kontrolą OAT ACC.

7.4. Koordynacja lotów OAT odbywa się pomiędzy OAT ACC a stanowiskami operacyjnymi nawigatora AWACS na ustalonej częstotliwości radiowej.

7.5. Nawigator AWACS nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego w myśl przepisów ICAO i nie zapewnia separacji GAT/OAT.

7.6. Powyższe nie dotyczy lotów AWACS w ramach ćwiczeń lotniczych wymagających rezerwacji przestrzeni powietrznej.

#### **8 ZNIŻANIE STATKU POWIETRZNEGO PONIŻEJ FL 95 DO PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NIEKONTROLOWANEJ**

8.1. Zniżanie statku powietrznego poniżej FL 95 w przestrzeni klasy G odbywa się na prośbę dowódcy załogi.

8.2. OAT ACC informuje załogę o zakończeniu kontroli radarowej na poziomie FL 95, przekazuje częstotliwość odpowiedniego sektora FIS.

8.3. Dowódca załogi samolotu wojskowego zobowiązany jest znać i stosować reguły i ograniczenia stosowane w przestrzeni powietrznej klasy G.

#### **9 LOT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ W CZASIE STOSOWANIA ZAKŁÓCEŃ RADIOELEKTRONICZNYCH (WRE)**

9.1. Podczas wykonywania misji WRE w przestrzeni klasy C statek powietrzny pozostaje pod kontrolą radarową OAT ACC WARSZAWA.

#### **10 PROCEDURA ZNIŻANIA Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ (COMBAT DESCENT) W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ**

10.1. Zniżanie z dużą prędkością pionową może być wykonane w przestrzeni kontrolowanej tylko pod kontrolą OAT ACC.

10.2. Na każde zniżanie z dużą prędkością pionową (combat descent) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli OAT ACC.

#### **11 PROCEDURA DYNAMICZNEGO NABORU WYSOKOŚCI (ZOOM CLIMB)/WZNOŚCENIE Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ**

11.1. Wznoszenie z dużą prędkością pionową może być wykonane w przestrzeni kontrolowanej tylko pod kontrolą OAT ACC.

7.1. AWACS missions are carried out within regions as published in MIL ENR 2.4 Chapter, which are assigned a controlled airspace class.

7.2. When the missions are carried out the AWACS remains under control of the OAT ACC.

7.3. During arrival and departure to/from the region of the mission the AWACS may remain under the control of the OAT ACC.

7.4. The coordination of OAT flights is carried out between the OAT ACC and operations position of the AWACS navigator on a specified frequency.

7.5. The AWACS navigator does not provide ATC in accordance with ICAO regulations nor any GAT/OAT separations.

7.6. The above provisions are not applicable to AWACS flights conducted as part of exercises involving airspace reservations.

#### **8 AIRCRAFT DESCENT BELOW FL 95 INTO UNCONTROLLED AIRSPACE**

8.1. An aircraft may descend below FL 95 into uncontrolled airspace G class at the request of the commander of the aircraft.

8.2. The OAT ACC informs the crew on radar control termination at FL 95 and gives the frequency of the appropriate FIS sector.

8.3. The commander of a military aircraft is obliged to be familiar with the Class G rules and restrictions and apply them.

#### **9 FLIGHT IN CONTROLLED AIRSPACE DURING ELECTROMAGNETIC INTERFERENCE (EW)**

9.1. When conducting an EW mission in Class C airspace, an aircraft remains under the radar control of the WARSZAWA OAT ACC.

#### **10 COMBAT DESCENT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE**

10.1. A combat descent (high rate descent) shall be performed in controlled airspace only under the control of the OAT ACC.

10.2. Any combat descent in controlled airspace requires a prior OAT ACC clearance.

#### **11 ZOOM CLIMB PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE**

11.1. A zoom climb (high rate climb) may be conducted in controlled airspace only under the control of the OAT ACC.

11.2. Na każde wznoszenie z dużą prędkością pionową wykonywane w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli OAT ACC.

11.2. A prior OAT ACC clearance is required for zoom climb to be conducted in controlled airspace.

## 12 PROCEDURA TANKOWANIA W POWIETRZU (AIR TO AIR REFUELLING – AAR)

## 12 AIR TO AIR REFUELLING (AAR)

12.1. W FIR Warszawa tankowanie w powietrzu odbywa się w wyznaczonych do tego strefach tankowania.

12.1. Air to air refuelling in the FIR Warszawa is conducted within specially designated AAR areas.

12.2. Strefy tankowania są przestrzemią niesklasyfikowaną.

12.2. The AAR areas are unclassified airspace.

12.3. Aktywne strefy tankowania nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników niezwiązanych z tankowaniem i do innych celów.

12.3. Active AAR areas cannot be used by other airspace users not involved in the refueling and for other purposes.

12.4. Wykorzystywanie stref tankowania ma priorytet przed wykorzystaniem innych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej kolizyjnych ze strefą tankowania, o ile Szesostwo SRL SZ RP nie określi inaczej.

12.4. The use of AAR areas has priority over the use of other flexible airspace structures colliding with an AAR area, unless specified otherwise by the Military Air Traffic Office of Polish Armed Forces.

12.5. Za zapewnienie bezpieczeństwa w strefie tankowania odpowiada NN właściwego Punktu Naprowadzania.

12.5. Provision of safety within an AAR area is the responsibility of GCI of the relevant Control Post.

12.6. Zamówienie na rezerwację stref tankowania należy składać do Szesostwa SRL SZ RP na nr faksu +48-261-821-782 lub e-mail: [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl) z wyprzedzeniem co najmniej trzech dni roboczych, zgodnie ze wzorem umieszczonym na ostatniej stronie tego rozdziału.

12.6. Orders for AAR areas shall be submitted to the Military Air Traffic Office of Polish Armed Forces by fax to +48-261-821-782 or by e-mail to [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl) at least 3 working days in advance according to the template placed on the last page in this chapter.

12.7. AMC Polska umieszcza strefy tankowania w AUP.

12.7. AMC Poland places the AAR areas in the AUP.

12.8. Dolot do strefy tankowania odbywa się na podstawie złożonego planu lotu (FPL) jako OAT i na łączności z OAT ACC.

12.8. An arrival to an AAR area is conducted in accordance with the filed flight plan (FPL) as OAT and maintaining radio communication with OAT ACC.

12.9. Aktywacja stref tankowania dokonywana jest w ASM-3 przez OAT ACC po nawiązaniu łączności z tankowcem przy przekraczaniu granicy FIR EPWW, a dezaktywacja po opuszczeniu strefy przez tankowiec.

12.9. The AAR areas are activated by OAT ACC in ASM-3 after establishing radio communication with a tanker aircraft while crossing the FIR EPWW boundary and the areas are deactivated when the tanker leaves the area.

12.10. OAT ACC na granicy strefy tankowania przekazuje załogi na częstotliwość NN właściwego Punktu Naprowadzania, chyba że współpracujące organy uzgodnią inne miejsce.

12.10. Crews are directed to the frequency of GCI of the relevant Control Post over AAR area boundary by OAT ACC, unless the cooperating units agree on other location.

12.11. Tankowanie w strefie tankowania odbywa się na łączności z NN właściwego Punktu Naprowadzania.

12.11. Air to air refuelling within an AAR area is carried out maintaining radio communication with GCI of the relevant Control Post.

12.12. NN właściwego Punktu Naprowadzania po zakończonym tankowaniu przekazuje statki powietrzne na łączność z OAT ACC na granicy strefy, chyba że współpracujące organy uzgodnią inne miejsce.

12.12. GCI of the relevant Control Post directs the aircraft to OAT ACC frequency over the area's boundary after the refueling has been completed, unless the cooperating units agree on other location

12.13. Po zakończonym tankowaniu i wyjściu ze strefy tankowania dolot do MCTR/MTMA lotniska lądowania lub do granicy FIR EPWW odbywa się na podstawie złożonego planu lotu jako OAT i na łączności z OAT ACC.

12.13. After completing the refueling and exiting the AAR area, an arrival at the MCTRs/MTMAs of the landing aerodrome or the FIR EPWW boundary is carried out in accordance with the filed flight plan as OAT and maintaining radio communication with OAT ACC.

## 13 LOTY PRÓBNE

## 13 TEST FLIGHTS

13.1. Loty próbne odbywają się wg procedur określonych dla lotów specjalnych OAT uzgodnionych w „Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi

13.1. Test flights are conducted in accordance with procedures for OAT special flights as agreed in "Agreement on Operational Cooperation between Polish Air Navigation Services Agency

Powietrznej a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP w sprawie wykonywania lotów wojskowych statków powietrznych w ruchu OAT”.

#### 14 LOTY DO/ZE STREF TSA/TRA, MCTR/MTMA

14.1. Wykonywanie lotów do/z stref (TSA/TRA) i/lub MCTR/MTMA wykazanych w MIL ENR 2.3 oraz do/z EA odbywa się przez wyznaczone punkty koordynacyjne (PKO) lub inne punkty na granicy strefy uzgodnione między współpracującymi organami, jeżeli PKO nie zostały wyznaczone.

14.2. Wykaz PKO jest zawarty w MIL ENR 2.3.

14.3. PKO dla EA wyznaczonych w CTA są wprowadzane przez Zespół Planowania Ćwiczeń Lotniczych PAŻP na wniosek organizatora przedsięwzięcia lotniczego i po akceptacji przez OAT ACC.

#### UWAGA

Jeżeli EA pokrywa się z granicami poziomymi strefy TSA/TRA, można wykorzystać istniejące już punkty koordynacyjne w danej TSA/TRA.

14.4. Załoga przed wylotem z MCTR/MTMA nawiązuje łączność odpowiednio z OAT ACC, APP, FIS lub PN/ODN/AWACS i wykonuje lot do strefy po trasie z wyjściem nad PKO lub inny punkt na granicy strefy uzgodniony między współpracującymi organami, jeżeli PKO nie zostały wyznaczone.

14.5. Po przekazaniu statku powietrznego/grupy na łączność do OAT ACC minimalna separacja zapewniana przez PN/ODN/AWACS/LOSRL z innym ruchem lotniczym w TSA/TRA/MCTR/MTMA wynosi:

- pozioma – 10 NM, lub
- pionowa – 1000 ft do FL 285 lub 2000 ft powyżej FL 285.

OAT ACC i PN/ODN/AWACS w bezpośredniej koordynacji mogą uzgodnić inne warunki przekazania łączności i odpowiedzialności nad statkiem powietrznym.

14.6. Na wniosek OAT ACC lub dowódcy załogi wykonującej zadania w strefie, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz po uzyskaniu zgody dowódcy załogi statku powietrznego wykonującego lot trasowy w ruchu OAT przez taką strefę, OAT ACC może przeprowadzić trening z wykonywania LAH.

#### 14.7 PROCEDURY LOTÓW DO TSA/TRA

14.7.1. OAT ACC przekazuje do PN/ODN/AWACS:

- pozycję statku powietrznego/PKO,
- znak wywoławczy,
- liczbę statków powietrznych i status formacji,
- kod transpondera statku powietrznego/grupy,

and Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces” on conducting OAT aircraft flights.

#### 14 FLIGHTS TO/FROM TSAs/TRAs, MCTR/s/ MTMAs

14.1. Flights to/from areas (TSAs/TRAs) and/or MCTR/s/MTMAs listed in MIL ENR 2.3 and to/ from EAs are conducted over designated OAT Coordination Points (PKOs) or other points at the area border agreed between cooperating units if PKOs have not been established.

14.2. The list of PKOs is contained in MIL ENR 2.3.

14.3. PKOs for EAs designated within the Control Area are established by the PANSA Aeronautical Exercise Planning Division on application by the organizer of an aeronautical event and on acceptance by the OAT ACC.

#### REMARK

If an EA coincides with the lateral limits of a TSA/TRA, already available coordination points can be utilized within a TSA/TRA.

14.4. Before entering an MCTR/s/MTMAs, a crew shall establish communication with OAT ACC, APP, FIS or CP/CRC/AWACS, perform flight to the area along the route to exit at a PKO or another point at the border agreed between the cooperating units if no PKOs have been established.

14.5. After an aircraft/group of aircraft has been transferred to the OAT ACC, the minimum separation from another traffic within TSAs/ TRAs/MCTR/s/MTMAs provided by CP/CPC/AWACS/Aerodrome ATS Unit shall be:

- lateral – 10 NM, or
- vertical – 1000 ft up to FL 285 or 2000 ft above FL 285.

The OAT ACC and CP/CPC/AWACS can agree through direct coordination other conditions of the transfer of frequency and control.

14.6. On application by the OAT ACC or commander of the air crew carrying out missions within an area, where ATC service is provided, and on acceptance by the commander of the aircraft carrying out an OAT en-route flight through such an area, the OAT ACC can conduct a training in aerial escort.

#### 14.7 PROCEDURES FOR FLIGHTS TO TSAs/TRAs

14.7.1. The OAT ACC shall pass to CP/CRC/AWACS:

- aircraft position/PKO,
- call sign,
- number of aircraft and formation status,
- transponder code (squawk) of the aircraft/ formation,

- oczekiwany czas i FL nad PKO,
- informacje dodatkowe.

- expected time and FL at PKO,
- additional information.

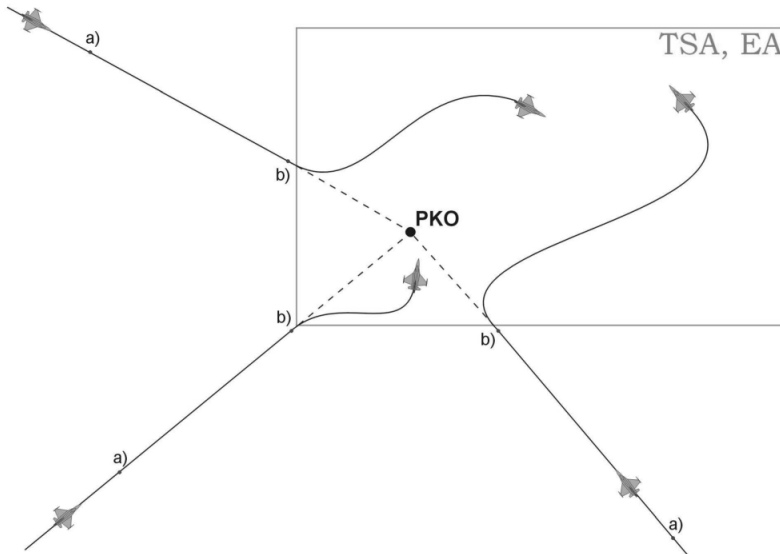
14.7.2. Przekazanie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym do PN/ODN/AWACS następuje na granicy TSA/TRA/EA.

14.7.2. The control of aircraft shall be transferred to CP/CRC/AWACS at the border of a TSA/TRA/EA.

14.7.3. Współpracujące organy mogą ustalić inne miejsce przekazania odpowiedzialności nad statkiem powietrznym w zależności od sytuacji operacyjnej.

14.7.3. The cooperating units can specify another place at which the control of aircraft will be transferred depending on the operational situation.

**Schemat wykonywania lotów do TSA/TRA/EA**  
**Pattern of flights to TSAs/TRAs/EAs**



**UWAGA**

Punkty a) i b) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wejścia do strefy.

**REMARK**

Points a) and b) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to the subsequent phase of flight avoiding a PKO. CP/CRC/AWACS can specify together with the OAT ACC another point at which the aircraft is to enter the area.

**14.8 PROCEDURA OPUSZCZENIA TSA/TRA/EA**

14.8.1. PN/ODN/AWACS po zakończeniu zadania kieruje statek powietrzny/grupę z kursem na PKO planowany w trasie lotu i przekazuje do OAT ACC informacje:

**14.8 PROCEDURE FOR EXITING TSAs/TRAs/EAs**

14.8.1. CP/CRC/AWACS shall, after the completion of a mission, direct an aircraft/aircraft group to the PKO planned in the route and pass to the OAT ACC:

- czas zakończenia zadania,
- pozycja statku powietrznego (o ile to możliwe),

- time of the mission completion,
- aircraft position (if possible),

- ilość statków powietrznych w grupie.

14.8.2. OAT ACC przekazuje do PN/ODN/AWACS warunki opuszczenia strefy dla każdego statku powietrznego/grupy, podając:

- PKO odlotu lub kurs odlotowy,
- poziom lotu,
- numer transpondera (jeżeli inny niż w FPL lub AFIL),
- nazwę i częstotliwość organu przyjmującego kontrolę nad statkiem powietrznym.

14.8.3. PN/ODN/AWACS akceptuje warunki zawarte w punkcie 14.8.2 lub proponuje inne.

14.8.4. PN/ODN/AWACS odpowiada za bezpieczeństwo i separowanie innego ruchu w strefie od statków powietrznych opuszczających strefę zgodnie z zaakceptowanymi warunkami podanymi w punkcie 14.8.2 i separacjami zgodnymi z punktem 14.5.

14.8.5. W przypadku odlotu kilku statków powietrznych/ grup w tym samym czasie OAT ACC przydziela im różne poziomy lotu w celu utrzymania separacji pionowej.

14.8.6. PN/ODN/AWACS nakazuje pilotowi przyjęcie uzgodnionych warunków i przekazuje do OAT ACC odpowiedzialność nad statkiem powietrznym zgodnie z punktem 14.8.2 lub 14.8.3.

14.8.7. OAT ACC odpowiada za utrzymanie przez załogi uzgodnionych warunków opuszczenia strefy.

14.8.8. OAT ACC wydaje pilotowi zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

14.8.9. Jeżeli do czasu osiągnięcia PKO warunki opuszczenia strefy nie zostaną przekazane, pilot wykonuje oczekiwanie w kręgu nad PKO do czasu otrzymania warunków zezwolenia.

- number of aircraft in the formation.

14.8.2. The OAT ACC shall pass to CP/CRC/AWACS the conditions under which each aircraft will leave the area.

- departure PKO or departure heading,
- flight level,
- transponder code (if other than that specified in FPL or AFIL),
- name and frequency of the unit taking over the control of the aircraft.

14.8.3. CP/CRC/AWACS shall accept the conditions referred to in 14.8.2 or suggest other ones.

14.8.4. CP/CRC/AWACS is responsible for providing security and separation of other traffic within an area from aircraft exiting the area in accordance with the accepted conditions referred to in 14.8.2 and separation in accordance with 14.5.

14.8.5. In case several aircraft depart at the same time, the OAT ACC shall allocate them different flight levels to provide vertical separation.

14.8.6. CP/CRC/AWACS shall order the pilot to perform flight under the agreed flight conditions and transfer the control of the aircraft to the OAT ACC in accordance with 14.8.2 or 14.8.3.

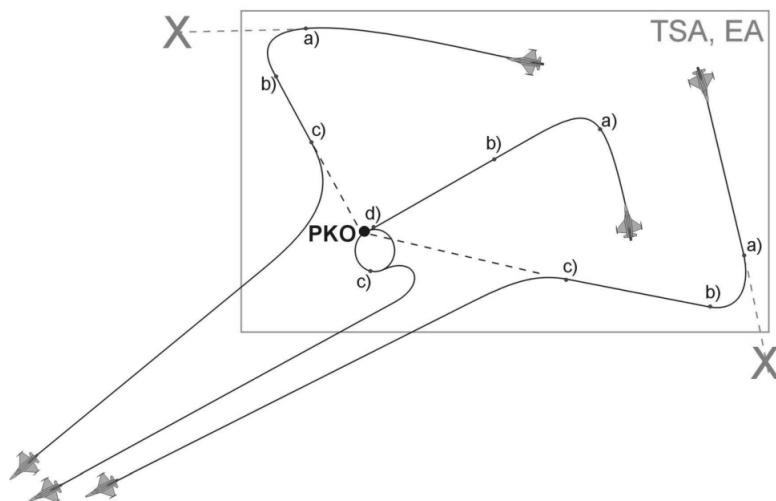
14.8.7. The OAT ACC is responsible for ensuring that air crews maintain the agreed conditions of exiting the area.

14.8.8. The OAT ACC shall clear the pilot to enter controlled airspace.

14.8.9. If conditions under which the area is to be exited have not been provided, the pilot shall perform a holding procedure at the PKO until he receives them.

**Schemat wykonania odlotów ze strefy TSA/TRAE/A/  
Pattern of departures from TSAs/TRAs/EAs**





#### UWAGA

Punkty a), b) i c) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wyjścia ze strefy.

#### 14.9 PROCEDURA ODLOTU Z MCTR/MTMA

14.9.1. OAT ACC przekazuje do LOSRL zezwolenie na wejście w przestrzeń kontrolowaną przez określony PKO.

#### UWAGA

Zezwolenie na odlot z lotniska EPKS jest przekazywane z OAT ACC do APP POZNAŃ.

14.9.2. Kontroler APP/TWR przekazuje statek powietrzny/grupę na łączność i odpowiedzialność do OAT ACC nie później niż nad PKO i nie wyżej niż na poziomie lotu przekazanych w zezwoleniu.

14.9.3. Załoga otrzymuje zezwolenie od OAT ACC poprzez kontrolera TWR/APP przed startem lub po zakończeniu zadania w MCTR/MTMA.

Jeżeli do czasu osiągnięcia PKO zezwolenie na wejście w CTA nie zostanie wydane, pilot oczekuje w kręgu nad PKO utrzymując się w granicach MCTR/MTMA do czasu otrzymania dalszych instrukcji od OAT ACC.

#### REMARK

Points a), b), c) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to the subsequent phase of flight avoiding the PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another area exit point.

#### 14.9 PROCEDURE FOR DEPARTURE FROM A MCTR/MTMA

14.9.1. The OAT ACC shall pass to the Aerodrome ATS Unit the clearance to enter controlled airspace via a specified PKO.

#### REMARK

Clearance to depart from EPKS aerodrome is passed from the OAT ACC to POZNAŃ APP.

14.9.2. The APP/TWR controller shall transfer the control of aircraft/formation of aircraft to the OAT ACC not later than at the PKO and not higher than at the flight level specified in the clearance.

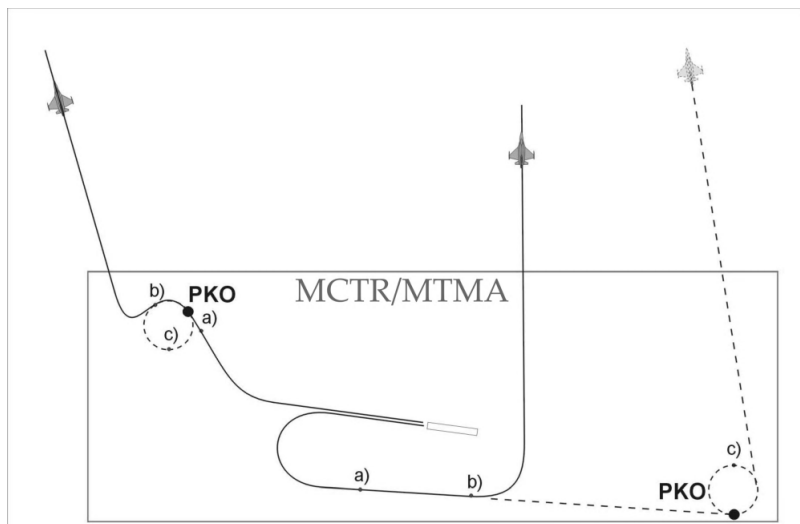
14.9.3. The air crew shall receive the clearance from the OAT ACC through the TWR/APP before take-off or after completing a mission within the MCTRs/MTMAs.

If, until reaching the PKO, a clearance to enter the CTA has not been issued, the pilot shall hold in a circuit at the PKO within the MCTRs/MTMAs boundaries until he receives further instructions from the OAT ACC.

14.9.4. LOSRL utrzymuje separację poziomą minimum 10 NM lub pionową minimum 1000 ft pomiędzy własnym ruchem lotniczym a odlatującym statkiem powietrznym/grupą przekazywanym pod kontrolę OAT ACC.

14.9.4. The Aerodrome ATS Unit shall ensure a lateral separation minimum of 10 NM or vertical separation minimum of 1000 ft between its own air traffic or departing aircraft/formation of aircraft transferred to the OAT ACC.

**Schemat odlotów z MCTR/MTMA/  
Pattern of departures from a MCTR/MTMA**



**UWAGA**

Punkty a), b) i c) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wyjścia z MCTR/MTMA.

**REMARK**

Points a), b), c) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to carry out the subsequent phase of flight avoiding a PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another MCTR/MTMA exit point.

**14.10 PROCEDURA DOLOTU DO MCTR/MTMA**

14.10.1. OAT ACC przekazuje do LOSRL na 10 min przed wlotem lub niezwłocznie jeżeli czas dolotu do granicy MCTR/MTMA jest krótszy podając:

- znak wywoławczy,
- liczbę statków powietrznych i status formacji,
- kody transpondera statku powietrznego/grupy,
- oczekiwany czas oraz FL nad PKO,
- informacje dodatkowe.

**14.10 PROCEDURE OF ARRIVAL AT A MCTR/MTMA**

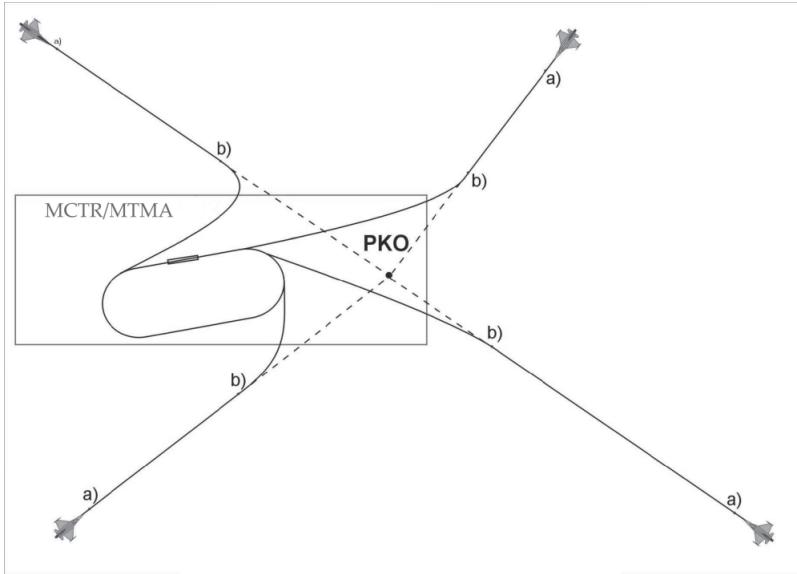
14.10.1. The OAT ACC shall pass to the Aerodrome ATS Unit the following information 10 minutes before the entry or immediately if the time of reaching the MCTR/MTMA boundary is shorter:

- call sign,
- number of aircraft and formation status,
- transponder code (squawk) of the aircraft/formation of aircraft,
- expected time and FL at the PKO,
- additional information.

14.10.2. Przekazanie na łączność i odpowiedzialność do LOSRL następuje na granicy MCTR/MTMA, chyba że współpracujące organy uzgodniły inaczej.

14.10.2. The transfer of control to the Aerodrome ATS Office shall take place at the MCTR/MTMA boundary unless the cooperating units have specified otherwise.

**Schemat dolotów do MCTR/MTMA**  
**Pattern of arrivals at the MCTR/MTMA**



Rysunek przedstawia ideę procedury podejścia do lądowania. Rzeczywista procedura może znacznie odbiegać od przedstawionej w zależności od lotniska, rodzaju procedury, urządzeń radionawigacyjnych, warunków meteorologicznych i bieżącej sytuacji operacyjnej.

**UWAGA**

Punkty a) i b) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wejścia do MCTR/MTMA.

The figure depicts an idea of landing approach procedure. The actual procedure can considerably vary from this one depending on the aerodrome, type of procedure, radio navigation facilities, weather conditions and current operational situation.

**REMARK**

Points a) and b) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to carry out the subsequent part of flight avoiding the PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another MCTR/MTMA entry point.

**14.11 LOTY W RAMACH ĆWICZEŃ LOTNICZYCH**

14.11.1. Przestrzeń powietrzna na potrzeby realizacji ćwiczeń lotniczych jest wydzielana przez OPS PAŻP.

14.11.2. Lot do/z rejonu ćwiczeń w obszarze kontrolowanym (CTA) odbywa się pod kontrolą OAT ACC.

14.11.3. Dodatkowa informacja dotycząca wykonywania lotów jest przekazywana przez SSRL do PAŻP nie później niż 24 godziny przed planowanym rozpoczęciem ćwiczenia.

Informacja taka musi zawierać:

**14.11 EXERCISE FLIGHTS**

14.11.1. The airspace for the purposes of aeronautical exercises is segregated by the PANSAs Strategic Planning Unit.

14.11.2. A flight to and from the exercise area within the Control Area (CTA) shall be carried out under the control of the OAT ACC.

14.11.3. Additional information regarding the carrying out of flights is passed by the SSRL to PANSAs not later than 24 hours in advance of the planned commencement of an exercise.

Such information shall include:

- kryptonimy PN i częstotliwości pracy PN/ODN/AWACS,
- planową tabelę lotów,
- inne informacje na wniosek OAT ACC.

14.11.4. Doloty i wyloty z rejonu ćwiczeń należy planować przez stałe punkty PKO lub inne, uzgodnione pomiędzy OPS i SSR.L.

14.11.5. Planowany punkt wlotowy do rejonu ćwiczeń nie może być równocześnie punktem wylotowym.

14.11.6. Wloty i wyloty do/z rejonu ćwiczeń mogą odbywać się po dokonaniu koordynacji pomiędzy OAT ACC i PN/ODN/AWACS.

Koordynacja powinna zawierać:

- znak wywoławczy,
- kod transpondera,
- poziom lotu – obecny, wlotowy/wylotowy,
- liczbę statków powietrznych w formacji,
- pozycję statku powietrznego/PKO,
- kurs,
- czas,
- organ i częstotliwość.

14.11.7. Nawigator PN/ODN/AWACS przekazuje do OAT ACC statek powietrzny odseparowany od innego ruchu w strefie zgodnie z punktem 14.5.

14.11.8. Załoga odlatująca z rejonu ćwiczeń przy nawiązaniu łączności z OAT ACC podaje:

- znak wywoławczy,
- kod transpondera,
- obecny oraz planowany dla RTB poziom lotu,
- liczbę statków powietrznych w formacji z podaniem czy lot wykonywany jest w formacji standardowej czy w niestandardowej.

## 15 SYTUACJE AWARYJNE W LOTACH OAT

### 15.1 POZOSTAŁOŚĆ PALIWA

15.1.1. Na żądanie OAT ACC pilot zgłasza pozostałość paliwa, podając:

- pozostałość paliwa w tonach na zapytanie: "Report fuel state",

- code names of CPs and frequencies of operation of CP/ CRC/AWACS,
- schedule of flights,
- other information provided at the request of the OAT ACC.

14.11.4. Arrivals and departures from an exercise area shall be planned via constant PKOs or other points agreed between the PANSA Strategic Planning Unit and the SSR.L.

14.11.5. A planned EA entry point cannot be an exit point at the same time.

14.11.6. Entries and exits to/from the exercise area can take place after coordination between the OAT ACC and CP/CRC/AWACS.

A coordination shall cover:

- call sign,
- transponder code,
- flight level – current, entry/exit,
- number of aircraft in the formation,
- aircraft position/PKO,
- heading,
- time,
- unit and frequency.

14.11.7. The CP/CRC/AWACS navigator shall transfer the aircraft to the OAT ACC separated from other traffic within the area in accordance with 14.5.

14.11.8. An air crew departing from an exercise area shall, when establishing communication with the OAT ACC, report:

- call sign,
- transponder code,
- current and planned flight level for return to base,
- number of aircraft in the formation and information on whether the flight is carried out in a standard or non-standard formation.

## 15 EMERGENCY SITUATIONS IN OAT FLIGHTS

### 15.1 FUEL REMAINING

15.1.1. At the request of the OAT ACC, the pilot shall report the amount of fuel remaining providing:

- the amount of fuel remaining in tonnes at the request: "Report fuel state",

- pozostały czas lotu na zapytanie: "Report endurance" lub, używając frazeologii "Bingo plus...".

15.1.2. Pilot ma obowiązek zgłosić pozostałość paliwa "Bingo" lub "Minimum fuel" przy pierwszym nawiązaniu łączności lub natychmiast po zaistnieniu takiego zdarzenia.

15.1.3. Pilot zgłasza "Emergency fuel" oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- własnych zamierzeń, np. wyboru lotniska lądowania,
- żądanej (potrzebnej) pomocy,
- wymaganego poziomu lotu,
- wymagań odnośnie procedury podejścia do lądowania i przygotowania lotniska.

## 15.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI

15.2.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA, EA) pilot:

- podejmując próbę nawiązania łączności z innym organem ATS,
- ustawia kod transpondera 7600,
- wykonuje lot do PKO,
- nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu,
- odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600 (jeśli pozostałość paliwa to umożliwia),
- opuszcza strefę (TSA, EA) wykonując lot zgodnie ze złożonym FPL.

15.2.2. Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- 1 naciśnięcie = yes (tak),
- 2 naciśnięcia = no (nie),
- 3 naciśnięcia = say again (powtórz),
- (...) Kod Morse'a litera H (Morse code letter H = for homing/RTB/)
- długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji,

- the remaining flying time at the request: "Report fuel endurance" or using the phraseology "Bingo plus ...".

15.1.2. The pilot is obliged to report the amount of fuel remaining "Bingo" or "Minimum fuel" on first radio contact or immediately after the occurrence of such event.

15.1.3. The pilot shall report "Emergency fuel" and set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- own intention or chosen landing aerodrome,
- requested (needed) help,
- required flight level,
- requirements for approach procedure and aerodrome preparation.

## 15.2 COMMUNICATION FAILURE

15.2.1. In the case of communication failure within a segregated airspace element (TSA, TRA, EA), the pilot shall:

- attempt to establish radio contact with another ATS unit,
- set the transponder to code 7600,
- perform flight to a PKO,
- hold in a circle at the PKO,
- depart from the PKO at least after 7 minutes following the time the transponder is set to Code 7600 (if the remaining fuel amount enables this),
- exit the area (TSA, EA) performing flight in accordance with the filed FPL.

15.2.2. Additional procedure applied when utilising the radio station carrier wave only

Pressing the radio station transmission button shall mean:

- 1 click = yes,
- 2 clicks = no,
- 3 clicks = say again,
- (...) Morse Code letter H = for homing/RTB
- long click – indicates the completion or suspension of the previous procedure or instruction,

- (.....) Kod Morse'a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/ niebezpieczeństwo.

15.2.3. Przykładowa frazeologia lotnicza, którą można wykorzystać podczas procedur niebezpieczeństwa:

- *Can you maintain height/altitude/flight level?*
- *Can you make a normal recovery?*
- *Can you make a normal approach to land?*
- *Do you have a casualty on board?*
- *Do you have hydraulic failure?*
- *Do you have electrical failure?*
- *Do you have fuel failure?*
- *Do you have oxygen failure?*
- *Do you have engine failure?*

### 15.3 AWARIA TRANSPONDERA

15.3.1. W przypadku odlotu z MCTR/MTMA wejście w CTA jest zabronione. OAT ACC wydaje instrukcję przerwania zadania i powrotu na lotnisko.

15.3.2. OAT ACC przekazuje statek powietrzny na łączność z LOSRL.

#### UWAGA

Punkt 15.3.1 nie dotyczy misji Air Policing na sygnał ALFA.

15.3.3. W przypadku awarii transpondera w TSA, TRA lub EA pilot powinien dołączyć do statku powietrznego wyposażonego w sprawny transponder i w takiej formacji wykonać wylot ze strefy i lot w przestrzeni kontrolowanej.

15.3.4. Jeżeli wykonanie lotu z innym statkiem powietrznym wyposażonym w sprawny transponder jest niemożliwe:

- a. Pilot zgłasza awarię transpondera do OAT ACC,
- b. OAT ACC wydaje zezwolenie na przelot na najniższym dostępnym poziomie w przestrzeni kontrolowanej lub na innej wysokości skoordynowanej z GAT ACC w kierunku lotniska docelowego.
- c. OAT ACC przekazuje pilota na łączność do APP/TWR lub LOSRL po przekroczeniu granicy MCTR/MTMA lub TMA, w oparciu o meldunki pozycyjne pilota oraz informacje z Ośrodka Zobrazowania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej (OZINPP) i APP.
- d. Zniżanie następuje w MCTR/MTMA lub TMA w oparciu o informację z radarów pierwotnych i meldunki pilota.

- (.....) Morse Code letter X – indicates an additional failure/distress.

15.2.3. Examples of aviation phraseology to be used during distress procedures:

- *Can you maintain height/altitude/flight level?*
- *Can you make a normal recovery?*
- *Can you make a normal approach to land?*
- *Do you have a casualty on board?*
- *Do you have hydraulic failure?*
- *Do you have electrical failure?*
- *Do you have fuel failure?*
- *Do you have oxygen failure?*
- *Do you have engine failure?*

### 15.3 TRANSPONDER FAILURE

15.3.1. When departing from a MCTR/MTMA it is forbidden to enter the CTA.

15.3.2. The OAT ACC shall transfer the aircraft to the Aerodrome ATS Unit.

#### REMARK

Point 15.3.1 does not apply to Air Policing missions at the signal ALFA.

15.3.3. In the event of a transponder failure within a TSA, TRA or EA, the pilot shall join an aircraft equipped with a functioning transponder and perform exit from the area and flight within controlled airspace in this formation.

15.3.4. If it is impossible to perform flight with another aircraft equipped with a functioning transponder:

- a. The pilot shall report the failure to the OAT ACC,
- b. The OAT ACC shall issue a clearance to perform flight at the lowest available flight level or at another altitude coordinated with the GAT ACC to the destination aerodrome.
- c. The OAT ACC shall transfer the pilot to the frequency of APP/TWR or Aerodrome ATS Unit after crossing the MCTR/MTMA or TMA boundary basing on the pilot's position reports and information from the Airspace Presentation and Monitoring Centre (OZINPP) and APP.
- d. Descent is performed within a MCTR/MTMA or TMA basing on the information from primary radars and the pilot's reports.

e. W przypadku konieczności zniżania poza TMA lub MCTR/MTMA, OAT ACC koordynuje z GAT ACC bezpieczny rejon zniżania w oparciu o meldunki pozycyjne pilota oraz informacje z OZiNPP.

e. In case a descent outside a TMA or MCTR/MTMA is necessary, the OAT ACC shall coordinate with the GAT ACC a safe area for descent basing on the pilot's position reports and information from the Airspace Presentation and Monitoring Centre.

#### 15.4 PROCEDURA EMERGENCY WITH CHASE

15.4.1. W sytuacji awaryjnej stosowana jest obowiązkowa asysta drugiego statku powietrznego.

15.4.2. Zawsze asystuje tylko jeden statek powietrzny („chaser”), wykonując lot za statkiem powietrznym znajdującym się w sytuacji awaryjnej.

15.4.3. „Chaser” może znajdować się w odległości do 1000 ft od statku powietrznego asystowanego.

15.4.4. Nad lotniskiem „chaser” zniża się do maksymalnie 100 ft i wykonuje odejście na drugie zajęcie lub na inne lotnisko zgodnie z zezwoleniem ATS.

#### 15.5 PROCEDURA LOST-WINGMAN

15.5.1. W przypadku awaryjnego (nieplanowanego) rozluźnienia ugrupowania załogi wykonują manewry zgodnie z poniższą procedurą.

Przykładowa procedura rozluźnienia ugrupowania 4 statków powietrznych (A, B, C, D):

- A. kontynuuje lot po prostej;
- B. skręca w prawo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- C. skręca w lewo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- D. skręca w lewo z przechyleniem 30° przez 30 sekund i wraca na kurs.

#### 15.4 EMERGENCY WITH CHASE PROCEDURE

15.4.1. In an emergency situation, an obligatory aerial escort by another aircraft is provided.

15.4.2. Only one aircraft (chaser) shall carry out the escort by flying behind the aircraft in emergency.

15.4.3. The chaser can be at a minimum distance of 1000 ft from the escorted aircraft.

15.4.4. Above the aerodrome, the chaser shall descend to a maximum of 100 ft and go around for another approach or another aerodrome as per ATC clearance.

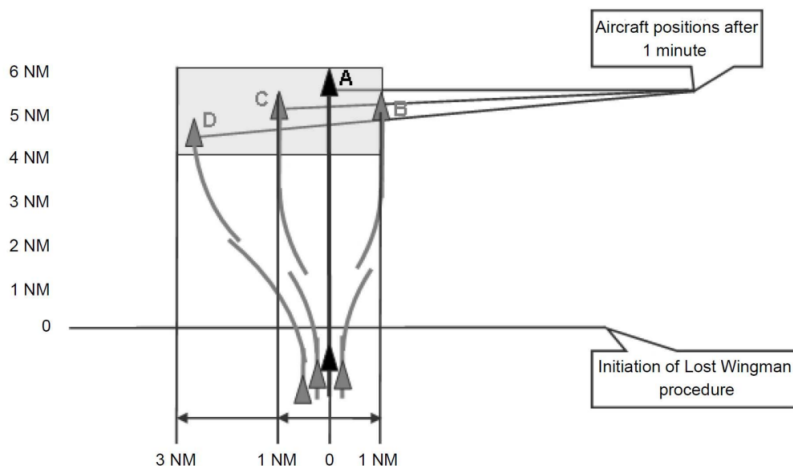
#### 15.5 LOST-WINGMAN PROCEDURE

15.5.1. In the event of an emergency (not planned) loosening of a formation, air crews shall perform manoeuvres in accordance with the following procedure.

Example of procedure for loosening a formation of 4 aircraft (A, B, C, D):

- A. shall continue flight straight ahead;
- B. shall turn right with a bank of 20° for 20 seconds and resume its own course;
- C. shall turn left with a bank of 20° for 20 seconds and resume its own course;
- D. shall turn left with a bank of 30° for 30 seconds and resume its own course.

#### Schemat wykonania procedury Lost-Wingman/ Pattern of the Lost-Wingman procedure



15.5.2. Dowódca ugrupowania w takiej sytuacji natychmiast włącza kod transpondera 7700 i informuje OAT ACC o zamiarach grupy.

OAT ACC, po rozluźnieniu szyku, przydziela indywidualne kody transponderów poszczególnym statkom powietrznym i wydaje zezwolenia na kontynuowanie lotu pojedynczo z zachowaniem separacji ATC.

Na prośbę dowódcy ugrupowania OAT ACC może wydać zezwolenie na kontynuowanie lotu w formacji niestandardowej.

#### 15.6 PROCEDURA EPU Z UŻYCIEM HYDRAZYNY DLA SAMOLOTÓW F-16

15.6.1. Pilot zgłasza użycie EPU/wycieku hydrazyny oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- czasu na dołot do lotniska,
- prędkości zniżania,
- wymagań dotyczących przygotowania lotniska.

15.6.2. OAT ACC informuje współpracujące organy (LOSRL/SOF/OpSup) zgodnie ze zgłoszonym zamiarem załogi statku powietrznego o użyciu EPU.

15.5.2. The formation commander shall in such situation immediately set the transponder code to 7700 and inform the OAT ACC on the formation's intentions.

The OAT ACC, after the loosening of the formation, shall allocate individual transponder codes to each aircraft and issue clearance to continue the flight individually with ATC separation.

At the request of the formation commander, the OAT ACC can issue a clearance to continue flight in a non-standard formation.

#### 15.6 EPU PROCEDURE WITH APPLICATION OF HYDRAZINE FOR F-16 AIRCRAFT

15.6.1. The pilot shall report the application of an emergency power unit (EPU)/leakage of hydrazine, set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- intentions,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- time required to reach the aerodrome,
- descent speed,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

15.6.2. The OAT ACC shall inform the cooperating units (Aerodrome ATS Unit, Special Operation Forces, Operational Support), according to the reported intention of the crew, about the application of an EPU.



### 15.7 ZACIĘCIE/ZABLOKOWANIE UZBROJENIA

15.7.1. Pilot informuje o zaciętym/zablokowanym uzbrojeniu, włącza kod transpondera 7700 i podaje dalsze informacje na żądanie OAT ATC.

15.7.2. OAT ACC informuje zainteresowane służby.

15.7.3. W przypadku zaciętego działka lub pocisków raketowych OAT ACC wektoruje statek powietrzny, unikając lotu za innym statkiem powietrznym.

15.7.4. W przypadku zaciętych bomb lub zbiorników podwieszanych OAT ACC wektoruje statek powietrzny, unikając o ile to możliwe skupisk ludności i przelotu nad innym statkiem powietrznym.

### 15.8 PROCEDURA LOW LEVEL ROUTE ABORT

15.8.1. Pilot zgłasza do OAT ACC konieczność wykonania procedury *Route Abort* oraz włącza kod transpondera 7700 i wykonuje wznoszenie do FL 100.

15.8.2. Pilot wykonujący procedurę *Route Abort* odpowiada za zapewnienie bezpiecznych odległości od innych użytkowników przestrzeni do czasu osiągnięcia FL 100.

15.8.3. Jeżeli podczas wznoszenia nastąpi wejście w TMA, pilot jest zobowiązany do nawiązania łączności z właściwym organem APP.

15.8.4. Po osiągnięciu FL 100 pilot nawiązuje łączność z OAT ACC, wykonując lot poziomy.

15.8.5. OAT ACC identyfikuje statek powietrzny, przydzielając indywidualny kod transpondera i wydaje zezwolenie na dalszy lot.

### 15.9 AWARIA JEDNEGO SILNIKA STATKU POWIETRZNEGO WIELOSILNIKOWEGO

15.9.1. W przypadku awarii jednego silnika statku powietrznego wielosilnikowego pilot melduje o sytuacji do OAT ACC oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- dalszych zamiarów (prób uruchomienia silnika),
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- wymagań odnośnie przygotowania lotniska i dodatkowych urządzeń hamujących na lotnisku.

### 15.10 KATAPULTOWANIE

15.10.1. O ile jest to możliwe, pilot melduje do OAT ACC podjęcie decyzji o katapultowaniu podając:

- znak wywoławczy "Ejection", lub
- znak wywoławczy "Bail out", lub

### 15.7 HUNG ORDNANCE

15.7.1. The pilot shall inform on the hung ordnance, set the transponder to code 7700 and provide other information at the request of OAT ATC.

15.7.2. The OAT ACC shall inform relevant services.

15.7.3. In case a gun or missiles have jammed, the OAT ACC shall vector the aircraft avoiding flight behind another aircraft.

15.7.4. In case bombs or underslung tanks have jammed, the OAT ACC shall vector the aircraft avoiding, as far as possible, centres of population and flight over another aircraft.

### 15.8 LOW LEVEL ROUTE ABORT PROCEDURE

15.8.1. The pilot shall report to the OAT ACC the necessity to execute the *Route Abort* procedure, set the transponder to code 7700 and climb to FL 100.

15.8.2. The pilot executing the *Route Abort* procedure is responsible for providing safe distances from other airspace users until reaching FL 100.

15.8.3. If, during climb, the aircraft enters a TMA, the pilot is obliged to establish communication with the relevant APP unit.

15.8.4. After reaching FL 100, the pilot shall establish communication with the OAT ACC performing level flight.

15.8.5. The OAT ACC shall identify the aircraft by allocating it a specific transponder code and clearing for further flight.

### 15.9 FAILURE OF ONE ENGINE IN A MULTIENGINE AIRCRAFT (ASYMMETRIC APPROACH)

15.9.1. In the event of a failure of one engine in a multiengine aircraft, the pilot shall report the situation to the OAT ACC and set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- further intentions (attempts to restart the engine),
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- requirements regarding the preparation of the aerodrome and additional braking facilities at the aerodrome.

### 15.10 BAIL OUT/EJECTION

15.10.1. As far as possible, the pilot shall report to the OAT ACC his decision to eject in the following manner:

- call sign "Ejection", or
- call sign "Bail out".

- znak wywoławczy "Kataapultuję się".

15.10.2. Jeżeli kataapultowanie zostało wykonane podczas lotu grupowego, drugi statek powietrzny w grupie przekazuje do OAT ACC dodatkowe informacje odnośnie miejsca, wysokości i dodatkowych warunków kataapultowania.

#### 15.11 AWARIA INSTALACJI HYDRAULICZNEJ

Po stwierdzeniu awarii instalacji hydraulicznej pilot włącza kod transpondera 7700 i zgłasza do organów ATS:

- dalsze zamiary wykonania lotu,
- informacje o pogorszeniu parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego – ograniczeń w prędkościach podejścia zniżania, problemach z podwoziem, problemach ze sterowaniem,
- wymagania odnośnie przygotowania lotniska.

#### 15.12 PROBLEMY W KABINIE

Pilot melduje organom ATS o rodzaju problemu dotyczącego kabiny/owiewki, włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów – awaryjnego zniżania,
- zrzucenia owiewki kabiny,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- wymagań dotyczących przygotowania lotniska.

Jeżeli pilot nie usłyszy korespondencji radiowej służb ruchu lotniczego (np. ze względu na odrzucenie owiewki), ustawia kod transpondera 7600 i nadaje meldunki "na ślepo".

#### 15.13 PROBLEMY Z ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ

Pilot melduje do OAT ACC o rodzaju problemu dotyczącego systemu elektrycznego, włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów – ograniczeń w użyciu radia, transpondera lub systemu nawigacyjnego;
- pozostawania w warunkach VMC;
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- czasu potrzebnego na dołot do lotniska.

15.10.2. If the ejection has been carried out during a formation flight, the second aircraft in the formation shall pass to the OAT ACC additional information regarding the place, altitude and additional conditions of ejection.

#### 15.11 HYDRAULIC UTILITY FAILURE

When a hydraulic utility failure has been discovered, the pilot shall set the transponder to code 7700 and report to the ATS units the following:

- further intentions regarding the flight,
- information on the deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters – restrictions in the approach descent speed, problems with the undercarriage or control system,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

#### 15.12 PROBLEMS IN THE COCKPIT

The pilot shall report to the ATS units the nature of the problem with the cockpit/canopy, set the transponder to code 7700 and provide additional information on the following:

- intentions – emergency descent,
- removal of the canopy,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

If the pilot cannot hear the ATS message (e.g. in the case of a removed canopy), he shall set the transponder to code 7600 and transmit blind.

#### 15.13 ELECTRICAL PROBLEMS

The pilot shall report to the OAT ACC the nature of the problem regarding the electrical system, set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- intentions – limitations in the use of radio, transponder or navigation system,
- the maintaining of VMC,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- time required to reach the aerodrome.

#### 15.14 AWARIA SILNIKA

Pilot melduje kontrolerowi OAT ACC o problemach z silnikiem (zgaśnięcie, pompaż), włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- czasu na dolot do lotniska.

#### 15.15 AWARYJNY/PRZYPADKOWY ZRZUT ZE STATKU POWIETRZNEGO

Po stwierdzeniu awaryjnego/przypadkowego zrzutu pilot włącza kod transpondera 7700 i podaje do ATS:

- pozycję, kurs, prędkość, wysokość podczas zrzutu,
- zamiary/inne zagrożenia statku powietrznego,
- pogorszenie parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- wymagania odnośnie przygotowania lotniska.

#### 15.16 AWARIA URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH/UTRATA ORIENTACJI GEOGRAFICZNEJ

Pilot melduje do OAT ACC o awarii urządzeń nawigacyjnych lub utracie orientacji geograficznej, włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- pozycji, kursu, prędkości, wysokości,
- swoich zamiarów i innych zagrożeń statku powietrznego,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego.

#### 16 ZASADY PRZEKAZYWANIA INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH

16.1. Podstawowa informacja meteorologiczna przekazywana będzie z LOSRL do OAT ACC według systemu NATO ("Weather Color State") z wykorzystaniem internetowego serwisu meteorologicznego Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.

16.2. Informacje meteorologiczne będą podawane w następującej kolejności:

- observation time \*time\*,

#### 15.14 FLAMEOUT

The pilot shall report to the OAT ACC controller problems with the engine (stall, compression stall), set the transponder to code 7700 and provide the ATS with additional information regarding:

- intentions,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- time required to reach the aerodrome.

#### 15.15 EMERGENCY/ACCIDENTAL JETTISONING

When emergency/accidental fuel jettisoning takes place, the pilot shall set the transponder to code 7700 and provide the ATS with:

- position, heading, speed, altitude during the jettisoning,
- intentions/other hazards to the aircraft,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

#### 15.16 NAVIGATION UTILITY FAILURE/LOSS OF ORIENTATION

The pilot shall notify the OAT ACC of a failure of navigation equipment or loss of orientation, set the transponder to code 7700 and provide the ATS with:

- position, heading, speed, altitude,
- his intentions and other hazards to the aircraft,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters.

#### 16 RULES OF PROVIDING METEOROLOGICAL INFORMATION

16.1. Basic meteorological information shall be forwarded from the Aerodrome ATS Unit to the OAT ACC in accordance with the NATO "Weather Colour State" system using the webbased weather service of the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.

16.2. Meteorological information shall be provided in the following order:

- observation time \*time\*,

- runway \*number\* (black),
  - colour state \*colour\*,
  - forecast \*colour\*,
  - QNH \*number\*, (transition level \*number\*), (\*information\*).
- runway \*number\* (black),
  - colour state \*colour\*,
  - forecast \*colour\*,
  - QNH \*number\*, (transition level \*number\*), (\*information\*).

**Kolory służące do określenia warunków meteorologicznych/  
Colours used for determining weather conditions:**

Colour state		Ceiling	Ground visibility	
BLUE+	(BLU+)	no ceiling	8 km	
BLUE	(BLU)	2500 ft	8 km	
WHITE	(WHT)	1500 ft	5000 m	
GREEN	(GRN)	700 ft	3700 m	Complete weather required
YELLOW	(YLO)	300 ft	1600 m	Complete weather required
AMBER	(AMB)	200 ft	800 m	Complete weather required
RED	(RED)	<200 ft	<800 m	Complete weather required
BLACK	(BLACK)	RWY not usable for other reasons than ceiling and/ or visibility minimum	RWY not usable for other reasons than ceiling and/ or visibility minimum	Black will be reported additionally and precedes the current color state

**UWAGA**

Jeżeli pogoda będzie gorsza niż "WHITE", OAT ACC podaje pilotowi pełną informację zgodnie z formatem ICAO.

**REMARK**

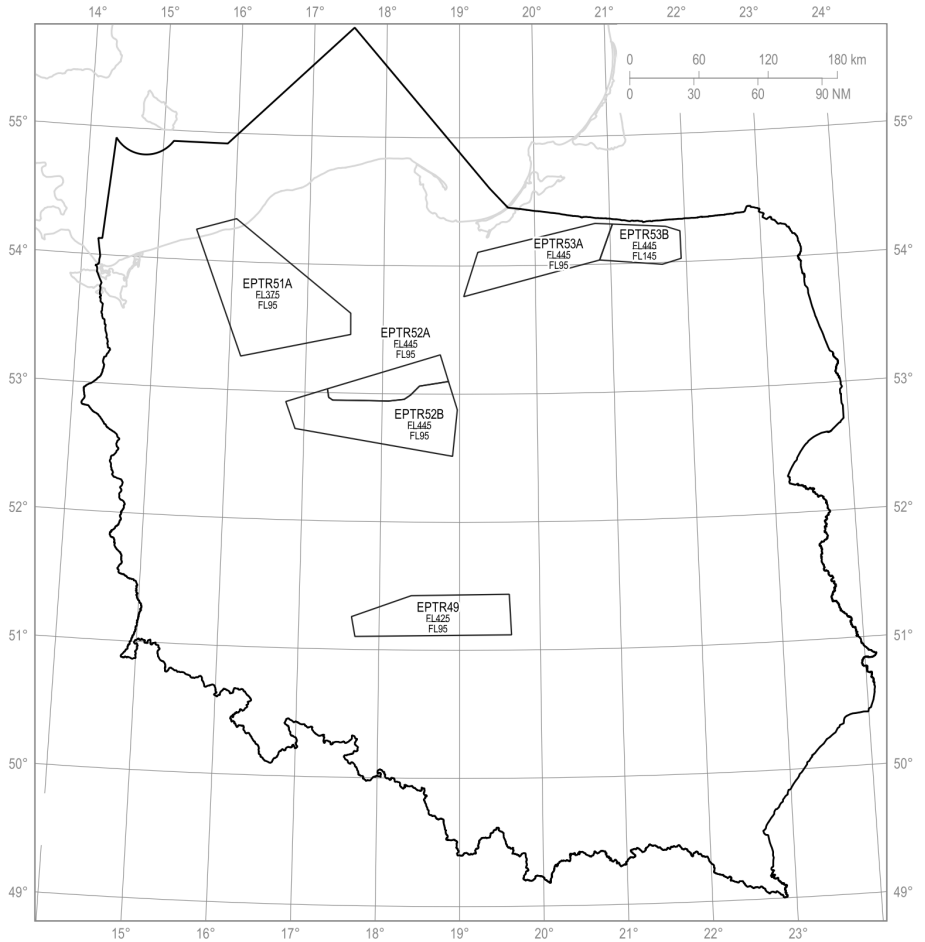
If the weather conditions are less than "WHITE", the OAT ACC shall provide the pilot with complete information in accordance with the ICAO format.

## AAR REQUEST MESSAGE

<b>To:</b>	CHIEF OF MILITARY AIR TRAFFIC SERVICE OFFICE OF POLISH ARMED FORCES Tel.: +48-261-821-024 Fax: +48-261-821-782 E-mail: asm1.matso@ron.mil.pl
<b>From:</b>	
<b>DATE OF FLIGHT</b>	
<b>REGISTRATION</b>	
<b>UNIT</b>	
<b>CALL SIGN</b>	
<b>TYPE AND NUMBER OF A/C</b>	
<b>DEPARTURE ICAO INDICATOR</b>	
<b>DESTINATION ICAO INDICATOR</b>	
<b>FLIGHT PLAN ROUTE (IN WARSZAWA FIR)</b>	
<b>REQUESTED AAR AREA</b>	
<b>REQUESTED AAR FLIGHT LEVEL</b>	
<b>REQUESTED AAR BLOCK TIME</b>	
<b>REQUESTED AAR BLOCK LEVELS</b>	
<b>ESTIMATED AAR START TIME</b>	
<b>POC</b>	

**NOTE: Please send the Confirmation Number/Note to assigned e-mail address.**

**SCHEMAT STREF DLA LOTÓW PRÓBNYCH  
TRAs FOR TEST FLIGHTS**



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 2 PRZESTRZEŃ POWIETRZNA SŁUŻB  
RUCHU LOTNICZEGO**

**ENR 2.1 FIR, UIR, TMA I CTA**

Patrz: AIP Polska (ENR 2.1).

**ENR 2 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

**ENR 2.1 FIR, UIR, TMA AND CTA**

See: AIP Poland (ENR 2.1).



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 2.2 INNA REGULOWANA PRZESTRZEŃ  
POWIETRZNA**

Patrz: AIP Polska (ENR 2.2).

**MIL ENR 2.2.1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI  
(RMZ), STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA  
TRANSPONDERA (TMZ), OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO  
SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)**

Patrz: AIP Polska (ENR 2.2.1).

**MIL ENR 2.2.3 STREFY RUCHU LOTNISKOWEGO (ATZ)**

Patrz: AIP VFR (VFR ENR 2.2).

**ENR 2.2 OTHER REGULATED AIRSPACE**

See: AIP Poland (ENR 2.2).

**MIL ENR 2.2.1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY  
ZONES (RMZs), TRANSPONDER MANDATORY ZONES  
(TMZs), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS**

See: AIP Poland (ENR 2.2.1).

**MIL ENR 2.2.3 AERODROME TRAFFIC ZONES (ATZ)**

See: AIP VFR (VFR ENR 2.2).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ENR 2.3 WYKAZ PUNKTÓW  
KOORDYNACYJNYCH OAT

## ENR 2.3 LIST OF OAT COORDINATION POINTS

WYKAZ PIĘCIOLITEROWYCH OZNACZEŃ KODOWYCH UŻYWANYCH W FIR WARSZAWA LIST OF FIVE-LETTER NAME CODES USED WITHIN WARSZAWA FIR			
Nazwa Name	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
APSIK	544000N 0164000E	TSA14, EPD53	
ARPEL	541057N 0160900E	TSA12	
ARVUD	522633N 0181048E	MTMA EPPW	
BAMOX	544256N 0171700E	TSA14	
BERNU	540812N 0190818E	MTMA EPMB	
BETUP	531153N 0200000E	TSA02	
BEVOS	510949N 0211419E	TSA05	
BISWE	540600N 0205500E	TSA01	
DAHOW	514648N 0220044E	MTMA EPDE	
DEMET	535041N 0191129E	MTMA EPMB	
DIFUS	535148N 0151610E	MTMA EPSN	
DISEK	525528N 0145204E	TSA10	
DUCGO	524500N 0203700E	TSA02	
ELSUM	515635N 0222617E	TSA 04, TSA 47	
EMFED	523344N 0173337E	MTMA EPPW	
EMLES	531621N 0162806E	MTMA EPMI, TRA69	
ENUBU	512913N 0184049E	MTMA EPLK	
ERPUX	540000N 0180000E	EPD53	
ERUNI	522615N 0214414E	MTMA EPMM	
ERZAR	535625N 0184352E	MTMA EPMB	
EVMIL	514038N 0184547E	MTMA EPLK	
FAFEN	520522N 0182222E	MTMA EPPW	
FEZUM	521317N 0221137E	MTMA EPMM	
FOJGO	513925N 0213217E	MTMA EPDE	
GINEX	512748N 0222133E	MTMA EPDE, TSA04	
GIRUZ	535158N 0193827E	MTMA EPMB, TSA01	

WYKAZ PIĘCIOLITEROWYCH OZNACZEŃ KODOWYCH UŻYWANYCH W FIR WARSZAWA			
LIST OF FIVE-LETTER NAME CODES USED WITHIN WARSZAWA FIR			
Nazwa Name	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
GIZCA	534517N 0172953E	TRA69	
GUWEN	523000N 0220330E	TSA02	
HETZA	523706N 0203136E		
IBZEM	531245N 0183930E	TRA11, TSA28	
INKOK	513700N 0163323E	TSA07	
IRBON	512450N 0213524E	MTMA EPRA, TSA05	
IVDIR	525000N 0214500E	TSA02	
IXSIQ	534026N 0162921E	MTMA EPSN, TRA69C	
KEZDO	533246N 0153503E	MTMA EPSN	
KONCE	524015N 0184545E	TRA11, TSA28	
LOFOX	533512N 0160451E	MTMA EPSN, MTMA EPMI, TRA69	
LUXPU	510920N 0194137E	TSA06	
MACZU	533015N 0200630E	TSA02	
MEZPO	524759N 0212041E	TSA02	
NAPUT	525424N 0203333E	TSA02	
NIVNO	513037N 0194020E	MTMA EPLK	
OKSIL	542745N 0184220E	MCTR EPOK	
OKSOV	544129N 0181949E	MCTR EPOK	
OLKOL	504656N 0225400E	TSA 03	
OLZET	543000N 0191500E	TSA16, EPD54	
OVOZE	535105N 0223741E		
PEXUL	512254N 0193646E	MTMA EPLK	
PIDAT	511736N 0182900E	TSA06	
PIKFI	535503N 0144924E	TSA13	
RORME	535906N 0153714E	MTMA EPSN, TSA12	
ROZAT	520404N 0213733E	MTMA EPMM	
SEZIN	511128N 0175452E	TSA06	
SISHE	523841N 0220626E		

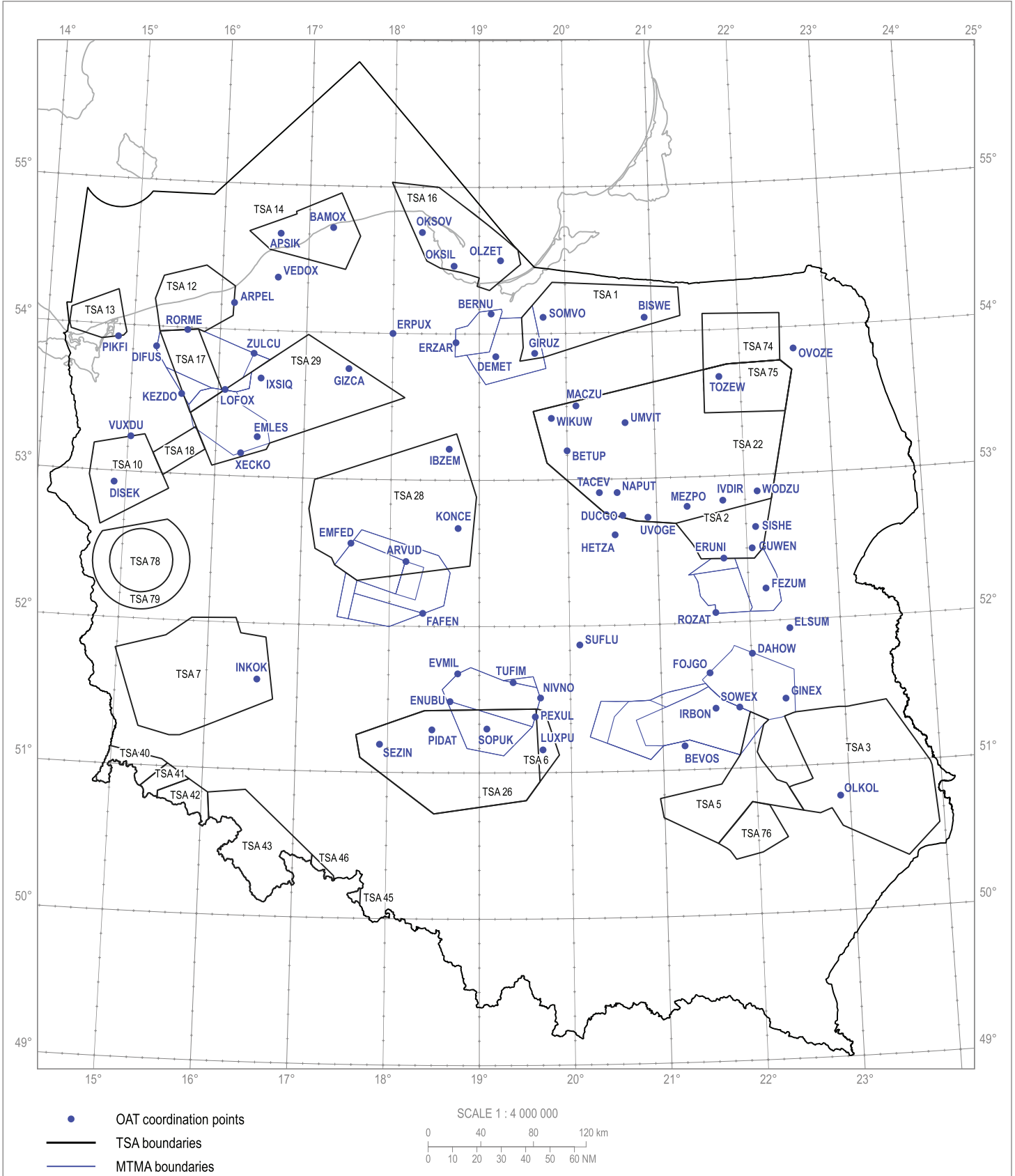
WYKAZ PIĘCIOLITEROWYCH OZNACZEŃ KODOWYCH UŻYWANYCH W FIR WARSZAWA			
LIST OF FIVE-LETTER NAME CODES USED WITHIN WARSZAWA FIR			
Nazwa Name	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
SOMVO	540643N 0194432E	TSA01	
SOPUK	511800N 0190500E	MTMA EPLK	
SOWEX	512457N 0215100E	MTMA EPDE	
SUFLU	515211N 0200640E		
TACEV	525431N 0202130E	TSA02	
TOZEW	534045N 0214530E	TSA02	
TUFIM	513700N 0192222E	MTMA EPLK	
UMVIT	532300N 0204000E	TSA02	
UVOGE	524400N 0205400E	TSA02	
VEDOX	542200N 0163900E	EPD53	
VUXDU	531424N 0150145E	TSA10	
WIKUW	532515N 0194930E	TSA02	
WODZU	525315N 0220830E	TSA02	
XECKO	530930N 0161709E	MTMA EPMI, TRA69	
ZULCU	535029N 0162355E	MTMA EPSN	

Wykaz nazw kodowych oznaczników dla znaczących punktów nawigacyjnych - patrz AIP Polska (ENR 4.4).

Name-code designators for significant points - see AIP Poland (ENR 4.4).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**PUNKTY KOORDYNACYJNE OAT**  
**OAT COORDINATION POINTS**



Correction: Page number changed.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 2.4 WSPÓLRZĘDNE REJONÓW DLA MISJI  
AWACS**

**ENR 2.4 COORDINATES OF POINTS FOR AWACS  
MISSIONS**

REJON DYŻUROWANIA DUTY REGION	GRANICE POZIOME / PARAMETRY ORBITY LATERAL LIMITS / ORBIT PARAMETERS
1	2
PL1	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534900N 0160300E 541800N 0181100E 534100N 0183500E 531200N 0162900E 534900N 0160300E
PL1LOB1	Okrąg o promieniu 15 NM i środka w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 533800N 0164500E
PL1LOB2	Okrąg o promieniu 15 NM i środka w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 535300N 0175300E
PL2	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532300N 0191200E 534500N 0215400E 530700N 0221100E 524500N 0193200E 532300N 0191200E
PL2LOB1	Okrąg o promieniu 15 NM i środka w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 530900N 0195400E
PL2LOB2	Okrąg o promieniu 15 NM i środka w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 532200N 0213000E
PL3	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510900N 0172200E 513300N 0192600E 505500N 0194300E 503100N 0174200E 510900N 0172200E

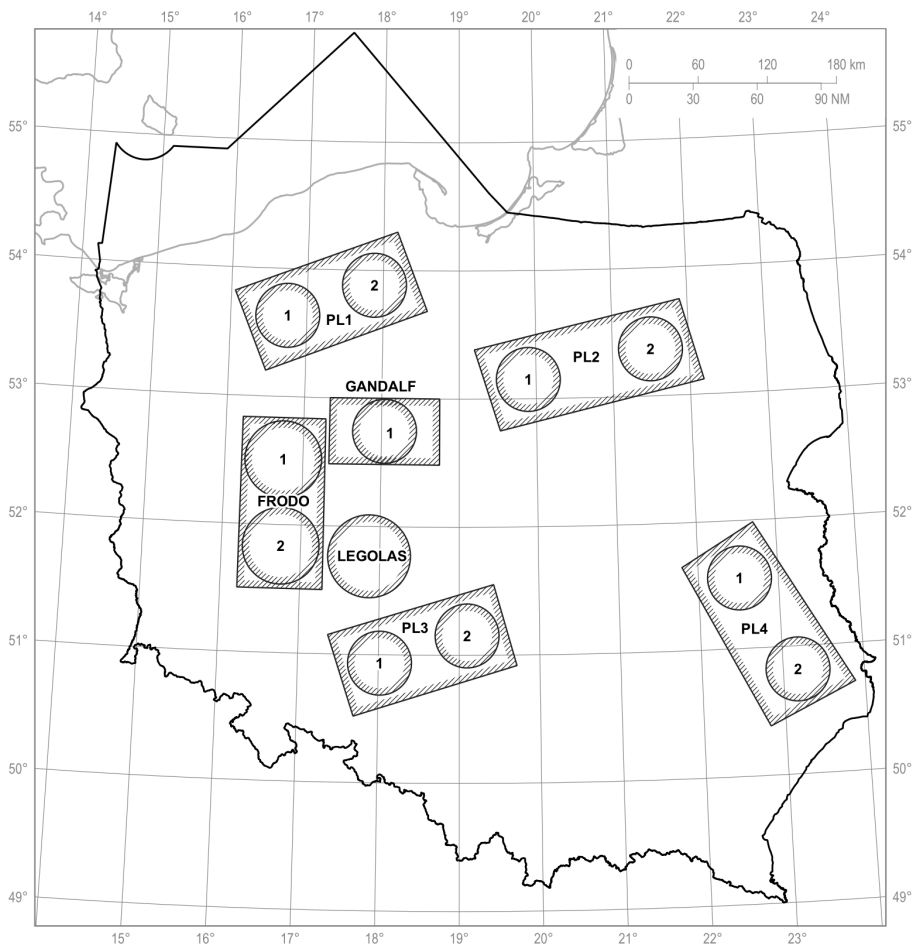
REJON DYŻUROWANIA DUTY REGION	GRANICE POZIOME / PARAMETRY ORBITY LATERAL LIMITS / ORBIT PARAMETERS
1	2
<b>PL3LOB1</b>	Okrag o promieniu 15 NM i �rodku w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 505600N 0180100E
<b>PL3LOB2</b>	Okrag o promieniu 15 NM i �rodku w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 510900N 0190600E
<b>PL4</b>	Linia �aczaca nastepujace punkty: The line joining the following points: 513900N 0214800E 515900N 0224300E 504200N 0235300E 502300N 0224900E 513900N 0214800E
<b>PL4LOB1</b>	Okrag o promieniu 15 NM i �rodku w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 513300N 0223100E
<b>PL4LOB2</b>	Okrag o promieniu 15 NM i �rodku w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 504900N 0231100E
<b>GANDALF</b>	Linia �aczaca nastepujace punkty: The line joining the following points: 530000N 0172000E 530000N 0184500E 522900N 0184500E 522900N 0172000E 530000N 0172000E
<b>GANDALF1</b>	Okrag o promieniu 15 NM i �rodku w punkcie/ Circle of 15 NM radius centred at point: 524440N 0180228E

REJON DYŻUROWANIA DUTY REGION	GRANICE POZIOME / PARAMETRY ORBITY LATERAL LIMITS / ORBIT PARAMETERS
1	2
<b>FRODO</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525000N 0161300E 525000N 0171700E 513000N 0171700E 513000N 0161300E 525000N 0161300E
<b>FRODO1</b>	Okrag o promieniu 18 NM i środka w punkcie/ Circle of 18 NM radius centred at point: 523034N 0164457E
<b>FRODO2</b>	Okrag o promieniu 18 NM i środka w punkcie/ Circle of 18 NM radius centred at point: 515001N 0164458E
<b>LEGOLAS</b>	Okrag o promieniu 36 km i środka w punkcie/ Circle of 36 km radius centred at point: 514600N 0175200E

1. AWACS składa plan lotu jako OAT OVER POLAND, a po przekroczeniu granicy FIR - jako OAT. Częstotliwość odpowiedniego sektora OAT ACC zostanie przydzielona przy przekroczeniu granicy FIR EPWW.

1. AWACS submits a flight plan as OAT OVER POLAND and after crossing the FIR boundary - as OAT. The frequency of a relevant OAT ACC sector shall be assigned while crossing the FIR EPWW boundary.

REJONY WYKONYWANIA MISJI AWACS  
AWACS MISSION REGIONS



**ENR 3 TRASY ATS**

Patrz: AIP Polska (ENR 3.1-1).

**ENR 3 ATS ROUTES**

See: AIP Poland (ENR 3.1-1).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 3 TRASY ATS**

Patrz: AIP Polska (ENR 3.1-1).

**ENR 3 ATS ROUTES**

See: AIP Poland (ENR 3.1-1).



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 4 POMOCE/SYSTEMY  
RADIONAWIGACYJNE**

Patrz: AIP Polska (ENR 4.1-1).

**ENR 4 RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS**

See: AIP Poland (ENR 4.1-1).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 5 OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE**

**ENR 5.1 STREFY ZAKAZANE, OGRANICZONE I  
NIEBEZPIECZNE**

Patrz: AIP Polska (ENR 5.1).

**ENR 5 NAVIGATION WARNINGS**

**ENR 5.1 PROHIBITED, RESTRICTED AND  
DANGER AREAS**

See: AIP Poland (ENR 5.1).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 5.2 STREFY ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH,  
POLIGONY ORAZ STREFA IDENTYFIKACYJNA  
OBRONY POWIETRZNEJ (ADIZ)**

**ENR 5.2 MILITARY EXERCISE AND TRAINING  
AREAS AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION  
ZONE (ADIZ)**

**MIL ENR 5.2.1 ZASADY WYZNACZANIA I UŻYTKOWANIA  
ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW STRUKTURY  
PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

**MIL ENR 5.2.1 PRINCIPLES OF DESIGNATING AND  
USING FLEXIBLE ELEMENTS OF THE AIRSPACE**

Patrz: AIP Polska (ENR 5.2.1).

See: AIP Poland (ENR 5.2.1).

**MIL ENR 5.2.2 KOMÓRKI ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ  
POWIETRZNA**

**MIL ENR 5.2.2 AIRSPACE MANAGEMENT CELLS**

Patrz: AIP Polska (ENR 5.2.2).

See: AIP Poland (ENR 5.2.2).

**MIL ENR 5.2.3 STREFA IDENTYFIKACJI OBRONY  
POWIETRZNEJ - ADIZ**

**MIL ENR 5.2.3 AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE -  
ADIZ**

Patrz: AIP Polska (ENR 5.2.3).

See: AIP Poland (ENR 5.2.3).

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
MILITARY AIR REFUELLING AREAS	ENR 5.2.4.1 - 1
RACETRACK KATE IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 29	ENR 5.2.4.1 - 3
RACETRACK LUCY IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 22	ENR 5.2.4.1 - 5
RACETRACK DORA IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 26	ENR 5.2.4.1 - 7
RACETRACK SARA IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 28	ENR 5.2.4.1 - 9

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ENR 5.2.4 WOJSKOWE OPERACJE TANKOWANIA W  
POWIETRZU W WYSEGREGOWANYCH ELEMENTACH  
PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

ENR 5.2.4 MILITARY AIR REFUELLING OPERATIONS  
WITHIN SEGREGATED ELEMENTS OF AIRSPACE

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
EPTS22	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532808N 0193706E 534546N 0215103E 534621N 0222029E 534630N 0222817E 534228N 0223557E 524958N 0221756E 524530N 0214407E 524111N 0211244E 524155N 0205926E 524237N 0204602E 524613N 0202444E 525116N 0201526E 530659N 0194611E 531637N 0194204E 532808N 0193706E	<u>FL275</u> FL135	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Wojskowa strefa tankowania w powietrzu oraz lotów szkolnych i treningowych./MIL Unclassified airspace. Military air refuelling, school and training flights area./MIL



Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS22Z</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523834N 0211301E 524002N 0204516E 524352N 0202237E 530518N 0194249E 530557N 0194210E 532758N 0193241E 532853N 0193250E 532952N 0193341E 533033N 0193513E 534821N 0215031E 534907N 0222859E 534845N 0223038E 534404N 0223930E 534316N 0224012E 534221N 0224023E 524856N 0222158E 524802N 0222058E 524732N 0221934E 523834N 0211301E	<u>FL275</u> FL135	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS26</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511516N 0173920E 512238N 0181126E 512526N 0182347E 512606N 0193716E 510022N 0193910E 505617N 0193928E 504834N 0193028E 504629N 0190646E 504308N 0183036E 510600N 0174209E 511516N 0173920E	<u>FL275</u> FL135	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Wojskowa strefa tankowania w powietrzu oraz lotów szkolnych i treningowych./MIL Unclassified airspace. Military air refuelling, school and training flights area./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS26Z</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504028N 0183024E 504045N 0182844E 510413N 0173901E 510504N 0173814E 511516N 0173506E 511627N 0173527E 511729N 0173656E 512802N 0182301E 512843N 0193757E 512820N 0193937E 512733N 0194050E 512638N 0194124E 505601N 0194338E 505507N 0194314E 504634N 0193319E 504603N 0193153E 504028N 0183024E	<u>FL275</u> FL135	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

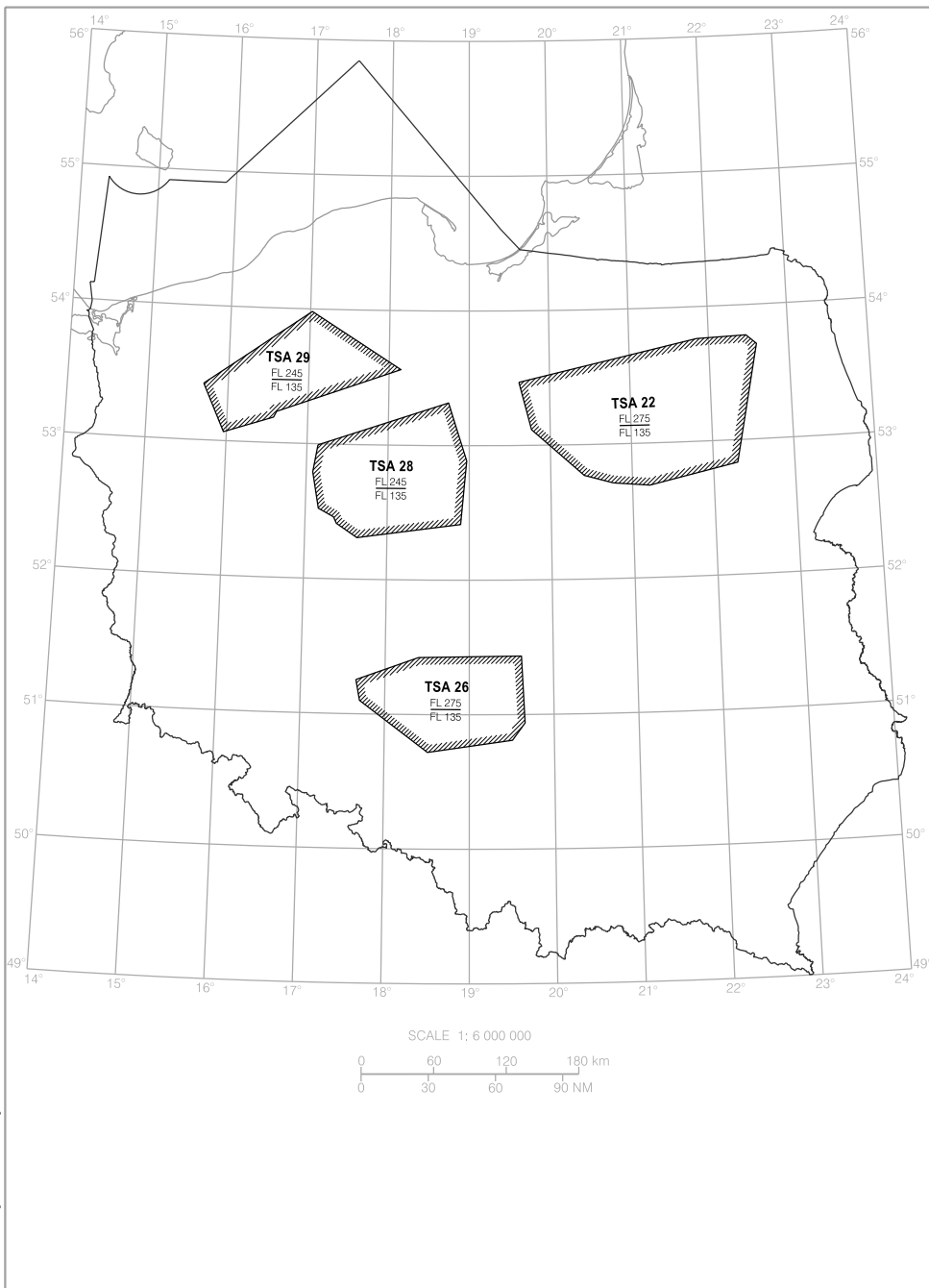
Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS28</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524728N 0170446E 525932N 0170807E 531902N 0184436E 530132N 0185347E 525309N 0185808E 523951N 0185602E 522449N 0185342E 522312N 0183312E 521832N 0173811E 522444N 0172300E 522737N 0172047E 523117N 0170932E 524728N 0170446E	<u>FL245</u> FL135	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Wojskowa strefa tankowania w powietrzu oraz lotów szkolnych i treningowych./MIL Unclassified airspace. Military air refuelling, school and training flights area./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS28Z</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530155N 0170605E 530114N 0170436E 530015N 0170348E 524726N 0170018E 523027N 0170520E 522911N 0170640E 522541N 0171731E 522254N 0171935E 521611N 0173607E 521549N 0173752E 522213N 0185453E 522253N 0185655E 522416N 0185806E 525310N 0190235E 525345N 0190229E 532023N 0184841E 532141N 0184622E 532145N 0184344E 530155N 0170605E	<u>FL245</u> FL135	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS29</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532514N 0154141E 530358N 0155751E 531118N 0163437E 531354N 0163644E 532343N 0172131E 533343N 0180851E 534456N 0173910E 535853N 0170123E 535159N 0164442E 534806N 0163512E 534244N 0162237E 533459N 0160422E 532514N 0154141E	<u>FL245</u> FL135	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Wojskowa strefa tankowania w powietrzu oraz lotów szkolnych i treningowych./MIL Unclassified airspace. Military air refuelling, school and training flights area./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
<b>EPTS29Z</b>	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530123N 0155837E 530123N 0155652E 530148N 0155517E 530226N 0155416E 532430N 0153727E 532526N 0153717E 532624N 0153742E 532708N 0153838E 535017N 0163250E 540113N 0165922E 540129N 0170036E 540130N 0170209E 540115N 0170317E 533536N 0181202E 533432N 0181306E 533329N 0181318E 533229N 0181251E 533129N 0181122E 531150N 0163952E 530940N 0163805E 530859N 0163648E 530123N 0155837E	<u>FL245</u> FL135	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

### WOJSKOWE STREFY TANKOWANIA W POWIETRZU MILITARY AIR REFUELLING AREAS

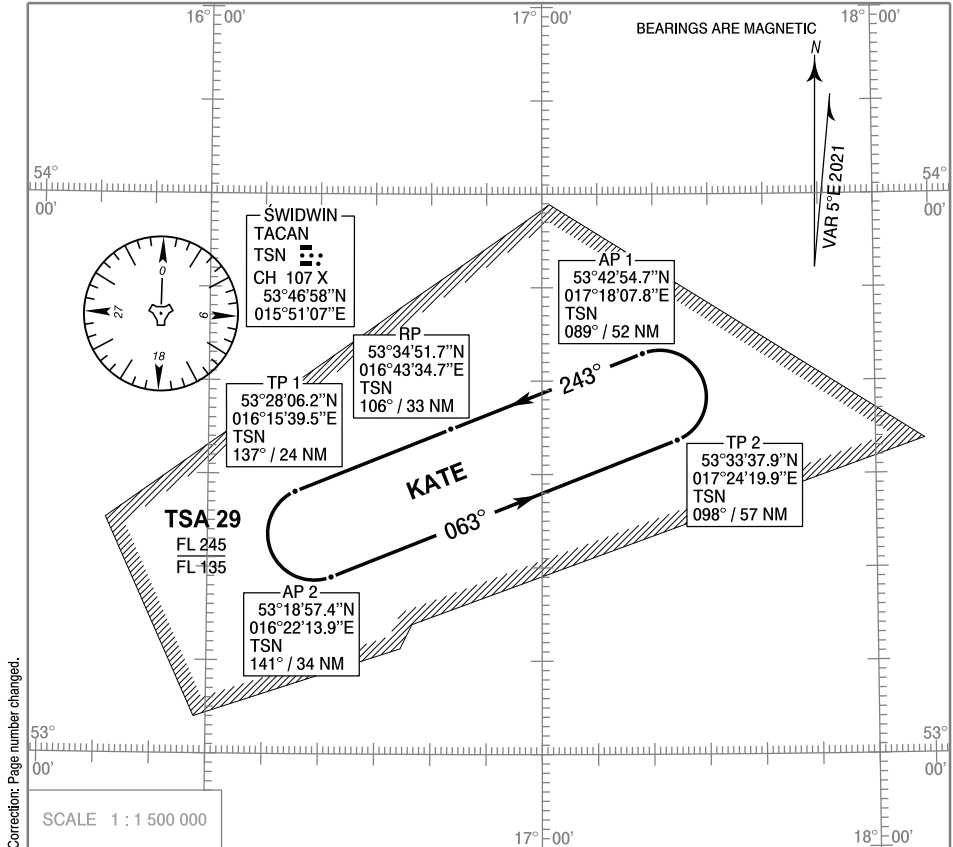


Correction: Page number changed.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**RACETRACK KATE IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 29**

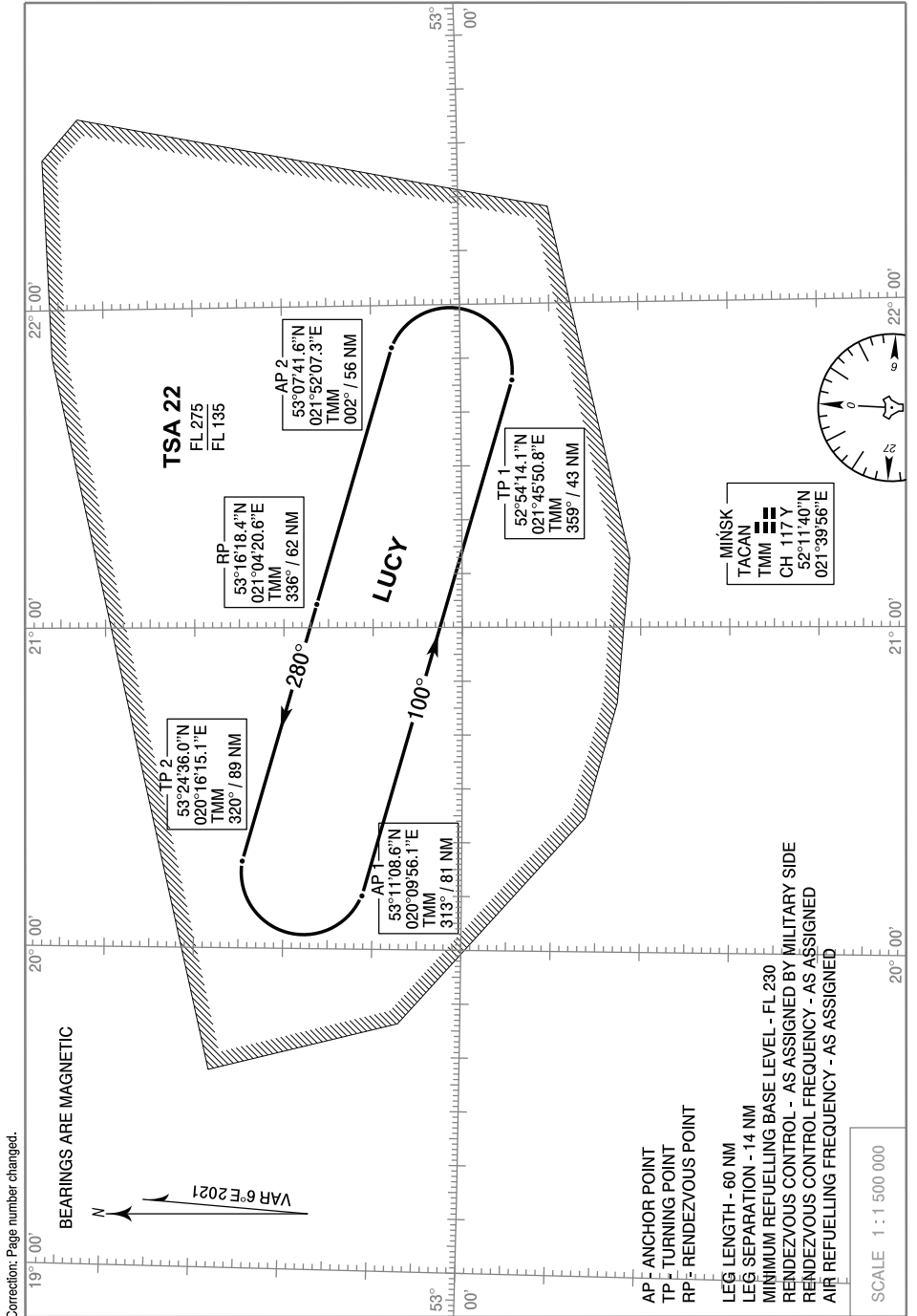


AP - ANCHOR POINT  
TP - TURNING POINT  
RP - RENDEZVOUS POINT

LEG LENGTH - 40 NM  
LEG SEPARATION - 10 NM  
MINIMUM REFUELLING BASE LEVEL - FL 230  
RENDEZVOUS CONTROL - AS ASSIGNED BY MILITARY SIDE  
RENDEZVOUS CONTROL FREQUENCY - AS ASSIGNED  
AIR REFUELLING FREQUENCY - AS ASSIGNED

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

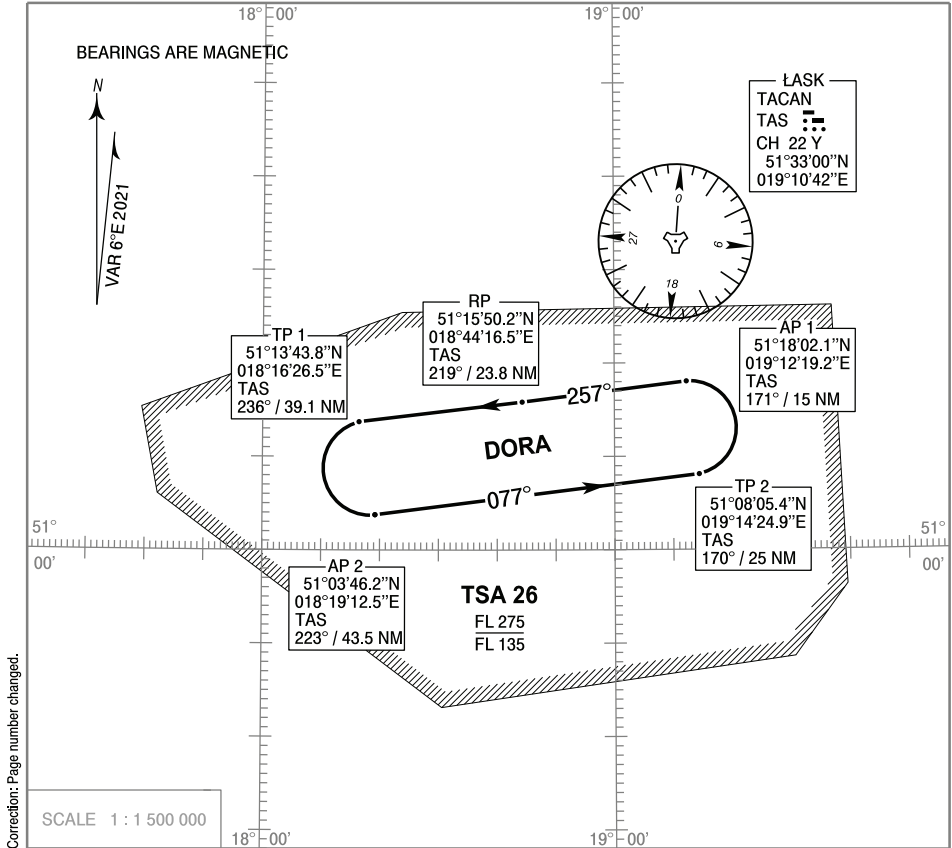
RACETRACK LUCY IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 22



Correction: Page number changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**RACETRACK DORA IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 26**

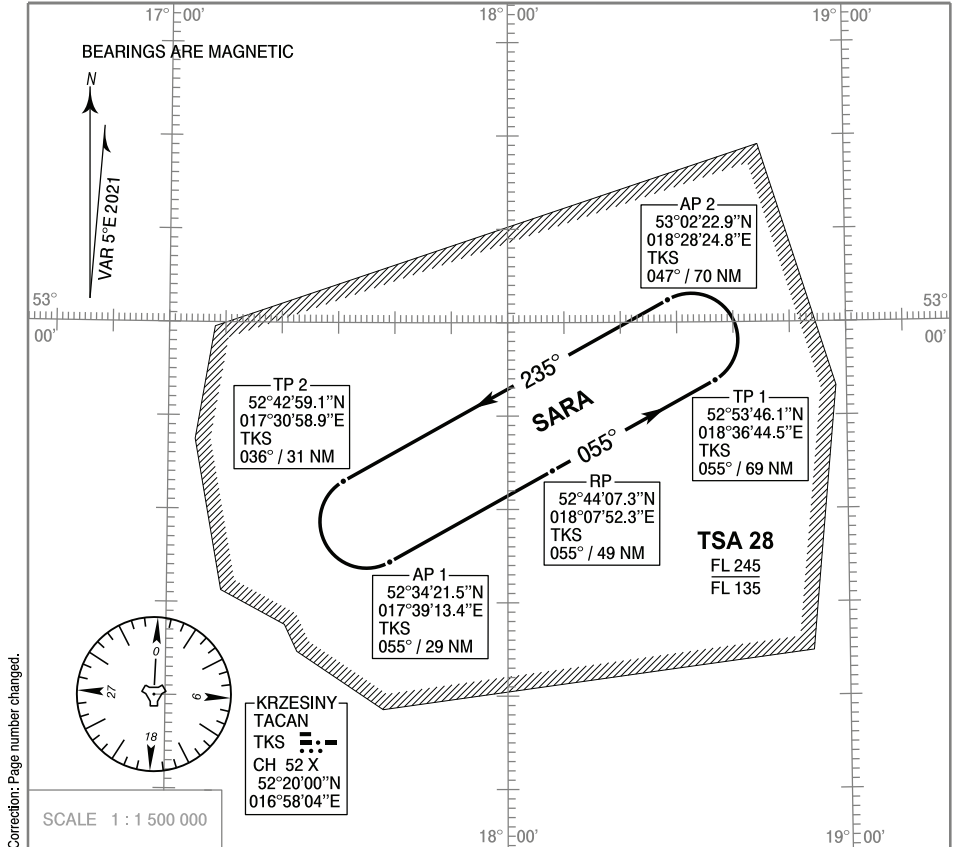


AP - ANCHOR POINT  
TP - TURNING POINT  
RP - RENDEZVOUS POINT

LEG LENGTH - 40 NM  
LEG SEPARATION - 10 NM  
MINIMUM REFUELLING BASE LEVEL - FL 230  
RENDEZVOUS CONTROL - AS ASSIGNED BY MILITARY SIDE  
RENDEZVOUS CONTROL FREQUENCY - AS ASSIGNED  
AIR REFUELLING FREQUENCY - AS ASSIGNED

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**RACETRACK SARA IN MILITARY AIR REFUELLING AREA - TSA 28**



Correction: Page number changed.

AP - ANCHOR POINT  
TP - TURNING POINT  
RP - RENDEZVOUS POINT

LEG LENGTH - 40 NM  
LEG SEPARATION - 10 NM  
MINIMUM REFUELLING BASE LEVEL - FL 230  
RENDEZVOUS CONTROL - AS ASSIGNED BY MILITARY SIDE  
RENDEZVOUS CONTROL FREQUENCY - AS ASSIGNED  
AIR REFUELLING FREQUENCY - AS ASSIGNED



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 5.3 INNE DZIAŁANIA O NIEBEZPIECZNYM  
CHARAKTERZE I INNE POTENCJALNE  
ZAGROŻENIA**

**MIL ENR 5.3.1 INNE DZIAŁANIA O CHARAKTERZE  
NIEBEZPIECZNYM**

**1 LEKKIE SONDY BALONOWE IMGW**

1.1. Radiosondy aerologiczne IMGW w FIR Warszawa są wypuszczane w czterech stałych punktach określonych następującymi współrzędnymi:

1. 522428N 0205723E Legionowo
2. 510650N 0165258E Wrocław
3. 544515N 0173211E Łeba
4. 500139N 0205608E Tarnów

1.2. Maksymalny pułap lotu - 114900 ft, promień przemieszczania: 200 km.

1.3. Organ odpowiedzialny za zapewnienie informacji:

Institut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy  
ul. Podleśna 61  
01-673 Warszawa

1.4. Loty balonów odbywają się codziennie w następujących godzinach (UTC):

- 0515,
- 1115,
- 1715,
- 2315\*
- (-0/+105 MIN)\*\*

\* dopuszczalne odchyłki od godziny wzlotu,

\*\* możliwe dodatkowe wzloty poza wymienionymi godzinami.

Średni czas lotu balonu: 120 minut.

**2 LEKKIE SONDY BALONOWE WOJSKOWE**

**ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS  
NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS**

**MIL ENR 5.3.1 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS  
NATURE**

**1 IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS**

1.1. IMWM radiosonde balloons are launched within the FIR Warszawa from four fixed points determined by the following coordinates:

1. 522428N 0205723E Legionowo
2. 510650N 0165258E Wrocław
3. 544515N 0173211E Łeba
4. 500139N 0205608E Tarnów

1.2. The maximum altitude (ceiling) - 114900 ft, horizontal displacement radius: 200 km.

1.3. Unit responsible for information:

Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute  
ul. Podleśna 61  
01-673 Warszawa

1.4. Balloons are launched every day between the following hours (UTC):

- 0515,
- 1115,
- 1715,
- 2315\*
- (-0/+105 MIN)\*\*

\* additional launches are also possible outside the hours indicated above,

\*\* acceptable deviations from the time of the launch.

Average balloon flight time: 120 minutes.

**2 MILITARY LIGHT RADIOSONDE BALLOONS**

2.1. Wojskowe radiosondy aerologiczne są wypuszczane w FIR Warszawa w osiemnastu stałych punktach:

2.1. Military radiosonde balloons are launched within the FIR Warszawa from 18 fixed locations:

LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓLRZĘDNE COORDINATES	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA RESPONSIBLE UNIT	PROMIEŃ RADIUS	MAX PUŁAP MAX LEVEL	CZAS LOTU TIME OF FLIGHT	UWAGI REMARKS
Świdwin	534726N 0154935E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-533-316	100 km	33000 ft	60 min	Sondowania aerologiczne do zabezpieczenia funkcjonowania baz lotniczych./ Radiosonde sounding to secure the operations of air bases.
Malbork	540139N 0190717E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office telefaks/telex: +48-261-537-252				
Mińsk Mazowiecki	521144N 0213921E	Wojskowe Biuro Meteorologiczne/ Military MET Office tel./phone: +48-261-553-340				
Powidz	522301N 0174939E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-544-437				
Mirosławiec	532342N 0160458E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-525-591				
Dęblin	513304N 0215331E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-517-244				

LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓLRZĘDNE COORDINATES	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA RESPONSIBLE UNIT	PROMIEN RADIUS	MAX PUŁAP MAX LEVEL	CZAS LOTU TIME OF FLIGHT	UWAGI REMARKS
Warszawa - Radom	512340N 0211232E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-511-226				
Częstochowa - Rudniki	505312N 0191208E	Jednostka Wojskowa 4101/ Military Unit 4101 ul. Sobieskiego 35 42-700 Lubliniec tel./phone: +48-261-101-280	80 km	23000 ft	40 min	Sondowania aerologiczne do zabezpieczenia szkolenia spadochronowego Jednostek Wojskowych SZ RP/ Radiosonde sounding to secure the parachute training of Polish Armed Forces Military Units.
Poznań - Krzesiny	521923N 0165843E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/ Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-548-352				
Drawsko Pomorskie (D24)	532311N 0154433E	Jednostki Wojskowe SZ RP realizujące zadania w rejonach poligonów./ Polish Armed Forces Military Units performing operations at the military training areas.	200 km	100000 ft	120 min	Radiosondy meteorologiczne wypuszczane z terenów poligonów w granicach stref niebezpiecznych D./ Radiosonde balloons launched from military training areas within danger areas D.
Nowa Dęba (D25)	502833N 0215431E					
Lipa (D26)	504315N 0220007E					
Wędrzyn (D27)	522310N 0151348E					
Orzysz (D29)	534346N 0220102E					
Żagań (D31)	512809N 0152731E					
Trzebień (D32)	512630N 0154433E					
Toruń (D33)	525530N 0183624E					
Wicko Morskie - Ustka (D53)	543303N 0163918E					

2.2. Loty balonów mogą odbywać się codziennie w różnych godzinach w zależności od warunków atmosferycznych oraz postawionych zadań.

2.2. Radiosonde balloon flights may occur daily at various times depending on meteorological conditions and assigned tasks.

### 3 STREFY ZRZUTU PALIWA

### 3 FUEL DROPPING AREAS

3.1. Dowódca statku powietrznego, po stwierdzeniu konieczności zrzutu paliwa powinien zawiadomić o tym organ kontroli ruchu lotniczego, z którym utrzymuje łączność.

3.1. The pilot-in-command of the ACFT forced by circumstances to drop the fuel shall report it to the ATS unit with which he maintains radio communication.

3.2. Organ kontroli ruchu lotniczego wyznacza wówczas strefę, w której należy dokonać zrzutu paliwa zgodnie z instrukcjami podanymi przez ten organ.

3.2. The ATC unit indicates an area for the jettisoning in accordance with instructions provided by that ATC unit.

3.3. W sytuacji zagrożenia awaryjny zrzut paliwa może być wykonany bez uzyskania zezwolenia organu ATC, jednakże dowódca statku powietrznego powinien jak najwcześniej zawiadomić o dokonanych zrzucie odpowiedni organ ATC.

3.3. In an emergency situation fuel dropping from an ACFT may be done without clearance from the appropriate ATC unit but the pilot-in-command shall inform this unit as soon as practicable about such dropping.

3.4. Wykaz stref zrzutu paliwa:

3.4. Fuel Dropping Areas:

Lotnisko Aerodrome	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
FDA EPWA 1	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520900N 0214200E 520800N 0221800E 515800N 0222100E 520000N 0214200E 520900N 0214200E	<u>FL460</u> FL135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 1 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 1 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 1 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 1
FDA EPWA 2	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524700N 0211700E 525600N 0213900E 523300N 0220600E 522400N 0214600E 524700N 0211700E	<u>FL460</u> FL135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2

Lotnisko Aerodrome	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
FDA EPWA 3	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515700N 0210700E 515800N 0212900E 514200N 0214000E 514000N 0211800E 515700N 0210700E	<u>FL460</u> FL135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3
FDA EPSY	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524700N 0211700E 525600N 0213900E 523300N 0220600E 522400N 0214600E 524700N 0211700E	<u>FL460</u> FL135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2
FDA EPLL	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515700N 0210700E 515800N 0212900E 514200N 0214000E 514000N 0211800E 515700N 0210700E	<u>FL460</u> FL135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3

**MIL ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA**

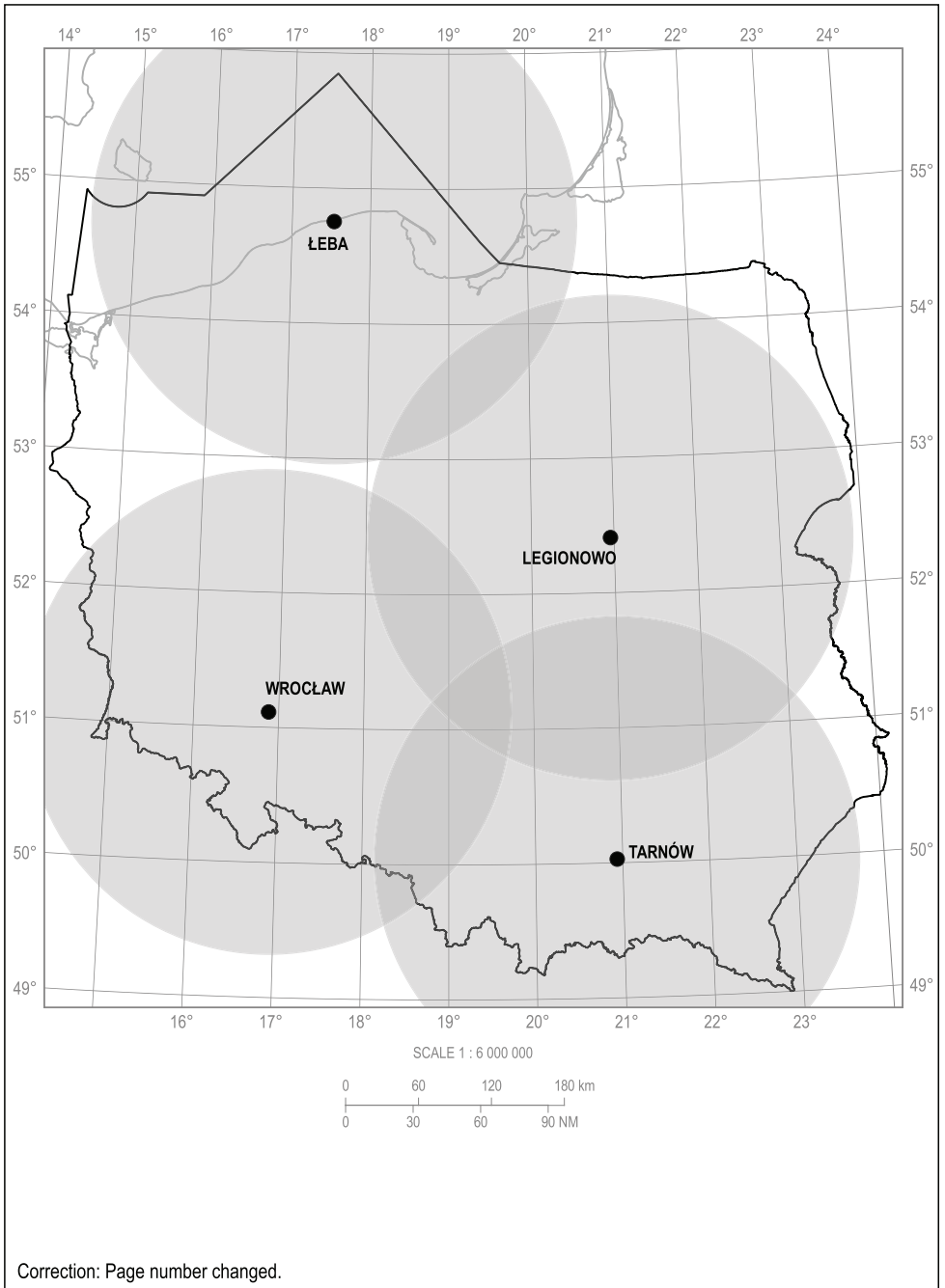
Patrz: AIP Polska ENR 5.3.2.

**MIL ENR 5.3.2 OTHER POTENTIAL HAZARDS**

See: AIP Poland ENR 5.3.2.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

### LEKKIE SONDY BALONOWE IMGW IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS

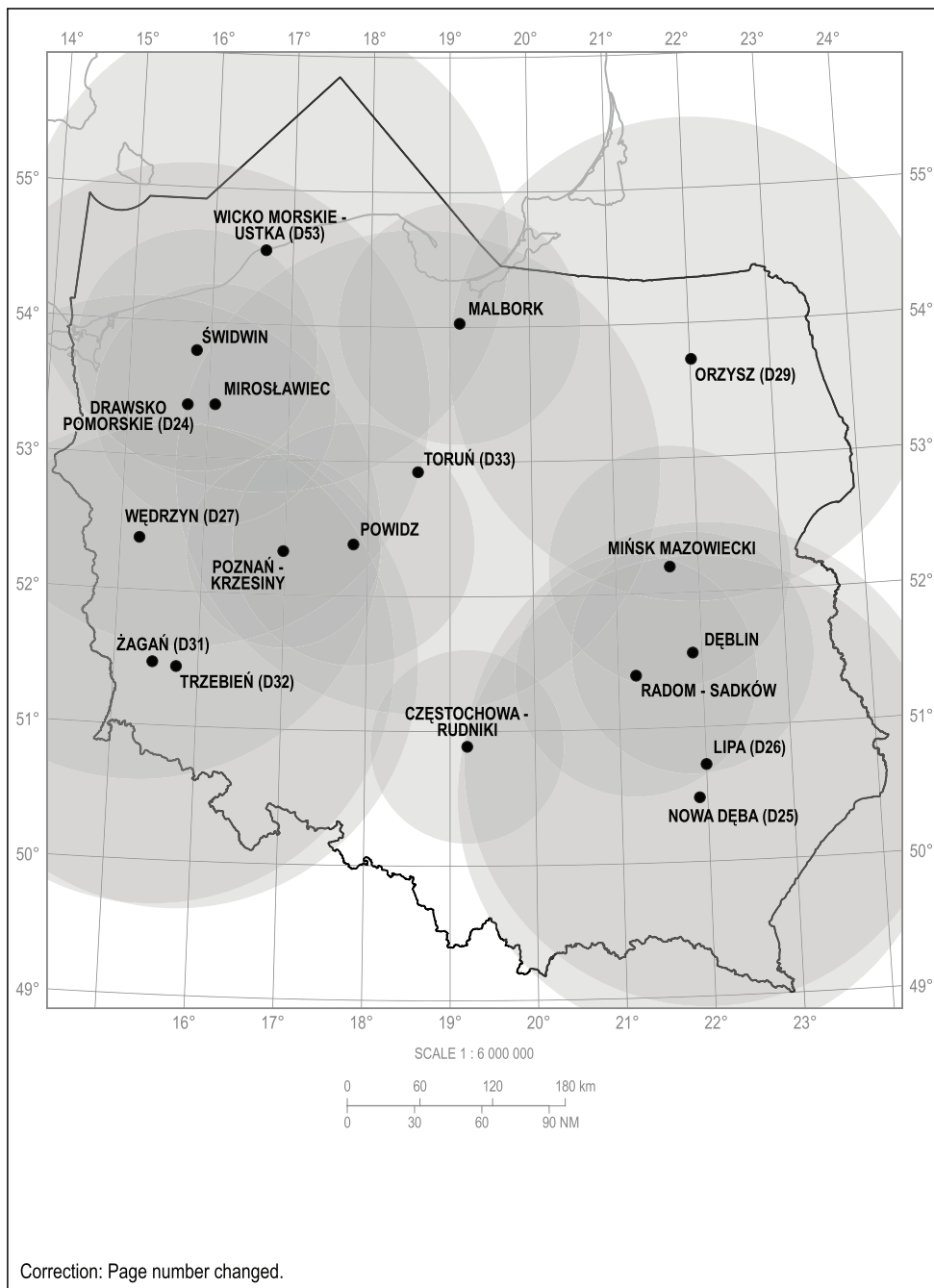


Correction: Page number changed.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

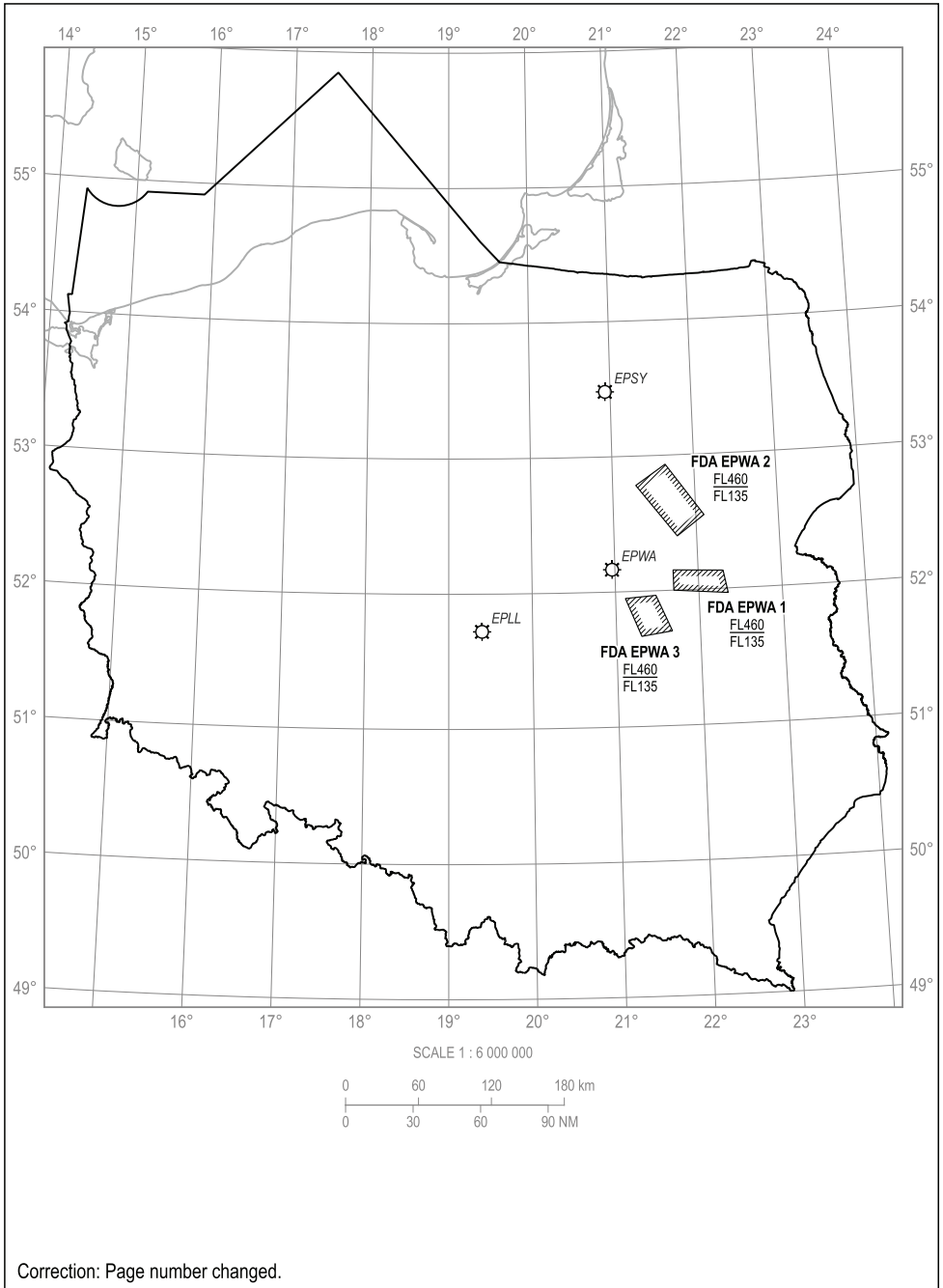
### LEKKIE SONDY BALONOWE WOJSKOWE MILITARY LIGHT RADIOSONDE BALLOONS



Correction: Page number changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

### STREFY ZRZUTU PALIWA FUEL DROPPING AREAS



Correction: Page number changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 5.4 PRZESZKODY W ŻEGLUDZE  
POWIETRZNEJ**

Patrz: AIP Polska (ENR 5.4).

**ENR 5.4 AIR NAVIGATION OBSTACLES**

See: AIP Poland (ENR 5.4).

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ENR 6 MAPY TRASOWE**

**ENR 6 EN-ROUTE CHARTS**

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA DĘBLIN)	ENR 6.3.1 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA ŁASK)	ENR 6.3.2 - 4
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA MALBORK)	ENR 6.3.3 - 6
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA MIROSŁAWIEC)	ENR 6.3.4 - 8
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA MIŃSK MAZOWIECKI)	ENR 6.3.5 - 10
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA POWIDZ)	ENR 6.3.6 - 12
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA ŚWIDWIN)	ENR 6.3.7 - 14





**MTMA DĘBLIN ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	2500 ft	51 28 21 N	021 39 44 E
		51 19 18 N	022 09 35 E
		51 20 05 N	022 18 09 E
		51 22 00 N	022 27 20 E
		51 39 33 N	022 27 47 E
		51 50 18 N	021 48 54 E
		51 48 17 N	021 47 12 E
		51 36 40 N	021 27 03 E
		51 32 53 N	021 32 15 E
		51 28 21 N	021 39 44 E

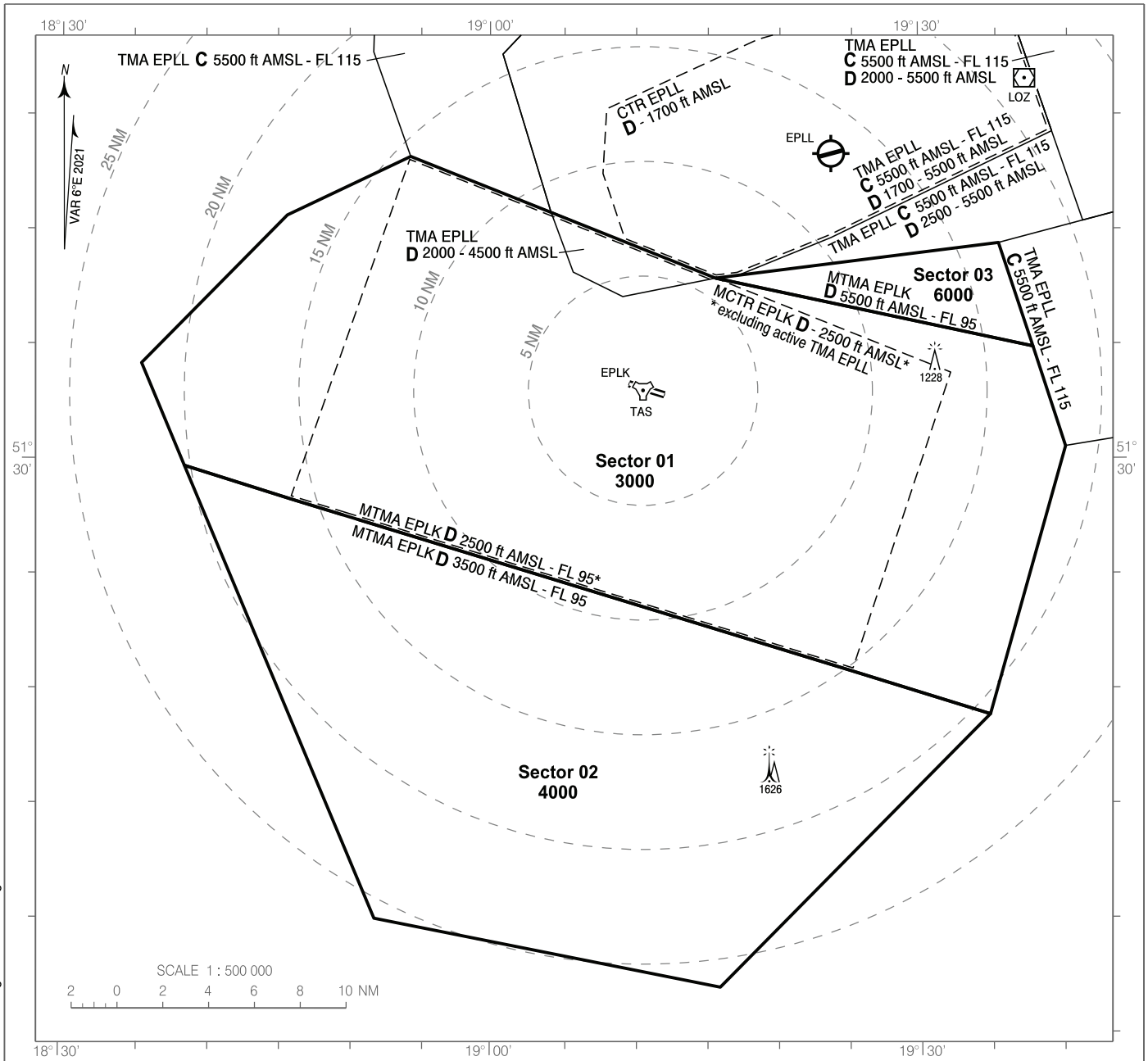
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 634 ft

Łask APPROACH	125.350
Łask TOWER	133.075

**MTMA ŁASK**



Correction: Page number changed.

**GENERAL INFORMATION**

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- 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.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

**MTMA ŁASK ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

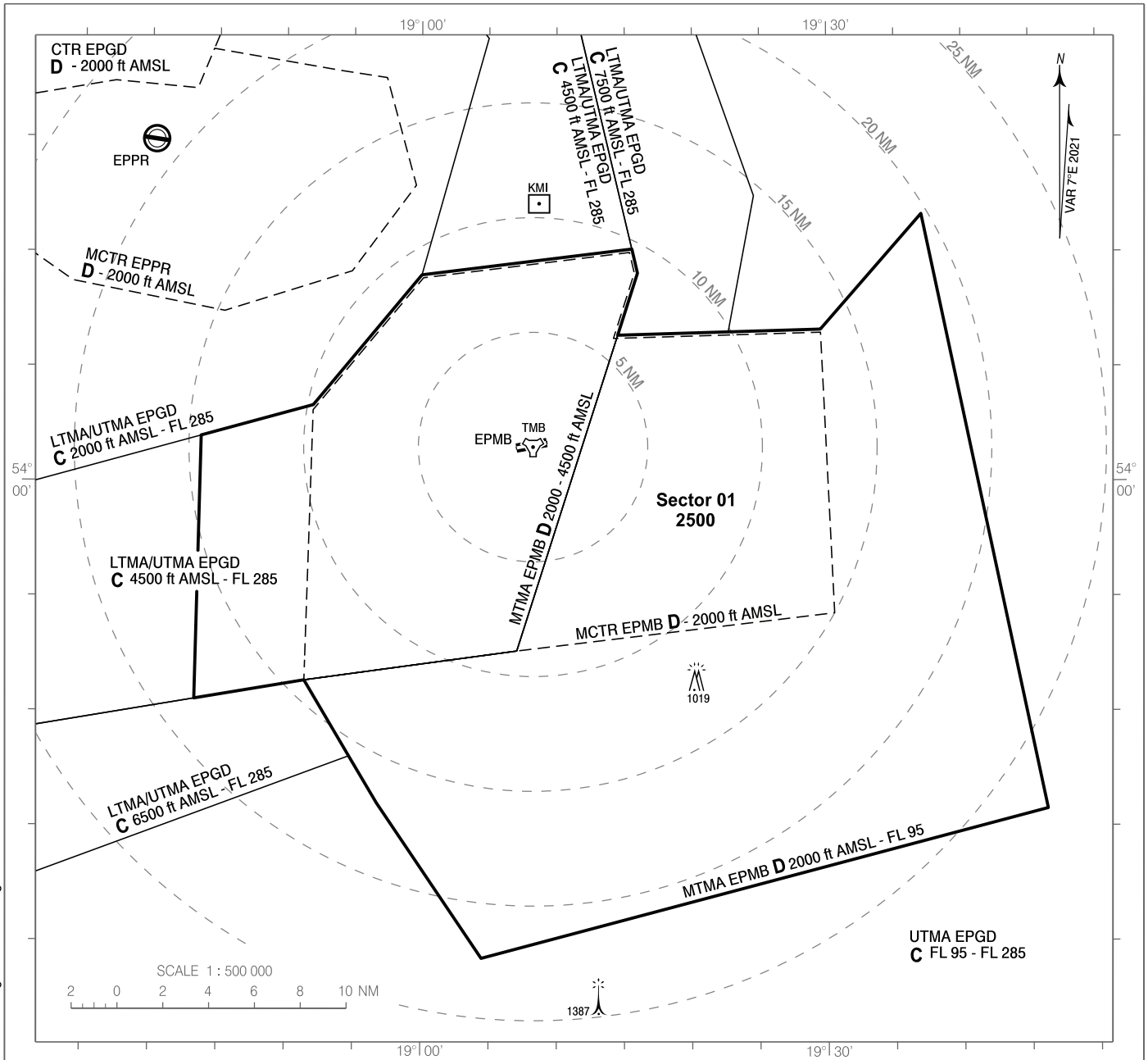
<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	3000 ft	51 29 42 N	018 38 40 E
		51 34 10 N	018 35 38 E
		51 40 38 N	018 45 47 E
		51 43 12 N	018 54 25 E
		51 37 54 N	019 15 47 E
		51 34 53 N	019 37 58 E
		51 30 32 N	019 40 12 E
		51 18 52 N	019 34 50 E
		51 20 46 N	019 25 13 E
		51 28 16 N	018 46 04 E
51 29 42 N	018 38 40 E		
SECTOR 02	4000 ft	51 10 00 N	018 52 00 E
		51 29 42 N	018 38 40 E
		51 28 16 N	018 46 04 E
		51 20 46 N	019 25 13 E
		51 18 52 N	019 34 50 E
		51 07 00 N	019 16 00 E
51 10 00 N	018 52 00 E		
SECTOR 03	6000 ft	51 37 54 N	019 15 47 E
		51 39 24 N	019 35 36 E
		51 34 53 N	019 37 58 E
		51 37 54 N	019 15 47 E

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 20 ft

Malbork APPROACH	125.200, 240.550
Malbork TOWER	123.000, 234.050

**MTMA MALBORK**



Correction: Page number changed.

**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. This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
7. Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

**MTMA MALBORK ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

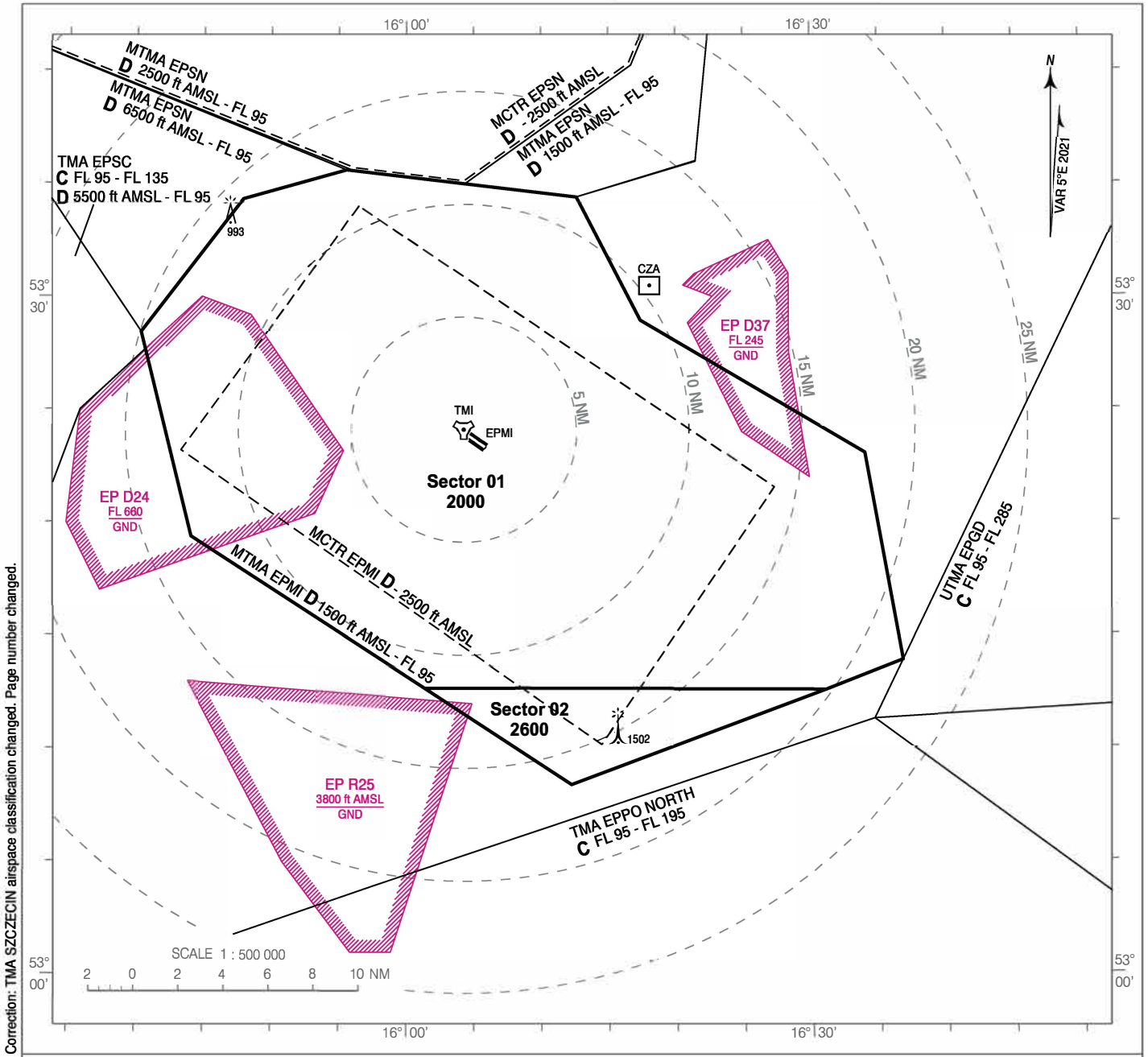
<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	2500 ft	54 09 00 N	019 00 00 E
		54 03 20 N	018 51 59 E
		54 01 59 N	018 43 42 E
		53 50 32 N	018 43 17 E
		53 51 21 N	018 51 23 E
		53 46 00 N	018 56 46 E
		53 39 15 N	019 04 29 E
		53 45 45 N	019 46 10 E
		54 11 39 N	019 37 02 E
		54 06 38 N	019 29 32 E
		54 06 23 N	019 14 31 E
		54 09 05 N	019 15 59 E
		54 10 08 N	019 15 34 E
		54 09 00 N	019 00 00 E

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 495 ft

Mirowslawiec APPROACH	126.575, 234.875
Mirowslawiec TOWER	133.075, 264.875

**MTMA MIROSLAWIEC**



Correction: TMA SZCZECIN airspace classification changed. Page number changed.

**GENERAL INFORMATION**

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- 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.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.



**MTMA MIROSŁAWIEC ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

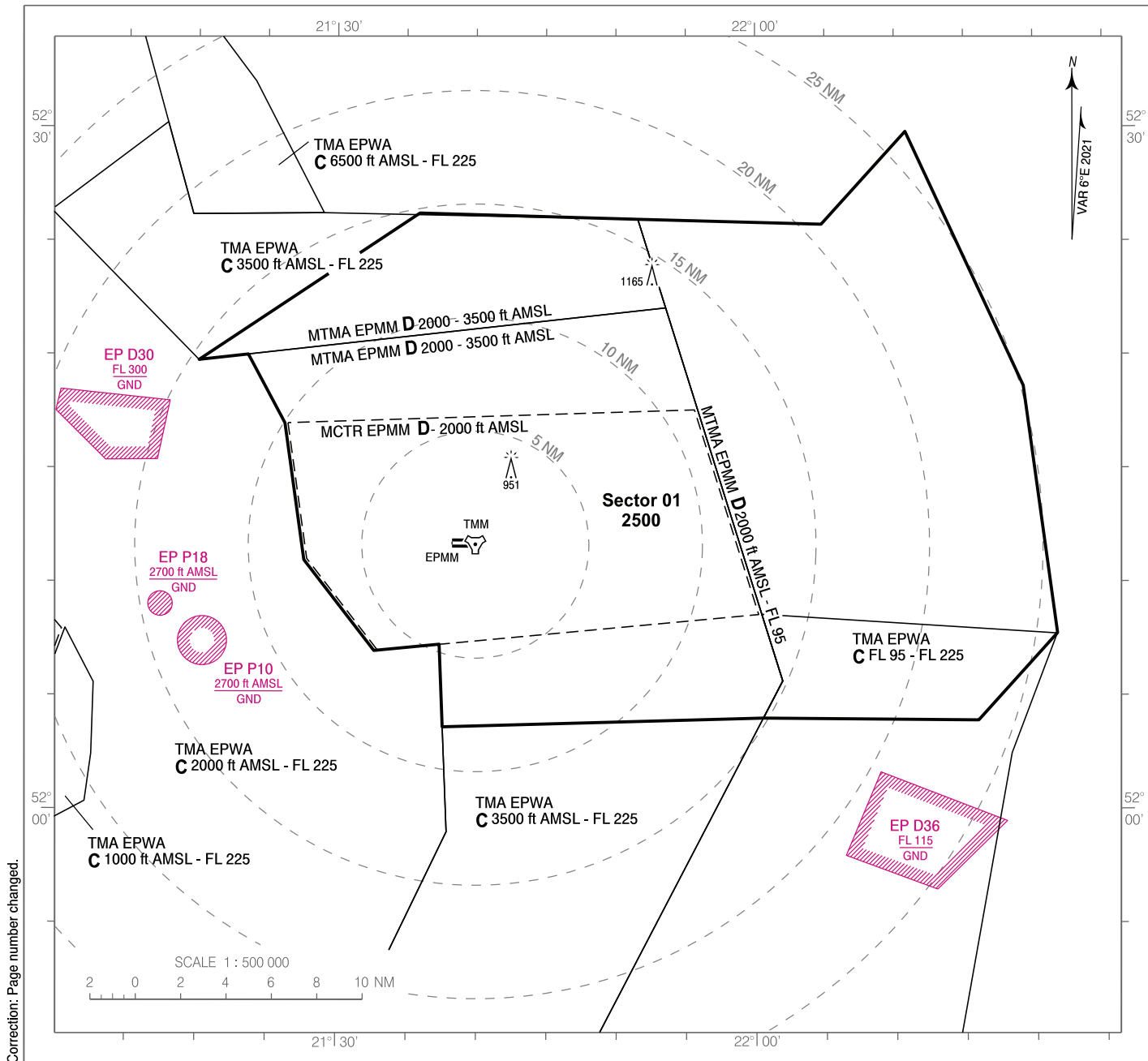
<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	2000 ft	53 34 24 N	016 12 39 E
		53 35 36 N	015 55 36 E
		53 34 19 N	015 47 56 E
		53 28 25 N	015 40 22 E
		53 19 22 N	015 44 07 E
		53 12 40 N	016 01 23 E
		53 12 35 N	016 31 03 E
		53 13 54 N	016 36 44 E
		53 23 03 N	016 34 00 E
		53 28 56 N	016 17 23 E
53 34 24 N	016 12 39 E		
SECTOR 02	2600 ft	53 12 40 N	016 01 23 E
		53 08 24 N	016 12 14 E
		53 12 35 N	016 31 03 E
		53 12 40 N	016 01 23 E

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 604 ft

Mińsk APPROACH	120.775, 278.575
Mińsk TOWER	135.425, 279.075

**MTMA MIŃSK MAZOWIECKI**



Correction: Page number changed.

**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. This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
7. Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

**MTMA MIŃSK MAZOWIECKI ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

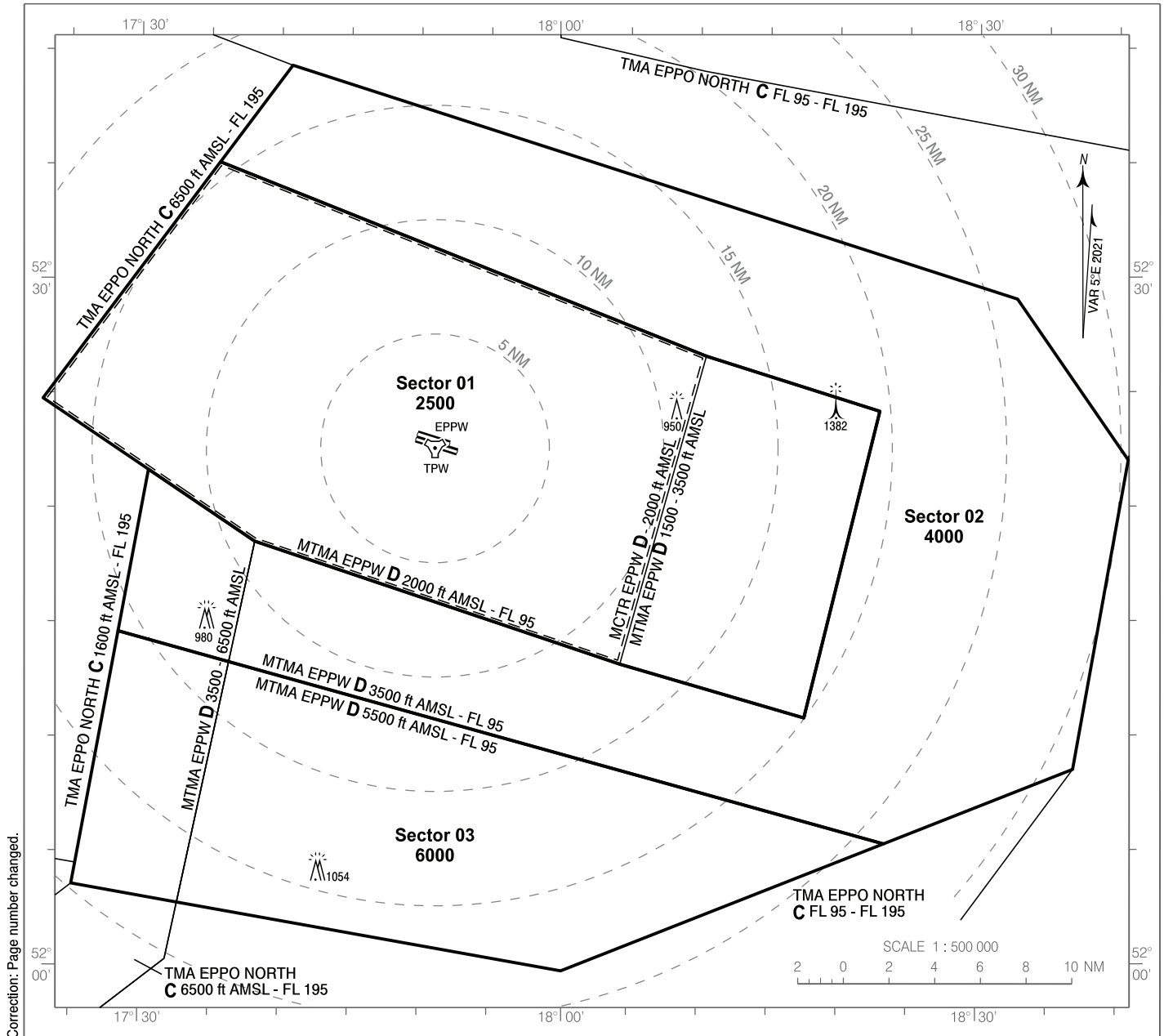
<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	2500 ft	52 20 01 N	021 23 36 E
		52 17 00 N	021 26 15 E
		52 10 59 N	021 27 39 E
		52 07 00 N	021 32 41 E
		52 07 17 N	021 37 21 E
		52 03 39 N	021 37 35 E
		52 04 02 N	022 00 31 E
		52 03 55 N	022 15 53 E
		52 07 44 N	022 21 33 E
		52 18 37 N	022 19 13 E
		52 29 49 N	022 10 49 E
		52 25 45 N	022 04 45 E
		52 25 59 N	021 51 34 E
		52 26 15 N	021 35 54 E
		52 19 46 N	021 20 04 E
		52 20 01 N	021 23 36 E

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 385 ft

Powidz APPROACH	129.675
Powidz TOWER	119.000

**MTMA POWIDZ**



Correction: Page number changed.

**GENERAL INFORMATION**

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- 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.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

**MTMA POWIDZ ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

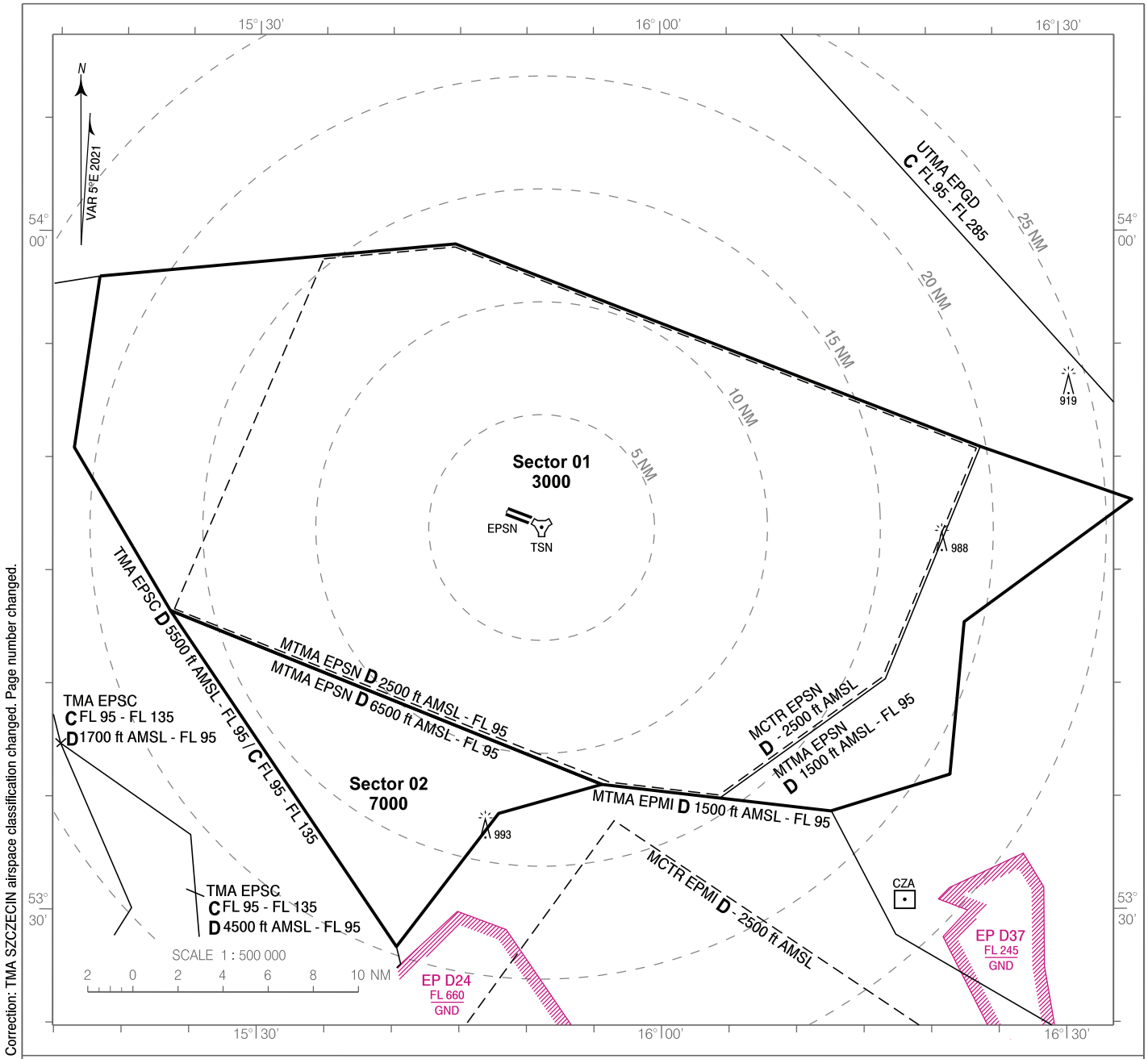
<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	2500 ft	52 35 06 N 52 26 39 N 52 24 13 N 52 10 50 N 52 13 12 N 52 18 32 N 52 24 44 N 52 35 06 N	017 35 35 E 018 10 25 E 018 22 48 E 018 17 17 E 018 04 12 E 017 38 11 E 017 23 00 E 017 35 35 E
SECTOR 02	4000 ft	52 39 20 N 52 29 05 N 52 22 01 N 52 08 31 N 52 05 19 N 52 13 16 N 52 14 35 N 52 21 39 N 52 18 32 N 52 13 12 N 52 10 50 N 52 24 13 N 52 26 39 N 52 35 06 N 52 39 20 N	017 40 45 E 018 32 42 E 018 40 31 E 018 36 22 E 018 22 54 E 017 36 22 E 017 28 29 E 017 30 34 E 017 38 11 E 018 04 12 E 018 17 17 E 018 22 48 E 018 10 25 E 017 35 35 E 017 40 45 E
SECTOR 03	6000 ft	52 02 45 N 52 03 33 N 52 04 28 N 52 14 35 N 52 13 16 N 52 05 19 N 51 59 48 N 52 02 45 N	017 32 46 E 017 25 16 E 017 25 32 E 017 28 29 E 017 36 22 E 018 22 54 E 018 00 00 E 017 32 46 E

**ATC SURVEILLANCE  
MINIMUM ALTITUDE  
CHART - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft  
AERODROME ELEV 394 ft

Świdwin APPROACH	125.175, 278.975
Świdwin TOWER	127.500, 233.975

**MTMA ŚWIDWIN**



Correction: TMA SZCZECIN airspace classification changed. Page number changed.

**GENERAL INFORMATION**

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- 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.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

**MTMA ŚWIDWIN ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS**

<b>NAME</b>	<b>MIN ALT</b>	<b>AREA DEFINITION</b>	
SECTOR 01	3000 ft	53 58 00 N	015 18 00 E
		53 58 57 N	015 34 37 E
		53 59 30 N	015 44 39 E
		53 58 33 N	015 48 50 E
		53 50 29 N	016 23 55 E
		53 48 06 N	016 35 12 E
		53 42 44 N	016 22 37 E
		53 36 00 N	016 21 29 E
		53 34 24 N	016 12 37 E
		53 35 36 N	015 55 36 E
		53 43 14 N	015 23 27 E
		53 50 25 N	015 16 11 E
		53 58 00 N	015 18 00 E
SECTOR 02	7000 ft	53 43 14 N	015 23 27 E
		53 35 36 N	015 55 36 E
		53 34 19 N	015 47 56 E
		53 28 25 N	015 40 22 E
		53 43 14 N	015 23 27 E

**PART 3 CZĘŚĆ 3 - LOTNISKA (AD)**

**AD 0**

**AD 0.1 WSTĘP**

NIL

**MIL AD 0.2 WYKAZ ZMIAN DO DZIAŁU MIL AD**

NIL

**MIL AD 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO DZIAŁU MIL AD**

NIL

**MIL AD 0.4 WYKAZ KONTROLNY STRON DZIAŁU MIL AD**

NIL

**MIL AD 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO DZIAŁU  
MIL AD**

NIL

**PART 3 PART 3 - AERODROMES (AD)**

**AD 0**

**AD 0.1 PREFACE**

NIL

**MIL AD 0.2 RECORD OF MIL AD SECTION AMENDMENTS**

NIL

**MIL AD 0.3 RECORD OF MIL AD SECTION  
SUPPLEMENTS**

NIL

**MIL AD 0.4 CHECKLIST OF MIL AD SECTION PAGES**

NIL

**MIL AD 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO MIL AD  
SECTION**

NIL



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**AD 0.6 SPIS TREŚCI CZĘŚCI 4/  
TABLE OF CONTENTS TO PART 4**

PART 3 CZĘŚĆ 3 - LOTNISKA (AD)	
PART 3 - AERODROMES (AD)	AD 0.1 - 1
AD 0 /	AD 0.1 - 1
AD 0.1 WSTĘP/ PREFACE	AD 0.1 - 1
MIL AD 0.2 WYKAZ ZMIAN DO DZIAŁU MIL AD/ 0.2 RECORD OF MIL AD SECTION AMENDMENTS	AD 0.1 - 1
MIL AD 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO DZIAŁU MIL AD/ 0.3 RECORD OF MIL AD SECTION SUPPLEMENTS	AD 0.1 - 1
MIL AD 0.4 WYKAZ KONTROLNY STRON DZIAŁU MIL AD/ 0.4 CHECKLIST OF MIL AD SECTION PAGES	AD 0.1 - 1
MIL AD 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO DZIAŁU MIL AD/ 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO MIL AD SECTION	AD 0.1 - 1
AD 0.6 SPIS TREŚCI CZĘŚCI 4/ TABLE OF CONTENTS TO PART 4	AD 0.6 - 1
AD 1 LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW - WSTĘP/ AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION	AD 1 - 1
AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW/ AERODROME / HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE	AD 1.1 - 1
1 WYKORZYSTANIE LOTNISK WOJSKOWYCH/ USE OF MILITARY AERODROMES	AD 1.1 - 1
1.1 Lądowania i starty cywilnych statków powietrznych z lotnisk wojskowych/ Landing and take-off of civil aircraft from military aerodromes	AD 1.1 - 1
2 WYKORZYSTANIE WOJSKOWEJ CZĘŚCI PŁYTY POSTOJOWEJ NA LOTNISKU CYWILNYM LUB WSPÓŁUŻYTKOWANYM (EPWA / EPKK / EPRA) AVAILABILITY OF THE MILITARY PART OF APRON AT CIVIL AERODROME OR JOINT CIVIL/MILITARY USE	AD 1.1 - 2
AD 1.3 WYKAZ LOTNISK/LĄDOWISK ORAZ LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW/ INDEX TO AERODROMES/AIRFIELDS AND HELIPORTS	AD 1.3 - 1
AD 4 EPCE 1	AD 4 EPCE 1 - 1
EPCE AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AD 4 EPCE 1 - 1
EPCE AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 4 EPCE 1 - 1
EPCE AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AD 4 EPCE 1 - 1
EPCE AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 4 EPCE 1 - 1
EPCE AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup></sup>)	AD 4 EPCE 1 - 2
EPCE AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup></sup>)	AD 4 EPCE 1 - 2
EPCE AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	AD 4 EPCE 1 - 3
EPCE AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 4 EPCE 1 - 3
EPCE AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	AD 4 EPCE 1 - 4
EPCE AD 4.5 PASSENGER FACILITIES	AD 4 EPCE 1 - 4
EPCE AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	AD 4 EPCE 1 - 5
EPCE AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES	AD 4 EPCE 1 - 5
EPCE AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA	AD 4 EPCE 1 - 5
EPCE AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN	AD 4 EPCE 1 - 5
EPCE AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	AD 4 EPCE 1 - 6
EPCE AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 4 EPCE 1 - 6
EPCE AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	AD 4 EPCE 1 - 7
EPCE AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 4 EPCE 1 - 7
EPCE AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE	AD 4 EPCE 1 - 8

EPCE AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPCE 1 - 8
EPCE AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPCE 1 - 13
EPCE AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPCE 1 - 13
EPCE AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPCE 1 - 14
EPCE AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPCE 1 - 14
EPCE AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPCE 1 - 16
EPCE AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPCE 1 - 16
EPCE AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPCE 1 - 16
EPCE AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPCE 1 - 16
EPCE AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPCE 1 - 17
EPCE AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPCE 1 - 17
EPCE AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPCE 1 - 17
EPCE AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPCE 1 - 18
EPCE AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPCE 1 - 18
EPCE AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPCE 1 - 18
EPCE AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPCE 1 - 19
EPCE AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPCE 1 - 19
EPCE AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPCE 1 - 20
EPCE AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPCE 1 - 20
EPCE AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPCE 1 - 21
EPCE AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPCE 1 - 21
Wnioski o zezwolenie/	
EPCE AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPCE 1 - 22
EPCE AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPCE 1 - 22
EPCE AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPCE 1 - 22
EPCE AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPCE 1 - 22
1 Procedury dla lotów VFR/	
Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPCE 1 - 22
2 Procedury dla śmigłowców/	
Procedures for helicopters .....	AD 4 EPCE 1 - 23
3 Procedury utraty łączności/	
Radio communication failure in VFR flight .....	AD 4 EPCE 1 - 23
3.1 Utrata łączności w locie VFR/	
Radio communication failure in VFR flight .....	AD 4 EPCE 1 - 23
3.2 Utrata łączności w locie IFR/	
Radio communication failure in IFR flight .....	AD 4 EPCE 1 - 24
EPCE AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPCE 1 - 25
EPCE AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPCE 1 - 25
EPCE AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPCE 1 - 25
EPCE AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPCE 1 - 25
EPCE AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ	
(VSS) .....	AD 4 EPCE 1 - 26
EPCE AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPCE 1 - 26
AD 4 EPCE 2 .....	AD 4 EPCE 2 - 1
AD 4 EPCE 6 .....	AD 4 EPCE 6 - 1
AD 4 EPCE 12 .....	AD 4 EPCE 12 - 1
AD 4 EPCE 13 .....	AD 4 EPCE 13 - 1
AD 4 EPDA 1 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPDA 1 - 2
EPDA AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPDA 1 - 2
EPDA AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPDA 1 - 4
EPDA AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPDA 1 - 4

EPDA AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPDA 1 - 4
EPDA AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPDA 1 - 4
EPDA AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPDA 1 - 5
EPDA AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPDA 1 - 5
EPDA AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPDA 1 - 6
EPDA AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN ..	AD 4 EPDA 1 - 6
EPDA AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPDA 1 - 7
EPDA AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPDA 1 - 7
EPDA AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPDA 1 - 8
EPDA AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPDA 1 - 8
EPDA AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPDA 1 - 9
EPDA AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPDA 1 - 9
EPDA AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPDA 1 - 12
EPDA AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPDA 1 - 12
EPDA AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPDA 1 - 13
EPDA AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPDA 1 - 14
EPDA AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPDA 1 - 15
EPDA AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPDA 1 - 15
EPDA AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPDA 1 - 15
EPDA AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPDA 1 - 16
EPDA AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPDA 1 - 17
EPDA AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPDA 1 - 17
EPDA AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPDA 1 - 17
EPDA AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPDA 1 - 17
EPDA AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPDA 1 - 18
EPDA AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPDA 1 - 18
EPDA AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPDA 1 - 19
EPDA AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPDA 1 - 19
EPDA AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPDA 1 - 20
EPDA AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPDA 1 - 20
EPDA AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPDA 1 - 22
EPDA AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPDA 1 - 22
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPDA 1 - 22
1/ 1 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
2/ 2 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
3/ 3 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
4/ 4 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
5/ 5 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
6/ 6 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
7/ 7 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPDA 1 - 23
EPDA AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPDA 1 - 23
EPDA AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPDA 1 - 24
EPDA AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPDA 1 - 24
1/ 1 .....	AD 4 EPDA 1 - 1
2/ 2 .....	AD 4 EPDA 1 - 1

2	AD 4 EPDA 1 - 1
3/	
3	AD 4 EPDA 1 - 1
4	Procedury dla lotów VFR/
	Procedures for VFR flights
4.1/	AD 4 EPDA 1 - 24
4.1	AD 4 EPDA 1 - 1
4.2/	
4.2	AD 4 EPDA 1 - 1
4.3/	
4.3	AD 4 EPDA 1 - 1
4.4/	
4.4	AD 4 EPDA 1 - 1
4.5	Utrata łączności w locie VFR/
	Loss of communication on a VFR flight
	AD 4 EPDA 1 - 26
4.6	Utrata łączności w locie IFR/
	Loss of communication on an IFR flight
	AD 4 EPDA 1 - 26
EPDA AD 4.23	INFORMACJE DODATKOWE
	AD 4 EPDA 1 - 28
EPDA AD 4.23	ADDITIONAL INFORMATION
	AD 4 EPDA 1 - 28
1/	
1	AD 4 EPDA 1 - 1
2/	
2	AD 4 EPDA 1 - 1
3/	
3	AD 4 EPDA 1 - 1
EPDA AD 4.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
	AD 4 EPDA 1 - 29
EPDA AD 4.24	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
	AD 4 EPDA 1 - 29
EPDA AD 4.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ
	(VSS)
	AD 4 EPDA 1 - 29
EPDA AD 4.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	AD 4 EPDA 1 - 29
AD 4 EPDA 2	AD 4 EPDA 2 - 1
AD 4 EPDA 6	AD 4 EPDA 6 - 1
AD 4 EPDA 12	AD 4 EPDA 12 - 1
AD 4 EPDA 13	AD 4 EPDA 13 - 1
AD 4 EPDE 1	AD 4 EPDE 1 - 1
EPDE AD 4.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
	AD 4 EPDE 1 - 1
EPDE AD 4.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
	AD 4 EPDE 1 - 1
EPDE AD 4.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA
	AD 4 EPDE 1 - 1
EPDE AD 4.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
	AD 4 EPDE 1 - 1
EPDE AD 4.3	GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup>
	AD 4 EPDE 1 - 2
EPDE AD 4.3	OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup>
	AD 4 EPDE 1 - 2
EPDE AD 4.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
	AD 4 EPDE 1 - 4
EPDE AD 4.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
	AD 4 EPDE 1 - 4
EPDE AD 4.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
	AD 4 EPDE 1 - 5
EPDE AD 4.5	PASSENGER FACILITIES
	AD 4 EPDE 1 - 5
EPDE AD 4.6	SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
	AD 4 EPDE 1 - 5
EPDE AD 4.6	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
	AD 4 EPDE 1 - 5
EPDE AD 4.7	OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE
	ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA
	AD 4 EPDE 1 - 6
EPDE AD 4.7	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
	AD 4 EPDE 1 - 6
EPDE AD 4.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI
	PUNKTÓW SPRAWDZANIA
	AD 4 EPDE 1 - 7
EPDE AD 4.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
	AD 4 EPDE 1 - 7
EPDE AD 4.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
	AD 4 EPDE 1 - 8
EPDE AD 4.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
	AD 4 EPDE 1 - 8
EPDE AD 4.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE
	AD 4 EPDE 1 - 9
EPDE AD 4.10	AERODROME OBSTACLES
	AD 4 EPDE 1 - 9

EPDE AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPDE 1 - 12
EPDE AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPDE 1 - 12
EPDE AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPDE 1 - 14
EPDE AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPDE 1 - 14
EPDE AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPDE 1 - 16
EPDE AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPDE 1 - 16
EPDE AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPDE 1 - 16
EPDE AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPDE 1 - 16
EPDE AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPDE 1 - 17
EPDE AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPDE 1 - 17
EPDE AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPDE 1 - 18
EPDE AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPDE 1 - 18
EPDE AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPDE 1 - 19
EPDE AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPDE 1 - 19
EPDE AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPDE 1 - 19
EPDE AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPDE 1 - 19
EPDE AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPDE 1 - 21
EPDE AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPDE 1 - 21
EPDE AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPDE 1 - 24
EPDE AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPDE 1 - 24
1 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPDE 1 - 24
EPDE AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPDE 1 - 25
EPDE AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPDE 1 - 25
EPDE AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPDE 1 - 25
EPDE AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPDE 1 - 25
1 Zasady ogólne/ General rules .....	AD 4 EPDE 1 - 25
2 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPDE 1 - 25
2.1 TRASY VFR/ VFR ROUTES .....	AD 4 EPDE 1 - 27
3 Utrata łączności w locie VFR/ Radio communication failure on VFR flight .....	AD 4 EPDE 1 - 27
3.1/ 3.1 .....	AD 4 EPDE 1 - 1
3.2/ 3.2 .....	AD 4 EPDE 1 - 1
4 Procedura OVERHEAD PATTERN/ OVERHEAD PATTERN procedure .....	AD 4 EPDE 1 - 29
5 Procedura CLOSED PATTERN/ CLOSED PATTERN procedure .....	AD 4 EPDE 1 - 29
6 Procedury dla lotów IFR/ IFR procedures .....	AD 4 EPDE 1 - 29
6.1 Utrata łączności w locie IFR/ Radio communication failure on IFR flight .....	AD 4 EPDE 1 - 29
EPDE AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPDE 1 - 32
EPDE AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPDE 1 - 32
EPDE AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPDE 1 - 32
EPDE AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPDE 1 - 32
EPDE AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPDE 1 - 33
EPDE AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPDE 1 - 33
AD 4 EPDE 2 .....	AD 4 EPDE 2 - 1
AD 4 EPDE 6 .....	AD 4 EPDE 6 - 1
AD 4 EPDE 12 .....	AD 4 EPDE 12 - 1
AD 4 EPDE 13 .....	AD 4 EPDE 13 - 1

AD 4 EPIR 1 .....	AD 4 EPIR 1 - 1
EPIR AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPIR 1 - 1
EPIR AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPIR 1 - 1
EPIR AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPIR 1 - 1
EPIR AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPIR 1 - 1
EPIR AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>) .....	AD 4 EPIR 1 - 2
EPIR AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>) .....	AD 4 EPIR 1 - 2
EPIR AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPIR 1 - 4
EPIR AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPIR 1 - 4
EPIR AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPIR 1 - 5
EPIR AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPIR 1 - 5
EPIR AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPIR 1 - 6
EPIR AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPIR 1 - 6
EPIR AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA .....	AD 4 EPIR 1 - 6
EPIR AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPIR 1 - 6
EPIR AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPIR 1 - 7
EPIR AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPIR 1 - 7
EPIR AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPIR 1 - 8
EPIR AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPIR 1 - 8
EPIR AD 4.10 PRZESKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPIR 1 - 9
EPIR AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPIR 1 - 9
EPIR AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPIR 1 - 10
EPIR AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPIR 1 - 10
EPIR AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPIR 1 - 12
EPIR AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPIR 1 - 12
EPIR AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPIR 1 - 13
EPIR AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPIR 1 - 13
EPIR AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPIR 1 - 14
EPIR AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPIR 1 - 14
EPIR AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPIR 1 - 14
EPIR AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPIR 1 - 14
EPIR AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPIR 1 - 15
EPIR AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPIR 1 - 15
EPIR AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPIR 1 - 16
EPIR AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPIR 1 - 16
EPIR AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPIR 1 - 16
EPIR AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPIR 1 - 16
EPIR AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I ŁADOWANIA .....	AD 4 EPIR 1 - 17
EPIR AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPIR 1 - 17
EPIR AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPIR 1 - 18
EPIR AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPIR 1 - 18
EPIR AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPIR 1 - 19
EPIR AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPIR 1 - 19
EPIR AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPIR 1 - 19
EPIR AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPIR 1 - 19
1 Wlot do MCTR EPIR w locie VFR/ Entry into EPIR MCTR during a VFR flight .....	AD 4 EPIR 1 - 19
2 Utrata łączności w locie VFR/ Radio communication failure in VFR flight .....	AD 4 EPIR 1 - 20
2.1/ .....	
2.1 .....	AD 4 EPIR 1 - 1
2.2/ .....	
2.2 .....	AD 4 EPIR 1 - 1
3 Utrata łączności w locie IFR/ Radio communication failure in IFR flight .....	AD 4 EPIR 1 - 23

3.1 Przylot statku powietrznego/ Aircraft arrival .....	AD 4 EPIR 1 - 23
3.2 Odlot statku powietrznego/ Aircraft departure .....	AD 4 EPIR 1 - 24
3.3 Podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia/ Approach with the use of precision approach radar .....	AD 4 EPIR 1 - 25
UWAGA/ REMARK .....	AD 4 EPIR 1 - 26
3.4 Statek powietrzny kołujący do startu/ Aircraft taxiing for take-off .....	AD 4 EPIR 1 - 26
EPIR AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPIR 1 - 26
EPIR AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPIR 1 - 26
EPIR AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPIR 1 - 27
EPIR AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPIR 1 - 27
EPIR AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPIR 1 - 27
EPIR AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPIR 1 - 27
AD 4 EPIR 2 .....	AD 4 EPIR 2 - 1
AD 4 EPIR 6 .....	AD 4 EPIR 6 - 1
AD 4 EPIR 12 .....	AD 4 EPIR 12 - 1
AD 4 EPIR 13 .....	AD 4 EPIR 13 - 1
AD 4 EPKS 1 .....	AD 4 EPKS 1 - 1
EPKS AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPKS 1 - 1
EPKS AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPKS 1 - 1
EPKS AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPKS 1 - 1
EPKS AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPKS 1 - 1
EPKS AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup></sup>) .....	AD 4 EPKS 1 - 2
EPKS AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup></sup>) .....	AD 4 EPKS 1 - 2
EPKS AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPKS 1 - 4
EPKS AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPKS 1 - 4
EPKS AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPKS 1 - 5
EPKS AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPKS 1 - 5
EPKS AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPKS 1 - 5
EPKS AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPKS 1 - 5
EPKS AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA .....	AD 4 EPKS 1 - 6
EPKS AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN ..	AD 4 EPKS 1 - 6
EPKS AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPKS 1 - 7
EPKS AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPKS 1 - 7
EPKS AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPKS 1 - 9
EPKS AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPKS 1 - 9
EPKS AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPKS 1 - 10
EPKS AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPKS 1 - 10
EPKS AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPKS 1 - 19
EPKS AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPKS 1 - 19
EPKS AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPKS 1 - 20
EPKS AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPKS 1 - 20
EPKS AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPKS 1 - 23
EPKS AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPKS 1 - 23
EPKS AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPKS 1 - 24
EPKS AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPKS 1 - 24
EPKS AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPKS 1 - 25
EPKS AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPKS 1 - 25
EPKS AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPKS 1 - 25
EPKS AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPKS 1 - 25
EPKS AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPKS 1 - 27



EPKS AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPKS 1 - 27
EPKS AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPKS 1 - 28
EPKS AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPKS 1 - 28
EPKS AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPKS 1 - 29
EPKS AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPKS 1 - 29
EPKS AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPKS 1 - 33
EPKS AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPKS 1 - 33
1 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPKS 1 - 33
2 Odladzanie statków powietrznych/ Aircraft de-icing .....	AD 4 EPKS 1 - 33
3 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)/ Low visibility operations (LVP) .....	AD 4 EPKS 1 - 33
3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE/ GENERAL PROVISIONS .....	AD 4 EPKS 1 - 33
3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP/ CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP .....	AD 4 EPKS 1 - 34
EPKS AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPKS 1 - 36
EPKS AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPKS 1 - 36
EPKS AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPKS 1 - 36
EPKS AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPKS 1 - 36
1 Zasady ogólne/ General rules .....	AD 4 EPKS 1 - 36
2 Procedura OVERHEAD PATTERN/ OVERHEAD PATTERN procedure .....	AD 4 EPKS 1 - 36
3 Punkty i procedury oczekiwania w locie VFR/ Holding points and procedures in VFR flights .....	AD 4 EPKS 1 - 37
4 Procedury JET/ JET procedures .....	AD 4 EPKS 1 - 38
4.1 JET DEPARTURE/ 4.1 JET DEPARTURE .....	AD 4 EPKS 1 - 38
4.2 JET ARRIVAL/ 4.2 JET ARRIVAL .....	AD 4 EPKS 1 - 38
EPKS AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPKS 1 - 38
EPKS AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPKS 1 - 38
EPKS AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPKS 1 - 38
EPKS AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPKS 1 - 38
EPKS AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPKS 1 - 40
EPKS AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPKS 1 - 40
AD 4 EPKS 2 .....	AD 4 EPKS 2 - 1
AD 4 EPKS 6 .....	AD 4 EPKS 6 - 1
AD 4 EPKS 8 .....	AD 4 EPKS 8 - 1
AD 4 EPKS 10 .....	AD 4 EPKS 10 - 1
AD 4 EPKS 12 .....	AD 4 EPKS 12 - 1
AD 4 EPKS 13 .....	AD 4 EPKS 13 - 1
AD 4 EPLK 1 .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPLK 1 - 2
EPLK AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPLK 1 - 2
EPLK AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPLK 1 - 3
EPLK AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPLK 1 - 3
EPLK AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPLK 1 - 4
EPLK AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPLK 1 - 4

EPLK AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPLK 1 - 5
EPLK AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPLK 1 - 5
EPLK AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPLK 1 - 5
EPLK AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPLK 1 - 5
EPLK AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPLK 1 - 6
EPLK AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPLK 1 - 6
EPLK AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPLK 1 - 8
EPLK AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPLK 1 - 8
EPLK AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPLK 1 - 9
EPLK AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPLK 1 - 9
EPLK AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPLK 1 - 10
EPLK AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPLK 1 - 10
EPLK AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPLK 1 - 11
EPLK AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPLK 1 - 11
EPLK AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPLK 1 - 12
EPLK AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPLK 1 - 12
EPLK AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPLK 1 - 13
EPLK AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPLK 1 - 13
EPLK AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPLK 1 - 14
EPLK AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPLK 1 - 14
EPLK AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPLK 1 - 14
EPLK AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPLK 1 - 15
EPLK AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPLK 1 - 15
EPLK AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPLK 1 - 15
EPLK AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPLK 1 - 17
EPLK AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPLK 1 - 17
EPLK AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I ŁĄDOWANIA .....	AD 4 EPLK 1 - 18
EPLK AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPLK 1 - 18
EPLK AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPLK 1 - 19
EPLK AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPLK 1 - 19
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	
EPLK AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPLK 1 - 20
EPLK AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPLK 1 - 20
EPLK AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPLK 1 - 20
EPLK AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPLK 1 - 20
1/ .....	AD 4 EPLK 1 - 1
EPLK AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPLK 1 - 21
EPLK AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPLK 1 - 21
EPLK AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPLK 1 - 21
EPLK AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPLK 1 - 21
EPLK AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPLK 1 - 22
EPLK AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPLK 1 - 22
AD 4 EPLK 2 .....	AD 4 EPLK 2 - 1
AD 4 EPLK 6 .....	AD 4 EPLK 6 - 1
AD 4 EPLK 12 .....	AD 4 EPLK 12 - 1
AD 4 EPLK 13 .....	AD 4 EPLK 13 - 1
AD 4 EPLY 1 .....	AD 4 EPLY 1 - 1
EPLY AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPLY 1 - 1
EPLY AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPLY 1 - 1
EPLY AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPLY 1 - 1
EPLY AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPLY 1 - 1
EPLY AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>) .....	AD 4 EPLY 1 - 2

EPly AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup></sup>)	AD 4 EPLY 1 - 2
EPly AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	AD 4 EPLY 1 - 3
EPly AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 4 EPLY 1 - 3
EPly AD 4.5 ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	AD 4 EPLY 1 - 4
EPly AD 4.5 PASSENGER FACILITIES	AD 4 EPLY 1 - 4
EPly AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	AD 4 EPLY 1 - 5
EPly AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES	AD 4 EPLY 1 - 5
EPly AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA	AD 4 EPLY 1 - 6
EPly AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN	AD 4 EPLY 1 - 6
EPly AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	AD 4 EPLY 1 - 7
EPly AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 4 EPLY 1 - 7
EPly AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	AD 4 EPLY 1 - 8
EPly AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 4 EPLY 1 - 8
EPly AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE	AD 4 EPLY 1 - 9
EPly AD 4.10 AERODROME OBSTACLES	AD 4 EPLY 1 - 9
EPly AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	AD 4 EPLY 1 - 10
EPly AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 4 EPLY 1 - 10
EPly AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPLY 1 - 11
EPly AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 4 EPLY 1 - 11
EPly AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	AD 4 EPLY 1 - 13
EPly AD 4.13 DECLARED DISTANCES	AD 4 EPLY 1 - 13
EPly AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPLY 1 - 13
EPly AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 4 EPLY 1 - 13
EPly AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	AD 4 EPLY 1 - 14
EPly AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 4 EPLY 1 - 14
EPly AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW	AD 4 EPLY 1 - 14
EPly AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA	AD 4 EPLY 1 - 15
EPly AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPLY 1 - 15
EPly AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	AD 4 EPLY 1 - 15
EPly AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPLY 1 - 16
EPly AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES	AD 4 EPLY 1 - 16
EPly AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I ŁADOWANIA	AD 4 EPLY 1 - 17
EPly AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 4 EPLY 1 - 17
EPly AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	AD 4 EPLY 1 - 18
EPly AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 4 EPLY 1 - 18
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission	AD 4 EPLY 1 - 18
EPly AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	AD 4 EPLY 1 - 18
EPly AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 4 EPLY 1 - 19
EPly AD 4.22 PROCEDURY LOTU	AD 4 EPLY 1 - 19
EPly AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES	AD 4 EPLY 1 - 19
1 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights	AD 4 EPLY 1 - 19
1.1 Utrata łączności w locie VFR/ Communication failure in VFR flight	AD 4 EPLY 1 - 20
2 Procedury dla lotów IFR/ Procedures for IFR flight	AD 4 EPLY 1 - 20
2.1 Utrata łączności w locie IFR/ Radio communication failure for IFR flight	AD 4 EPLY 1 - 20
EPly AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE	AD 4 EPLY 1 - 23
EPly AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION	AD 4 EPLY 1 - 23
EPly AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	AD 4 EPLY 1 - 23
EPly AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME	AD 4 EPLY 1 - 23
EPly AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	AD 4 EPLY 1 - 24

EPMB AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPLY 1 - 24
AD 4 EPLY 2 .....	AD 4 EPLY 2 - 1
AD 4 EPLY 6 .....	AD 4 EPLY 6 - 1
AD 4 EPLY 12 .....	AD 4 EPLY 12 - 1
AD 4 EPLY 13 .....	AD 4 EPLY 13 - 1
AD 4 EPMB 1 .....	AD 4 EPMB 1 - 1
EPMB AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPMB 1 - 1
EPMB AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPMB 1 - 1
EPMB AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPMB 1 - 1
EPMB AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPMB 1 - 1
EPMB AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPMB 1 - 3
EPMB AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPMB 1 - 3
EPMB AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPMB 1 - 4
EPMB AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPMB 1 - 4
EPMB AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPMB 1 - 5
EPMB AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPMB 1 - 5
EPMB AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPMB 1 - 5
EPMB AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPMB 1 - 5
EPMB AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPMB 1 - 6
EPMB AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN ..	AD 4 EPMB 1 - 6
EPMB AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOLOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPMB 1 - 7
EPMB AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPMB 1 - 7
EPMB AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPMB 1 - 8
EPMB AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPMB 1 - 8
EPMB AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPMB 1 - 9
EPMB AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPMB 1 - 9
EPMB AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPMB 1 - 12
EPMB AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPMB 1 - 12
EPMB AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMB 1 - 13
EPMB AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPMB 1 - 13
EPMB AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPMB 1 - 16
EPMB AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPMB 1 - 16
EPMB AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMB 1 - 16
EPMB AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPMB 1 - 16
EPMB AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPMB 1 - 17
EPMB AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPMB 1 - 17
EPMB AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPMB 1 - 18
EPMB AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPMB 1 - 18
EPMB AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMB 1 - 19
EPMB AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPMB 1 - 19
EPMB AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMB 1 - 20
EPMB AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPMB 1 - 20
EPMB AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I ŁADOWANIA .....	AD 4 EPMB 1 - 21
EPMB AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPMB 1 - 21
EPMB AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPMB 1 - 22
EPMB AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPMB 1 - 22
1 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPMB 1 - 22
2 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)/ Low visibility operations (LVP) .....	AD 4 EPMB 1 - 23
2.1 Postanowienia ogólne/ General provisions .....	AD 4 EPMB 1 - 23
2.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP/ Criteria for the initiation and termination of LVP .....	AD 4 EPMB 1 - 23
EPMB AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPMB 1 - 26

EPMB AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPMB 1 - 26
EPMB AD 4.22 PROCEDURE LOTU .....	AD 4 EPMB 1 - 26
EPMB AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPMB 1 - 26
1 Zasady ogólne/ General rules .....	AD 4 EPMB 1 - 26
2 WLOT W MCTR/MTMA EPMB/ ENTRY INTO EPMB MCTR/MTMA .....	AD 4 EPMB 1 - 26
3 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPMB 1 - 26
3.1 Utrata łączności w locie VFR/ Communication failure in VFR flight .....	AD 4 EPMB 1 - 27
4 Procedury dla lotów IFR/ Procedures for IFR flights .....	AD 4 EPMB 1 - 28
4.1 Utrata łączności w locie IFR/ Communication failure in IFR flight .....	AD 4 EPMB 1 - 28
5 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPMB 1 - 29
EPMB AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPMB 1 - 29
EPMB AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPMB 1 - 29
EPMB AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPMB 1 - 29
EPMB AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPMB 1 - 29
EPMB AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPMB 1 - 31
EPMB AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPMB 1 - 31
AD 4 EPMB 2 .....	AD 4 EPMB 2 - 1
AD 4 EPMB 6 .....	AD 4 EPMB 6 - 1
AD 4 EPMB 12 .....	AD 4 EPMB 12 - 1
AD 4 EPMB 13 .....	AD 4 EPMB 13 - 1
AD 4 EPMI 1 .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPMI 1 - 2
EPMI AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPMI 1 - 2
EPMI AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPMI 1 - 3
EPMI AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPMI 1 - 3
EPMI AD 4.5 ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPMI 1 - 4
EPMI AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPMI 1 - 4
EPMI AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPMI 1 - 5
EPMI AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPMI 1 - 5
EPMI AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPMI 1 - 6
EPMI AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPMI 1 - 6
EPMI AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPMI 1 - 7
EPMI AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPMI 1 - 7
EPMI AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPMI 1 - 8
EPMI AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPMI 1 - 8
EPMI AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPMI 1 - 9
EPMI AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPMI 1 - 9
EPMI AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPMI 1 - 11
EPMI AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPMI 1 - 11
EPMI AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMI 1 - 12
EPMI AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPMI 1 - 13
EPMI AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPMI 1 - 14
EPMI AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPMI 1 - 14

EPMI AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMI 1 - 15
EPMI AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPMI 1 - 15
EPMI AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPMI 1 - 16
EPMI AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPMI 1 - 16
EPMI AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPMI 1 - 17
EPMI AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPMI 1 - 17
EPMI AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMI 1 - 17
EPMI AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPMI 1 - 17
EPMI AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMI 1 - 19
EPMI AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPMI 1 - 19
EPMI AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPMI 1 - 21
EPMI AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPMI 1 - 21
EPMI AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPMI 1 - 23
EPMI AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPMI 1 - 23
1 Zamiar wykonania operacji lotniczej/ An intention to conduct an air traffic operation .....	AD 4 EPMI 1 - 23
2 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPMI 1 - 23
3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP) LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP) .....	AD 4 EPMI 1 - 24
3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE/ GENERAL PROVISIONS .....	AD 4 EPMI 1 - 24
UWAGA/ REMARK .....	AD 4 EPMI 1 - 24
3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP/ CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP .....	AD 4 EPMI 1 - 24
UWAGA/ REMARK .....	AD 4 EPMI 1 - 25
4 Procedura OVERHEAD PATTERN/ OVERHEAD PATTERN procedure .....	AD 4 EPMI 1 - 26
5 Procedury dla samolotów transportowych/ Procedures for cargo aeroplanes .....	AD 4 EPMI 1 - 26
6 Procedury dla bezzałogowych statków powietrznych/ Procedures for unmanned aerial vehicles .....	AD 4 EPMI 1 - 27
EPMI AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPMI 1 - 27
EPMI AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPMI 1 - 27
EPMI AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPMI 1 - 27
EPMI AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPMI 1 - 27
1 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPMI 1 - 27
2 Procedury utraty łączności dla lotów VFR/ Loss of communications procedures for VFR flights .....	AD 4 EPMI 1 - 29
3 Procedury utraty łączności dla lotów IFR/ Loss of communications procedures for IFR flights .....	AD 4 EPMI 1 - 31
EPMI AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPMI 1 - 33
EPMI AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPMI 1 - 33
3/ 3 .....	AD 4 EPMI 1 - 1
EPMI AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPMI 1 - 33
EPMI AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPMI 1 - 33
EPMI AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPMI 1 - 34
EPMI AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPMI 1 - 34
AD 4 EPMI 2 .....	AD 4 EPMI 2 - 1
AD 4 EPMI 6 .....	AD 4 EPMI 6 - 1
AD 4 EPMI 12 .....	AD 4 EPMI 12 - 1
AD 4 EPMI 13 .....	AD 4 EPMI 13 - 1

AD 4 EPMM 1 .....	AD 4 EPMM 1 - 1
EPMM AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPMM 1 - 1
EPMM AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPMM 1 - 1
EPMM AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPMM 1 - 1
EPMM AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPMM 1 - 1
EPMM AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>.....	AD 4 EPMM 1 - 2
EPMM AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>.....	AD 4 EPMM 1 - 2
EPMM AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPMM 1 - 3
EPMM AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPMM 1 - 3
EPMM AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPMM 1 - 4
EPMM AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPMM 1 - 4
EPMM AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPMM 1 - 5
EPMM AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPMM 1 - 5
EPMM AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA .....	AD 4 EPMM 1 - 6
EPMM AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPMM 1 - 6
EPMM AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPMM 1 - 7
EPMM AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPMM 1 - 7
EPMM AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPMM 1 - 8
EPMM AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPMM 1 - 8
EPMM AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPMM 1 - 9
EPMM AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPMM 1 - 9
EPMM AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPMM 1 - 11
EPMM AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPMM 1 - 11
EPMM AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMM 1 - 12
EPMM AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPMM 1 - 12
EPMM AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPMM 1 - 14
EPMM AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPMM 1 - 14
EPMM AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRÓGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPMM 1 - 15
EPMM AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPMM 1 - 15
EPMM AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPMM 1 - 16
EPMM AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPMM 1 - 16
EPMM AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPMM 1 - 16
EPMM AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPMM 1 - 16
EPMM AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMM 1 - 17
EPMM AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPMM 1 - 17
EPMM AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPMM 1 - 19
EPMM AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPMM 1 - 19
EPMM AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I ŁĄDOWANIA .....	AD 4 EPMM 1 - 20
EPMM AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPMM 1 - 20
EPMM AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPMM 1 - 21
EPMM AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPMM 1 - 21
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPMM 1 - 21
Ograniczenia w kołowaniu/ Taxiing restrictions .....	AD 4 EPMM 1 - 22
EPMM AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPMM 1 - 23
EPMM AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPMM 1 - 23
EPMM AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPMM 1 - 23
EPMM AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPMM 1 - 23
1 Wlot do MCTR EPMM w locie VFR/ Entry into EPMM MCTR during VFR flight .....	AD 4 EPMM 1 - 23
2 Punkty i procedury oczekiwania w locie VFR/ Points and holding procedures in VFR flight .....	AD 4 EPMM 1 - 24
3 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPMM 1 - 24

EPMM AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPMM 1 - 24
EPMM AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPMM 1 - 24
EPMM AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPMM 1 - 24
EPMM AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPMM 1 - 24
EPMM AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPMM 1 - 25
EPMM AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPMM 1 - 25
AD 4 EPMM 2 .....	AD 4 EPMM 2 - 1
AD 4 EPMM 6 .....	AD 4 EPMM 6 - 1
AD 4 EPMM 12 .....	AD 4 EPMM 12 - 1
AD 4 EPMM 13 .....	AD 4 EPMM 13 - 1
AD 4 EPOK 1 .....	AD 4 EPOK 1 - 1
EPOK AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPOK 1 - 1
EPOK AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPOK 1 - 1
EPOK AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPOK 1 - 1
EPOK AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPOK 1 - 1
EPOK AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>) .....	AD 4 EPOK 1 - 2
EPOK AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>) .....	AD 4 EPOK 1 - 2
EPOK AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPOK 1 - 3
EPOK AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPOK 1 - 3
EPOK AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPOK 1 - 4
EPOK AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPOK 1 - 4
EPOK AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPOK 1 - 5
EPOK AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPOK 1 - 5
EPOK AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPOK 1 - 5
EPOK AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPOK 1 - 6
EPOK AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPOK 1 - 7
EPOK AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPOK 1 - 7
EPOK AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPOK 1 - 8
EPOK AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPOK 1 - 9
EPOK AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPOK 1 - 10
EPOK AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPOK 1 - 10
EPOK AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPOK 1 - 12
EPOK AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPOK 1 - 12
EPOK AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPOK 1 - 14
EPOK AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPOK 1 - 14
EPOK AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPOK 1 - 16
EPOK AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPOK 1 - 16
EPOK AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPOK 1 - 17
EPOK AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPOK 1 - 17
EPOK AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPOK 1 - 18
EPOK AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPOK 1 - 18
EPOK AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPOK 1 - 19
EPOK AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPOK 1 - 19
EPOK AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPOK 1 - 20
EPOK AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPOK 1 - 20
EPOK AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPOK 1 - 20
EPOK AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPOK 1 - 20
EPOK AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I ŁADOWANIA .....	AD 4 EPOK 1 - 21
EPOK AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPOK 1 - 21
EPOK AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPOK 1 - 24
EPOK AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPOK 1 - 24
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPOK 1 - 24
EPOK AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPOK 1 - 24



EPOK AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPOK 1 - 24
EPOK AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPOK 1 - 25
EPOK AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPOK 1 - 25
1 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPOK 1 - 25
2 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPOK 1 - 26
3 Utrata łączności w locie VFR/ Radio communication failure on VFR flight .....	AD 4 EPOK 1 - 27
4 Utrata łączności w locie IFR/ Radio communication failure on IFR flight .....	AD 4 EPOK 1 - 28
4.1 Przyłot statku powietrznego/ Aircraft arrival .....	AD 4 EPOK 1 - 28
4.2 Odlot statku powietrznego/ Aircraft departure .....	AD 4 EPOK 1 - 29
4.3 Podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia/ Approach with the use of precision approach radar .....	AD 4 EPOK 1 - 29
4.4 Statek powietrzny kołujący do startu/ Aircraft taxiing for take-off .....	AD 4 EPOK 1 - 30
4.5 Statek powietrzny znajdujący się na RWY/ Aircraft on the RWY .....	AD 4 EPOK 1 - 31
EPOK AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPOK 1 - 31
EPOK AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPOK 1 - 31
Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska/ Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic in the vicinity of the aerodrome .....	AD 4 EPOK 1 - 31
EPOK AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPOK 1 - 32
EPOK AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPOK 1 - 32
EPOK AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPOK 1 - 33
EPOK AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPOK 1 - 33
AD 4 EPOK 2 .....	AD 4 EPOK 2 - 1
AD 4 EPOK 6 .....	AD 4 EPOK 6 - 1
AD 4 EPOK 12 .....	AD 4 EPOK 12 - 1
AD 4 EPOK 13 .....	AD 4 EPOK 13 - 1
AD 4 EPPR 1 .....	AD 4 EPPR 1 - 1
EPPR AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPPR 1 - 1
EPPR AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPPR 1 - 1
EPPR AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPPR 1 - 1
EPPR AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPPR 1 - 1
EPPR AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPPR 1 - 2
EPPR AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPPR 1 - 3
EPPR AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPPR 1 - 4
EPPR AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPPR 1 - 4
EPPR AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPPR 1 - 5
EPPR AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPPR 1 - 5
EPPR AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPPR 1 - 6
EPPR AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPPR 1 - 6
EPPR AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA .....	AD 4 EPPR 1 - 6
EPPR AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN .....	AD 4 EPPR 1 - 6
EPPR AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPPR 1 - 7
EPPR AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPPR 1 - 7
EPPR AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPPR 1 - 8
EPPR AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPPR 1 - 8
EPPR AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPPR 1 - 9
EPPR AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPPR 1 - 9

EPPR AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPPR 1 - 11
EPPR AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPPR 1 - 11
EPPR AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPPR 1 - 12
EPPR AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPPR 1 - 12
EPPR AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPPR 1 - 14
EPPR AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPPR 1 - 14
EPPR AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPPR 1 - 14
EPPR AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPPR 1 - 15
EPPR AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPPR 1 - 15
EPPR AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPPR 1 - 15
EPPR AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPPR 1 - 16
EPPR AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPPR 1 - 16
EPPR AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPPR 1 - 17
EPPR AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPPR 1 - 17
EPPR AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPPR 1 - 18
EPPR AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPPR 1 - 18
EPPR AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPPR 1 - 19
EPPR AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPPR 1 - 19
EPPR AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPPR 1 - 20
EPPR AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPPR 1 - 20
1 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission .....	AD 4 EPPR 1 - 20
2 Ograniczenia eksploatacyjne infrastruktury/ Restrictions on infrastructure exploitation .....	AD 4 EPPR 1 - 20
EPPR AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPPR 1 - 21
EPPR AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPPR 1 - 21
EPPR AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPPR 1 - 21
EPPR AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPPR 1 - 21
1 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPPR 1 - 21
2 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPPR 1 - 22
3 Utrata łączności w locie VFR/ Radio communication failure for VFR flight .....	AD 4 EPPR 1 - 22
4 Utrata łączności w locie IFR/ Radio communication failure for IFR flight .....	AD 4 EPPR 1 - 23
4.1 Przyjazd statku powietrznego:/ Arrival of an aircraft .....	AD 4 EPPR 1 - 23
4.2 Odlot statku powietrznego/ Aircraft departure .....	AD 4 EPPR 1 - 24
5 Utrata łączności dla statku powietrznego kołującego do startu/ Communication failure for aircraft taxiing for take-off .....	AD 4 EPPR 1 - 24
6 Utrata łączności dla statku powietrznego na RWY/ Failure of communication for the aircraft on the RWY .....	AD 4 EPPR 1 - 25
EPPR AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPPR 1 - 25
EPPR AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPPR 1 - 25
ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ RADIO COMMUNICATION .....	AD 4 EPPR 1 - 25
EPPR AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPPR 1 - 25
EPPR AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPPR 1 - 25
EPPR AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPPR 1 - 26
EPPR AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPPR 1 - 26
AD 4 EPPR 2 .....	AD 4 EPPR 2 - 1
AD 4 EPPR 6 .....	AD 4 EPPR 6 - 1
AD 4 EPPR 12 .....	AD 4 EPPR 12 - 1
AD 4 EPPR 13 .....	AD 4 EPPR 13 - 1

AD 4 EPPW 1	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)	AD 4 EPPW 1 - 2
EPPW AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)	AD 4 EPPW 1 - 2
EPPW AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	AD 4 EPPW 1 - 3
EPPW AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 4 EPPW 1 - 3
EPPW AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	AD 4 EPPW 1 - 5
EPPW AD 4.5 PASSENGER FACILITIES	AD 4 EPPW 1 - 5
EPPW AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	AD 4 EPPW 1 - 6
EPPW AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES	AD 4 EPPW 1 - 6
EPPW AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODSNIEŻANIA	AD 4 EPPW 1 - 7
EPPW AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN	AD 4 EPPW 1 - 7
EPPW AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	AD 4 EPPW 1 - 8
EPPW AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 4 EPPW 1 - 8
EPPW AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	AD 4 EPPW 1 - 9
EPPW AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 4 EPPW 1 - 9
EPPW AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE	AD 4 EPPW 1 - 10
EPPW AD 4.10 AERODROME OBSTACLES	AD 4 EPPW 1 - 10
EPPW AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	AD 4 EPPW 1 - 16
EPPW AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 4 EPPW 1 - 16
EPPW AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPPW 1 - 17
EPPW AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 4 EPPW 1 - 17
EPPW AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	AD 4 EPPW 1 - 19
EPPW AD 4.13 DECLARED DISTANCES	AD 4 EPPW 1 - 19
EPPW AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPPW 1 - 20
EPPW AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 4 EPPW 1 - 20
EPPW AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	AD 4 EPPW 1 - 21
EPPW AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 4 EPPW 1 - 21
EPPW AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW	AD 4 EPPW 1 - 22
EPPW AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA	AD 4 EPPW 1 - 22
EPPW AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPPW 1 - 23
EPPW AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	AD 4 EPPW 1 - 23
EPPW AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPPW 1 - 23
EPPW AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES	AD 4 EPPW 1 - 23
EPPW AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAVIGACYJNE I ŁĄDOWANIA	AD 4 EPPW 1 - 24
EPPW AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 4 EPPW 1 - 24
EPPW AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	AD 4 EPPW 1 - 27
EPPW AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 4 EPPW 1 - 27
1 Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission	AD 4 EPPW 1 - 27
2 Odładzanie statków powietrznych/ Aircraft de-icing	AD 4 EPPW 1 - 28
3 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)/ Low visibility operations (LVP)	AD 4 EPPW 1 - 28
3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE/ GENERAL PROVISIONS	AD 4 EPPW 1 - 28
3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP/ CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP	AD 4 EPPW 1 - 28
4 Procedura OVERHEAD PATTERN/ OVERHEAD PATTERN procedure	AD 4 EPPW 1 - 30
5 Odstępstwa od frazeologii lotniczej stosowanej w ICAO Doc 4444 w trakcie realizacji podejścia z wykorzystaniem radaru PAR/	

Differences from aeronautical phraseology used in ICAO Doc 4444 while conducting PAR approaches .	AD 4 EPPW 1 - 31
6 Procedury parkowania/ Parking procedures .....	AD 4 EPPW 1 - 31
7 Zmniejszone minima separacji na drogach startowych/ Reduced RWY separation minima .....	AD 4 EPPW 1 - 32
8/	
8 .....	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPPW 1 - 33
EPPW AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPPW 1 - 33
EPPW AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPPW 1 - 33
EPPW AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPPW 1 - 33
1 Procedury dla lotów VFR/ Procedures for VFR flights .....	AD 4 EPPW 1 - 33
1.1 Utrata łączności w locie VFR/ Loss of communications during a VFR flight .....	AD 4 EPPW 1 - 35
2 Procedury dla lotów IFR/ Procedures for IFR flights .....	AD 4 EPPW 1 - 35
2.1 Utrata łączności w locie IFR/ Loss of communications during an IFR flight .....	AD 4 EPPW 1 - 35
3 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPPW 1 - 38
EPPW AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPPW 1 - 39
EPPW AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPPW 1 - 39
1 Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska/ Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic in the vicinity of the aerodrome . . .	AD 4 EPPW 1 - 39
1.1 Migracja ptaków/ Bird migration .....	AD 4 EPPW 1 - 39
1.2 Ostrzeżenie/ Warning .....	AD 4 EPPW 1 - 39
2/	
2 .....	AD 4 EPPW 1 - 1
EPPW AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPPW 1 - 40
EPPW AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPPW 1 - 40
EPPW AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPPW 1 - 42
EPPW AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPPW 1 - 42
AD 4 EPPW 2 .....	AD 4 EPPW 2 - 1
AD 4 EPPW 6 .....	AD 4 EPPW 6 - 1
AD 4 EPPW 12 .....	AD 4 EPPW 12 - 1
AD 4 EPPW 13 .....	AD 4 EPPW 13 - 1
AD 4 EPSN 1 .....	AD 4 EPSN 1 - 1
EPSN AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA .....	AD 4 EPSN 1 - 1
EPSN AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME .....	AD 4 EPSN 1 - 1
EPSN AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA .....	AD 4 EPSN 1 - 1
EPSN AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA .....	AD 4 EPSN 1 - 1
EPSN AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPSN 1 - 2
EPSN AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup> .....	AD 4 EPSN 1 - 2
EPSN AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE .....	AD 4 EPSN 1 - 3
EPSN AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES .....	AD 4 EPSN 1 - 3
EPSN AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW .....	AD 4 EPSN 1 - 4
EPSN AD 4.5 PASSENGER FACILITIES .....	AD 4 EPSN 1 - 4
EPSN AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE .....	AD 4 EPSN 1 - 5
EPSN AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES .....	AD 4 EPSN 1 - 5
EPSN AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWDY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA .....	AD 4 EPSN 1 - 6
EPSN AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN . .	AD 4 EPSN 1 - 6

EPSN AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA .....	AD 4 EPSN 1 - 7
EPSN AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA .....	AD 4 EPSN 1 - 7
EPSN AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE .....	AD 4 EPSN 1 - 9
EPSN AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS .....	AD 4 EPSN 1 - 9
EPSN AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE .....	AD 4 EPSN 1 - 10
EPSN AD 4.10 AERODROME OBSTACLES .....	AD 4 EPSN 1 - 10
EPSN AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE .....	AD 4 EPSN 1 - 11
EPSN AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED .....	AD 4 EPSN 1 - 11
EPSN AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPSN 1 - 12
EPSN AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS .....	AD 4 EPSN 1 - 12
EPSN AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE .....	AD 4 EPSN 1 - 14
EPSN AD 4.13 DECLARED DISTANCES .....	AD 4 EPSN 1 - 14
EPSN AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ .....	AD 4 EPSN 1 - 15
EPSN AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING .....	AD 4 EPSN 1 - 15
EPSN AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE .....	AD 4 EPSN 1 - 16
EPSN AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY .....	AD 4 EPSN 1 - 16
EPSN AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW .....	AD 4 EPSN 1 - 16
EPSN AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA .....	AD 4 EPSN 1 - 16
EPSN AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPSN 1 - 17
EPSN AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE .....	AD 4 EPSN 1 - 17
EPSN AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO .....	AD 4 EPSN 1 - 19
EPSN AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES .....	AD 4 EPSN 1 - 19
EPSN AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA .....	AD 4 EPSN 1 - 19
EPSN AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS .....	AD 4 EPSN 1 - 19
EPSN AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA .....	AD 4 EPSN 1 - 21
EPSN AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS .....	AD 4 EPSN 1 - 21
1 WNIOSKI O ZEZWOLENIE/ APPLICATIONS FOR PERMISSION .....	AD 4 EPSN 1 - 21
2 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)/ LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP) .....	AD 4 EPSN 1 - 21
2.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE/ GENERAL PROVISIONS .....	AD 4 EPSN 1 - 21
2.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP/ CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP .....	AD 4 EPSN 1 - 22
EPSN AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU .....	AD 4 EPSN 1 - 23
EPSN AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES .....	AD 4 EPSN 1 - 23
EPSN AD 4.22 PROCEDURY LOTU .....	AD 4 EPSN 1 - 23
EPSN AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES .....	AD 4 EPSN 1 - 23
1 Procedury VFR (z prędkościami poniżej 250 kt)/ VFR procedures (at speeds below 250 kt) .....	AD 4 EPSN 1 - 23
2 Wlot do MCTR/MTMA w locie VFR/ Entry into MCTR/MTMA in a VFR flight .....	AD 4 EPSN 1 - 25
3 Utrata łączności w locie VFR/ Loss of communication during a VFR flight .....	AD 4 EPSN 1 - 25
4 Procedury dla śmigłowców/ Procedures for helicopters .....	AD 4 EPSN 1 - 25
EPSN AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPSN 1 - 26
EPSN AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPSN 1 - 26
EPSN AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPSN 1 - 26
EPSN AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPSN 1 - 26
EPSN AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPSN 1 - 27
EPSN AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPSN 1 - 27
AD 4 EPSN 2 .....	AD 4 EPSN 2 - 1
AD 4 EPSN 6 .....	AD 4 EPSN 6 - 1
AD 4 EPSN 12 .....	AD 4 EPSN 12 - 1

AD 4 EPSN 13	AD 4 EPSN 13 - 1
AD 4 EPTM 1	AD 4 EPTM 1 - 1
EPTM AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AD 4 EPTM 1 - 1
EPTM AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 4 EPTM 1 - 1
EPTM AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AD 4 EPTM 1 - 1
EPTM AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 4 EPTM 1 - 1
EPTM AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup>)</sup>	AD 4 EPTM 1 - 2
EPTM AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup>)</sup>	AD 4 EPTM 1 - 2
EPTM AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	AD 4 EPTM 1 - 3
EPTM AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 4 EPTM 1 - 3
EPTM AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	AD 4 EPTM 1 - 4
EPTM AD 4.5 PASSENGER FACILITIES	AD 4 EPTM 1 - 4
EPTM AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	AD 4 EPTM 1 - 4
EPTM AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES	AD 4 EPTM 1 - 4
EPTM AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	AD 4 EPTM 1 - 5
EPTM AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN	AD 4 EPTM 1 - 5
EPTM AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	AD 4 EPTM 1 - 6
EPTM AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 4 EPTM 1 - 6
EPTM AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	AD 4 EPTM 1 - 7
EPTM AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 4 EPTM 1 - 7
EPTM AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE	AD 4 EPTM 1 - 8
EPTM AD 4.10 AERODROME OBSTACLES	AD 4 EPTM 1 - 8
EPTM AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	AD 4 EPTM 1 - 9
EPTM AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 4 EPTM 1 - 9
EPTM AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPTM 1 - 10
EPTM AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 4 EPTM 1 - 10
EPTM AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	AD 4 EPTM 1 - 12
EPTM AD 4.13 DECLARED DISTANCES	AD 4 EPTM 1 - 12
EPTM AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	AD 4 EPTM 1 - 12
EPTM AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 4 EPTM 1 - 12
EPTM AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	AD 4 EPTM 1 - 13
EPTM AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 4 EPTM 1 - 13
EPTM AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW	AD 4 EPTM 1 - 14
EPTM AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA	AD 4 EPTM 1 - 14
EPTM AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPTM 1 - 15
EPTM AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	AD 4 EPTM 1 - 15
EPTM AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AD 4 EPTM 1 - 15
EPTM AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES	AD 4 EPTM 1 - 15
EPTM AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I ŁĄDOWANIA	AD 4 EPTM 1 - 16
EPTM AD 4.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 4 EPTM 1 - 16
EPTM AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	AD 4 EPTM 1 - 18
EPTM AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 4 EPTM 1 - 18
Wnioski o zezwolenie/ Applications for permission	AD 4 EPTM 1 - 18
EPTM AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	AD 4 EPTM 1 - 18
EPTM AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 4 EPTM 1 - 18
EPTM AD 4.22 PROCEDURY LOTU	AD 4 EPTM 1 - 19
EPTM AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES	AD 4 EPTM 1 - 19
2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI/ RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES	AD 4 EPTM 1 - 20
2.1 Statek powietrzny kołujący do startu/ Aircraft taxiing for take-off	AD 4 EPTM 1 - 20
2.2 Statek powietrzny znajdujący się na RWY/ Aircraft on the RWY	AD 4 EPTM 1 - 20
2.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR/	

RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT .....	AD 4 EPTM 1 - 21
2.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR/ RADIO COMMUNICATION FAILURE ON IFR FLIGHT .....	AD 4 EPTM 1 - 23
EPTM AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE .....	AD 4 EPTM 1 - 24
EPTM AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION .....	AD 4 EPTM 1 - 24
EPTM AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA .....	AD 4 EPTM 1 - 24
EPTM AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME .....	AD 4 EPTM 1 - 24
EPTM AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) .....	AD 4 EPTM 1 - 25
EPTM AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION .....	AD 4 EPTM 1 - 25
AD 4 EPTM 2 .....	AD 4 EPTM 2 - 1
AD 4 EPTM 6 .....	AD 4 EPTM 6 - 1
AD 4 EPTM 12 .....	AD 4 EPTM 12 - 1
AD 4 EPTM 13 .....	AD 4 EPTM 13 - 1

Część MIL AD 4 zawiera:

**Dział "NATIONAL MILITARY AERODROMES"**

Dział ten zawiera informacje o lotniskach wojskowych, zarządzanych przez władze wojskowe. Lotniska te są dostępne dla cywilnego krajowego ruchu lotniczego po spełnieniu określonych warunków. Nazwy i wskaźniki lokalizacji ICAO tych lotnisk są podane poniżej.

Part MIL AD 4 includes:

**Section "NATIONAL MILITARY AERODROMES"**

It contains information on the military aerodromes managed by military authorities. These aerodromes are available for civil domestic air traffic under certain conditions. The names and ICAO location indicators of these aerodromes are listed alphabetically hereunder.

LOKALIZACJA LOCATION	KOD ICAO ICAO CODE
CEWICE	EPCE
DARŁOWO	EPDA
DĘBLIN	EPDE
INOWROCLAW	EPIR
ŁASK	EPLK
ŁĘCZYCA	EPLY
MALBORK	EPMB
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM
MIROSLAWIEC	EPMI
OKSYWIE	EPOK
POWIDZ	EPPW
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR
ŚWIDWIN	EPSN
TOMASZÓW MAZOWIECKI	EPTM
KOD ICAO ICAO CODE	LOKALIZACJA LOCATION
EPCE	CEWICE
EPDA	DARŁOWO
EPDE	DĘBLIN
EPIR	INOWROCLAW
EPKS	POZNAŃ/Krzesiny
EPLK	ŁASK
EPLY	ŁĘCZYCA
EPMB	MALBORK
EPMI	MIROSLAWIEC
EPMM	MIŃSK MAZOWIECKI



KOD ICAO ICAO CODE	LOKALIZACJA LOCATION
EPOK	OKSYWIE
EPPR	PRUSZCZ GDAŃSKI
EPPW	POWIDZ
EPSN	ŚWIDWIN
EPTM	TOMASZÓW MAZOWIECKI

## AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW

### 1 WYKORZYSTANIE LOTNISK WOJSKOWYCH

#### 1.1 Lądowania i starty cywilnych statków powietrznych z lotnisk wojskowych

1.1.1. Cywilne statki powietrzne mogą lądować i startować z lotnisk wojskowych w przypadku wykonywania lotów:

1. krajowych wyłącznie przez:

- a. samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10,
- b. śmigłowce,
- c. statki powietrzne bez napędu,
- d. aerostaty;

2. w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;

3. w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrowywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Biura Ochrony Rządu oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art 59a ust. 6 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.).

1.1.2. Wlot w polską przestrzeń powietrzną obcych cywilnych statków powietrznych w celu realizacji zadań określonych w pkt 1.1.1 ppkt 2 i 3 wymaga zezwolenia dyplomatycznego wydawanego przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych (patrz MIL ENR 1.10).

1.1.3. Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie złożonego wniosku wydaje jednorazowe zezwolenie lub odmowę na lądowanie na lotniskach wojskowych dla cywilnych krajowych statków powietrznych oraz cywilnych zagranicznych statków powietrznych.

1.1.3.1. Wniosek o zezwolenie na lądowanie należy składać 3 dni robocze przed planowanym przylotem.

1.1.3.2. Wzór wniosku, o którym mowa w pkt. 1.1.3.1 znajduje się na stronie internetowej [www.ssrfszrp.wp.mil.pl](http://www.ssrfszrp.wp.mil.pl) w zakładce: Pozostałe – Do pobrania.

Wniosek należy składać za pośrednictwem:

- adresu e-mail: [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl);
- faksu: +48-261-821-727, +48-261-821-782;

## AD 1.1 AERODROME / HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

### 1 USE OF MILITARY AERODROMES

#### 1.1 Landing and take-off of civil aircraft from military aerodromes

1.1.1. Civil aircraft can land and take-off from military aerodromes when:

1. domestic flights are carried out only by:

- a. propeller driven aeroplanes with a maximum take-off mass (MTOM) up to 5700 kg or with a number of seats below 10,
- b. helicopters,
- c. non-powered aircraft,
- d. aerostats;

2. tasks are carried out for the purposes of the Polish Armed Forces within the scope of transport of cargo;

3. tasks carried out for the purposes of the Polish Armed Forces within the scope of transport of soldiers, Military Counterespionage Service officers, Military Intelligence Service officers and Government Protection Bureau officers as well as military personnel when the aerodromes meet the requirements specified in the regulations issued on the basis of Article 59a paragraph 6 of the Act of 3rd July 2002 - Aviation Law (OJ 12.933 with later amendments).

1.1.2. Foreign civil aircraft conducting flights for the purposes specified in point 1.1.1 subsection 2 and 3 may enter the Polish airspace upon a diplomatic permission granted by the Operational Commander of Branches of the Armed Forces (see MIL ENR 1.10).

1.1.3. A permission or refusal for landing of civil domestic aircraft and civil foreign aircraft at military aerodromes will be issued by the Operational Commander of Branches of the Armed Forces upon submission of an application.

1.1.3.1. Requests for landing clearance shall be submitted 3 working days before the planned arrival.

1.1.3.2. The application form referred to point 1.1.3.1 is available at [www.ssrfszrp.wp.mil.pl](http://www.ssrfszrp.wp.mil.pl) in the Pozostałe – Do pobrania tab.

Requests shall be submitted via:

- e-mail address: [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl);
- fax: +48-261-821-727, +48-261-821-782;

• tel. do uzgodnień: +48-261-821-684, +48-261-821-743.

• phone for arrangements: +48-261-821-684,  
+48-261-821-743.

1.1.4. Uzyskanie zezwolenia na lądowanie na lotnisku wojskowym nie uprawnia do wstępu na obszar chroniony obiektu wojskowego osób będących na pokładzie.

1.1.4. Obtaining permission for landing at military aerodromes does not entitle to enter the protected areas of military facilities of persons being on board.

## **2 WYKORZYSTANIE WOJSKOWEJ CZĘŚCI PŁYTY POSTOJOWEJ NA LOTNISKU CYWILNYM LUB WSPÓŁUŻYTKOWANYM (EPWA / EPKK / EPRA)**

## **2 AVAILABILITY OF THE MILITARY PART OF APRON AT CIVIL AERODROME OR JOINT CIVIL/MILITARY USE AERODROME (EPWA / EPKK / EPRA)**

2.1. Postój cywilnych statków powietrznych na dostępnej wojskowej płycie postojowej na lotnisku cywilnym lub współużytkowanym (EPWA / EPKK / EPRA).

2.1. Parking of civil aircraft on an available military apron at civil aerodrome or joint civil/military use aerodrome (EPWA / EPKK / EPRA).

2.1.1. Cywilne statki powietrzne mogą parkować na wojskowej płycie postojowej lotniska współużytkowanego lub cywilnego w przypadku wykonywania lotów:

2.1.1. Civil aircraft can park at military part of apron at civil or joint civil/military use aerodromes when:

1. o statusie HEAD;
2. z najważniejszymi osobami w państwie oraz związanych z oficjalną wizytą zagranicznych najważniejszych osób państwa wizytującego;
3. w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;
4. w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrowywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59 a ust. 6 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.).

1. conducting HEAD flights;
2. conducting flights of most important representatives of the State and related to an official visit of most important representatives of a visiting State;
3. tasks are carried out for the purposes of the Polish Armed Forces within the scope of cargo transportation;
4. tasks are carried out for the purposes of the Polish Armed Forces within the scope of transportation of soldiers, Military Counterespionage Service officers, Military Intelligence Service officers and Government Protection Bureau officers as well as military personnel when the aerodromes meet the requirements specified in the regulations issued on the basis of Article 59 a paragraph 6 of the Act of 3rd July 2002 - Aviation Law (Journal of Law 12.933 as amended).

2.1.2. Wlot w polską przestrzeń powietrzną obcych cywilnych statków powietrznych w celu realizacji zadań określonych w pkt 2.1.1 ppkt 3 i 4 wymaga zezwolenia dyplomatycznego wydawanego przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych (patrz MIL ENR 1.10).

2.1.2. Foreign civil aircraft conducting flights for the purposes specified in point 2.1.1 subsection 3 and 4 may enter the Polish airspace upon a diplomatic permission granted by the Operational Commander of Branches of the Armed Forces (see MIL ENR 1.10).

2.1.3. Postój na płycie wojskowej wymaga zezwolenia wydanego na podstawie złożonego wniosku.

2.1.3. Parking at military apron upon permission issued upon submission of an application.

2.1.4. Wniosek o zezwolenie na postój należy składać 3 dni robocze przed planowanym przylotem.

2.1.4. Requests for parking clearance shall be submitted 3 working days before the planned arrival.

2.1.5. Wzór wniosku, o którym mowa w pkt. 2.1.4 znajduje się na stronie internetowej [www.ssrlszrp.wp.mil.pl](http://www.ssrlszrp.wp.mil.pl) w zakładce: Pozostałe - Do pobrania.

2.1.5. The application form referred to point 2.1.4 is available at [www.ssrlszrp.wp.mil.pl](http://www.ssrlszrp.wp.mil.pl) in the Pozostałe - Do pobrania tab.

2.1.6. Wniosek należy składać za pośrednictwem:

2.1.6. Requests shall be submitted via:

- adresu e-mail: [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl);
- faksu: +48-261-821-727, +48-261-821-782;
- tel. do uzgodnień: +48-261-821-684, +48-261-821-743.

- e-mail addresses: [asm1.matso@ron.mil.pl](mailto:asm1.matso@ron.mil.pl);
- fax: +48-261-821-727, +48-261-821-782;
- phone for arrangements: +48-261-821-684,  
+48-261-821-743.

2.1.7. Uzyskanie zezwolenia na postój na płycie wojskowej nie uprawnia do wstępu na obszar chroniony obiektu wojskowego osób będących na pokładzie.

2.1.7. Obtaining parking clearance at military apron does not entitle the persons being on board to enter the protected areas of military facilities.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

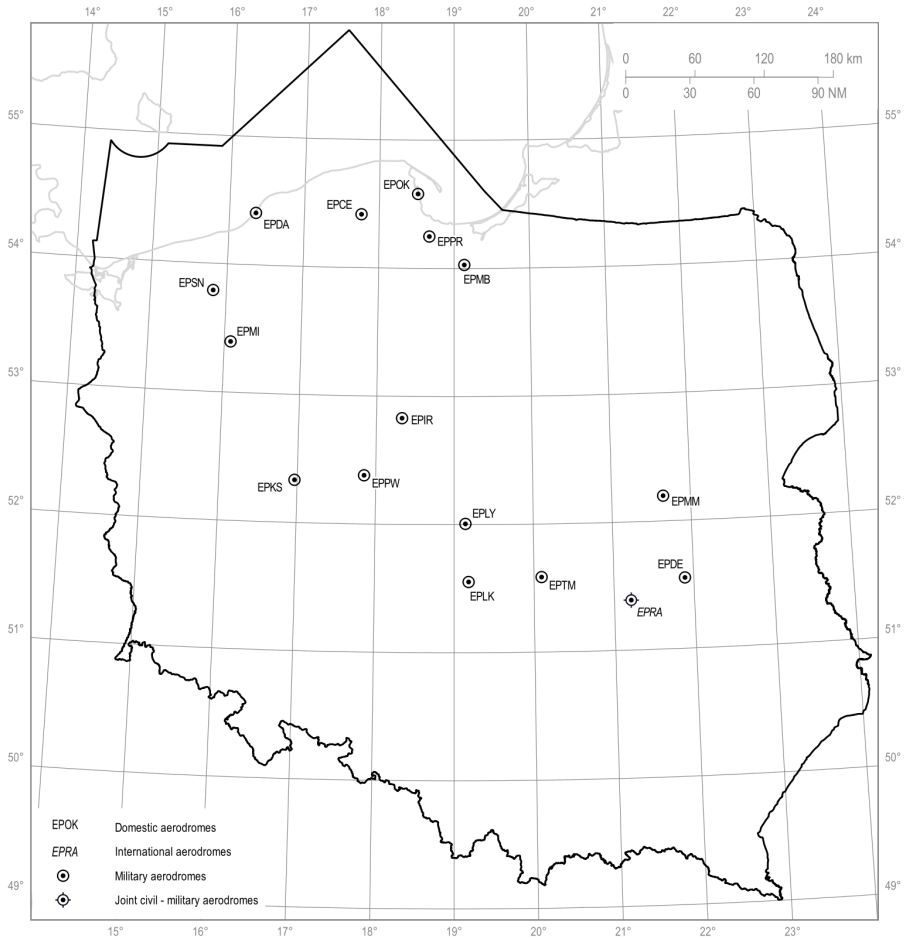
AD 1.3 WYKAZ LOTNISK/LĄDOWISK ORAZ  
LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW

AD 1.3 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
	MIĘDZYNARODOWY - INTERNATIONAL (INTL) KRAJOWY - NATIONAL (NTL) WOJSKOWY - MILITARY (MIL)	IFR-VFR	ROZKŁADOWY - SCHEDULED (S) NIEROKŁADOWY - NON SCHEDULED (NS) PRYWATNY - PRIVATE (P)	
1	2	3	4	5
CEWICE EPCE	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPCE
DARŁOWO EPDA	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPDA
DĘBLIN EPDE	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPDE
INOWROCLAW EPIR	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPIR
POZNAŃ/Krzesiny EPKS	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPKS
ŁASK EPLK	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPLK
ŁĘCZYCA EPLY	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPLY
MALBORK EPMB	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPMB
MIROŚLAWIEC EPMI	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPMI
MIŃSK MAZOWIECKI EPMM	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPMM
OKSYWIE EPOK	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPOK
PRUSZCZ GDAŃSKI EPPR	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPPR

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
	MIĘDZYNARODOWY - INTERNATIONAL (INTL) KRAJOWY - NATIONAL (NTL) WOJSKOWY - MILITARY (MIL)	IFR-VFR	ROZKŁADOWY - SCHEDULED (S) NIEROZKŁADOWY - NON SCHEDULED (NS) PRYWATNY - PRIVATE (P)	
1	2	3	4	5
POWIDZ EPPW	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPPW
ŚWIDWIN EPSN	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPSN
TOMASZÓW MAZOWIECKI EPTM	MIL	IFR - VFR	-	MIL AD 4 EPTM

### LOTNISKA AERODROMES





THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPCE AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPCE AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPCE - CEWICE**

**EPCE AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPCE AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	542458N 0174548E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 07/25. centre of RWY 07/25.
2	Odległość, kierunek od miasta	14 km (7,6 NM), 175°GEO od Łęborka.
	Direction and distance from city	14 km (7.6 NM), 175°GEO FM Łębork.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	507 ft / 14°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	102 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca Jednostki Wojskowej 4653 Ul. Długa 34 84-313 Cewice Dowódca: +48-261-252-100
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-252-129 (faks) AFS: EPCEZPZM - MIL ARO Commander of Military Unit 4653 Ul. Długa 34 84-313 Cewice +48-261-252-100 +48-261-252-129 AFS: EPCEZPZM - MIL ARO

7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-252-030 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-252-025 - MIL TWR (faks) +48-261-252-292 - MIL APP +48-261-252-034 - MIL ARO +48-261-252-863 - MIL ARO (faks)  +48-261-252-030 - MIL TWR +48-261-252-025 - MIL TWR (fax) +48-261-252-292 - MIL APP +48-261-252-034 - MIL ARO +48-261-252-863 - MIL ARO (fax)

**EPCE AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPCE AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	Po uzgodnieniu z JW 4653 przed przylotem.
	<b>Customs and immigration</b>	After consultation with Military Unit 4653 before arrival.
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	Służby sanitarne H24. Służby medyczne od poniedziałku do piątku w godz. 0730-1530 LMT oraz w czasie wykonywania lotów.
	<b>Health and sanitation</b>	Sanitation H24. Health from MON to FRI 0730-1530 LMT and during flights.
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	H24
	<b> AIS</b>	MIL AIS
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	MIL ARO
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24
	<b>MET briefing Office</b>	MIL MET

7	ATS	H24 MIL ATS
	ATS	
8	Tankowanie	Tylko dla wojskowych typów ACFT. Paliwo dostępne po zamówieniu z 24-godz. wyprzedzeniem i uzyskaniu zgody.  For military ACFT types only. Fuel available after ordering 24 hours in advance and obtaining a prior permission.
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	Handling	
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	Odladzanie dostępne po zamówieniu z 24HR wyprzedzeniem i po uzyskaniu zgody wyłącznie dla wojskowych typów ACFT.  De-icing available upon request 24 HR in advance after obtaining permission, for military ACFT types only.
	De-icing	
12	Uwagi	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	Remarks	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPCE AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPCE AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Podnośniki widlowe (2 t, 4 t).
	Cargo-handling facilities	Fork lift trucks (2 t, 4 t).
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: F-34
	Fuel/Oil types	Fuel: F-34
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	Cysterny samochodowe o pojemności 27000 l.

	Fuelling facilities/Capacity	Tank trucks with a capacity of 27000 l.
4	Urządzenia do odladzania	NIL
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Drobne naprawy AN28.
	Repair facilities for visiting aircraft	Minor repairs AN28.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPCE AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPCE AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	Hotele w Lęborku i Kistowie.
	Hotels	Hotels in Lębork and Kistowo.
2	Restauracje	Kasyno i restauracje w Lęborku.
	Restaurants	Officers' casino and restaurants in Lębork.
3	Środki transportu	Autobusy.
	Transportation	Buses.
4	Pomoc medyczna	Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w Lęborku.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in Lębork.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: Banki w Lęborku.
	Bank and Post office	Poczta: Poczta w Lęborku.  Bank: Banks in Lębork. Post: Post office in Lębork.
6	Informacja turystyczna	W Lęborku.
	Tourist office	In Lębork.

7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPCE AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE  
EPCE AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A5 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	
2	Wyposażenie ratownicze	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 5 ochrony przeciwpożarowej.  Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 5.
	Rescue equipment	
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Dźwig; holownik.  Crane; towing machine.
	Capability for removal of disabled aircraft	
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPCE AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPCE AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	zgarniacz wirnikowy śniegu - 3, oczyszczarka lotniskowa - 3, plóg śnieżny - 7, polewarko-zmywarka - 2, odkurzacz lotniskowy - 2.  snow rotor blower - 3, runway sweeper - 3, snow plough - 7, sprayer - 2, aerodrome cleaner - 2.
	Type(s) of clearing equipment	

2	Kolejność oczyszczania	O/R
	Clearance priorities	
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	NIL
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPCE AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPCE AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 40/R/C/X/T	NIL	
		APN 2	CONC	PCN 41/R/C/X/T	NIL	
		APN 3	CONC	PCN 38/R/A/X/T	NIL	
		APN 4	CONC	PCN 38/R/B/X/T	NIL	
		APN 5	CONC	PCN 44/R/D/X/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A (AIR)	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 58/F/C/ X/T	NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A1 (AIR)	10.0 m	CONC/ ASPH	PCN 30/F/A/ X/T	NIL
		B (AIR)	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 39/F/C/ X/T	NIL
		C (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 85/F/B/ X/T	NIL
		D (AIR)	15.0 m	CONC/ ASPH	PCN 38/F/A/ W/T	NIL
		E (AIR)	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 40/F/B/ X/T	NIL
		F (AIR)	10.0 m	CONC/ ASPH	PCN 34/F/A/ X/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	APN 1, ELEV 495 ft AMSL, APN 2, ELEV 499 ft AMSL, APN 3, ELEV 509 ft AMSL, APN 4, ELEV 512 ft AMSL, APN 5, ELEV 509 ft AMSL.				
	Location and elevation of altimeter checkpoints	APN 1, ELEV 495 ft AMSL, APN 2, ELEV 499 ft AMSL, APN 3, ELEV 509 ft AMSL, APN 4, ELEV 512 ft AMSL, APN 5, ELEV 509 ft AMSL.				
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints	NIL				
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints	NIL				
6	Uwagi	NIL				
	Remarks	NIL				

**EPCE AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPCE AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk	System prowadzenia na TWY: Linie żółte.
---	---	--



	<p>postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</p> <p>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</p>	<p>Wizualne oznaczenia położenia: Linie żółte.</p> <p>Taxiing guidance system: Yellow lines.</p> <p>Visual aids to location: Yellow lines.</p>
2	<p>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</p> <p>RWY and TWY markings and lights</p>	<p>RWY 07/25: oznakowanie pionowe i poziome. Światła krawędziowe RWY, TWY.</p> <p>RWY 07/25: markings and signs. RWY and TWY edge lighting.</p>
3	<p>Poprzeczki zatrzymania</p> <p>Stop bars</p>	<p>Linia zatrzymania.</p> <p>Stop line.</p>
4	<p>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</p> <p>Other RWY protection measures</p>	<p>NIL</p>
5	<p>Uwagi</p> <p>Remarks</p>	<p>NIL</p>

## EPCE AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPCE AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
07/APCH	Wieża/Tower	541958.5N	0173451.6E	211	728	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wieża/Tower	542136.4N	0173343.4E	169	582	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wieża/Tower	542137.0N	0173245.2E	252	667	TAK/TAK, YES/YES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
07/APCH	Wieża/Tower	542505.9N	0174318.9E	137	638	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wieża/Tower	542507.3N	0173436.8E	175	591	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Wieża/Tower	542651.5N	0175546.2E	288	894	TAK/TAK, YES/YES
25/APCH	Wieża/Tower	542802.3N	0175918.0E	171	672	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża/Tower	541940.0N	0174831.0E	230	870	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	541959.0N	0173452.0E	197	709	TAK/NIE, YES/NO
	Komin/Chimney	542040.0N	0175316.0E	119	847	TAK/NIE, YES/NO
	Wieża/Tower	542045.0N	0175336.0E	132	827	TAK/NIE, YES/NO
	Wieża/Tower	542059.0N	0175410.0E	201	929	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	542301.7N	0174421.1E	60	670	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542401.8N	0174447.5E	79	575	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	542424.3N	0174522.9E	172	657	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	542425.0N	0174510.0E	165	670	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	542425.0N	0174523.0E	102	588	NIE/TAK, NO/YES
	Komin/Chimney	542426.0N	0174509.0E	69	555	NIE/TAK, NO/YES
	Komin/Chimney	542426.3N	0174509.3E	64	554	NIE/TAK, NO/YES
	Drzewo/Tree	542428.5N	0174405.1E	86	562	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Drzewo/Tree	542430.8N	0174417.0E	83	562	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	542433.0N	0174633.0E	109	568	NIE/TAK, NO/YES
	Radar AVIA/AVIA radar	542433.4N	0174632.9E	106	593	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	542434.2N	0174423.8E	81	562	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542435.9N	0174330.1E	82	562	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542442.3N	0174404.2E	18	500	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542443.2N	0174410.3E	18	497	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542443.9N	0174407.5E	13	496	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542444.1N	0174416.5E	14	496	NIE/NIE, NO/NO
	Ogrodzenie/Fence	542444.2N	0174417.6E	8	492	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542444.4N	0174403.3E	13	502	NIE/NIE, NO/NO
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542445.3N	0174409.5E	19	499	NIE/NIE, NO/NO
	Antena ILS LOC/ILS LOC antenna	542445.6N	0174419.5E	13	499	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Lampa systemu świateł podejścia/Approach lighting system lamp	542446.1N	0174415.6E	12	496	NIE/NIE, NO/NO
	Antena ILS LOC/ILS LOC antenna	542448.3N	0174418.9E	14	501	NIE/NIE, NO/NO
	System ATU/ATU system	542449.5N	0174457.5E	7	495	NIE/NIE, NO/NO
	System ATU/ATU system	542449.6N	0174458.6E	7	495	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542450.6N	0174317.8E	64	562	NIE/NIE, NO/NO
	System ATU/ATU system	542452.6N	0174456.2E	6	495	NIE/NIE, NO/NO
	System ATU/ATU system	542452.8N	0174457.3E	5	495	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542454.8N	0174333.6E	65	562	NIE/NIE, NO/NO
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	542455.6N	0174454.6E	23	514	NIE/TAK, NO/YES
	Wiatromierz/Anemometer	542455.9N	0174457.4E	36	528	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	542459.2N	0174422.2E	79	575	NIE/NIE, NO/NO
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	542502.0N	0174648.9E	22	522	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	542502.1N	0174648.1E	35	535	NIE/TAK, NO/YES
	Antena/Antenna	542502.4N	0174544.9E	41	538	NIE/TAK, NO/YES
	Antena/Antenna	542504.3N	0174545.1E	35	532	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	542505.0N	0174320.0E	132	630	TAK/NIE, YES/NO
	Drzewo/Tree	542506.7N	0174510.5E	70	575	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542509.0N	0174525.5E	69	575	NIE/NIE, NO/NO
	Antena ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna	542509.5N	0174636.3E	51	553	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	542510.1N	0174640.7E	22	524	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	542510.2N	0174810.0E	40	591	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542513.6N	0174657.7E	18	527	TAK/TAK, YES/YES
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542514.3N	0174657.6E	17	526	TAK/NIE, YES/NO
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542514.9N	0174657.5E	17	527	TAK/NIE, YES/NO
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542515.6N	0174657.4E	17	528	TAK/NIE, YES/NO
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542516.3N	0174657.4E	16	528	TAK/NIE, YES/NO
	NDB "M"/NDB "M"	542516.4N	0174752.4E	44	553	NIE/TAK, NO/YES
	Lampa oświetleniowa/ Lighting lamp	542516.9N	0174657.3E	18	530	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	542518.0N	0174815.1E	53	575	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	542518.0N	0174551.0E	86	591	NIE/TAK, NO/YES
	Grupa drzew/Group of trees	542519.3N	0174654.3E	44	559	NIE/NIE, NO/NO
	Grupa drzew/Group of trees	542519.5N	0174650.8E	62	576	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542519.8N	0174640.8E	73	584	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542533.0N	0174803.9E	71	621	NIE/NIE, NO/NO
	NDB "ML"/NDB "ML"	542538.8N	0175027.5E	77	651	NIE/TAK, NO/YES
	Grupa drzew/Group of trees	542541.8N	0174833.7E	68	594	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542551.3N	0174756.4E	66	688	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	542555.0N	0174342.0E	99	670	TAK/NIE, YES/NO
	Komin/Chimney	542555.2N	0174341.5E	113	672	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewo/Tree	542609.4N	0174559.0E	96	667	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	542617.6N	0174549.5E	119	685	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	542618.0N	0174549.0E	115	703	NIE/TAK, NO/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża/Tower	542629.0N	0174432.0E	105	637	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	542629.5N	0174432.5E	113	659	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	542807.1N	0174428.4E	213	493	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	542808.0N	0174424.0E	197	470	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	542808.5N	0174423.1E	185	458	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

## EPCE AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPCE AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne <sup>1)</sup>
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office <sup>1)</sup>
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Wydział Zabezpieczenia Meteorologicznego i Oceanograficznego Centrum Operacji Morskich <sup>2)</sup> lub/l Szeftstwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP <sup>3)</sup>
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Department of the Meteorological and Oceanographic Maritime Operations Centre <sup>2)</sup> or/and Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces <sup>3)</sup>
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Wojskowe Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/12 HR
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Military Aerodrome MET Office/12 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	TAF/6 HR

	Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance	
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste
	Briefing and consultation provided	Personal consultations
6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	SWC
	Charts and other information available for briefing or consultation	
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	Telefon, faks, internet, automatyczny system pomiaru parametrów meteorologicznych
	Supplementary equipment available for providing information	Phone, fax, internet, Automatic Meteorological Observing System
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	TWR, APP, PAR
	ATS units provided with MET information	
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	1) +48-261-252-291 +48-261-252-295 (faks)
	Additional information (limitation of services, etc.)	2) +48-261-263-945 +48-261-261-700 (faks) 3) +48-261-828-230 +48-261-828-474 (faks)  1) +48-261-252-291 +48-261-252-295 (fax) 2) +48-261-263-945 +48-261-261-700 (fax) 3) +48-261-828-230 +48-261-828-474 (fax)

**EPCE AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ**  
**EPCE AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	076.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 45/F/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	542448.67N 0174440.57E END: NIL 100.7	490.4 492.4
25	256.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 45/F/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	542508.14N 0174655.14E END: NIL 100.4	505.9 506.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
07	NIL	200 x 60	400 x 360	3248 x 360	NIL	NIL	NIL
25	NIL	200 x 60	330 x 360	3248 x 360	NIL	NIL	NIL



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
07	NIL
25	NIL

**EPCE AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE**  
**EPCE AD 4.13 DECLARED DISTANCES**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2500	2900	2700	2500	NIL
25	2500	2830	2700	2500	NIL

**EPCE AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ**  
**EPCE AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światła progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	59	NIL
25	CALVERT	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	56	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	NIL	NIL	2500 / 60	LIH W 600: Y	R LIH	NIL
25	NIL	NIL	2500 / 60	LIH W 600: Y	R LIH	NIL

### EPCE AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPCE AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe – niebieskie (236 lamp), światła linii centralnych - brak.
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue (236 lamps), centre line lighting - none.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne do 30 SEC.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available up to 30 SEC.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

### EPCE AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW

## EPCE AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPCE AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPCE AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>CEWICE (EPCE) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543226N 0173051E 543310N 0175000E 543334N 0180031E 542323N 0180300E 541807N 0175000E 541535N 0172632E 541839N 0172546E 542333N 0172419E 543226N 0173051E	3500 ft  GND	D	Cewice WIEŻA 126.750 MHz PL Cewice TOWER 126.750 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR70A i EPTR70B. Excluding active EPTR70A and EPTR70B

## EPCE AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPCE AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	Cewice ZBLIŻANIE Cewice APPROACH	132.425	NIL	NIL	H24	NIL

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	128.040	NIL	NIL	H24	Telefon: 261-252-370, 261-252-371, 261-252-372, 261-252-373  Phone: 261-252-370, 261-252-371, 261-252-372, 261-252-373
PAR	Cewice PRECISION	121.175	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	Cewice WIEŻA Cewice TOWER	126.750	NIL	NIL	H24	NIL

**EPCE AD 4.19 RADIOWE POMOCY NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPCE AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA 2000M	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	H24	542540.0N 0174545.0E	NIL	NIL	NIL
ILS LOC 25 (06°E/JAN 21) CAT I	ICE	111.300 MHz	H24	542445.7N 0174419.9E	NIL	NIL	NIL
ILS GP 25	-	332.300 MHz	H24	542501.7N 0174638.4E	NIL	NIL	GP 3.0° NIL
DME 25	ICE	CH 50X	H24	542501.7N 0174638.4E	NIL	NIL	THR 25.
NDB	M	423.000 kHz	Na żądanie. O/R.	542516.4N 0174752.4E	NIL	NIL	NIL
NDB	ML	311.500 kHz	Na żądanie. O/R.	542538.8N 0175027.5E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TCW	CH 86Y	H24	542453.3N 0174549.5E	NIL	NIL	NIL

**EPCE AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA**  
**EPCE AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

#### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

#### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft - only with the AD administration.

## EPCE AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPCE AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPCE AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPCE AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

#### 1 Procedury dla lotów VFR

Doloty i odloty VFR do/z lotniska Cewice mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

#### 1 Procedures for VFR flights

VFR arrivals and departures to/from Cewice aerodrome may be conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	542117N 0173432E	Czarna Dąbrówka Czarna Dąbrówka
GOLF	541931N 0174726E	Gowidlino Gowidlino
LIMA	543310N 0175011E	Jezioro Lubowidz Lubowidz Lake
PAPA	543017N 0173823E	Pogorzelice Pogorzelice

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ROMEO	542814N 0180205E	Strzepcz
		Strzepcz
SIERRA	542101N 0175412E	Sierakowice
		Sierakowice
WHISKEY	542507N 0172448E	Łupawa
		Łupawa

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR lub lot specjalny VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad jednym z ww. punktów.

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPCE oraz EPTR70A, B możliwe po uzyskaniu zezwolenia od CEWICE TWR lub CEWICE APP wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/TRA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

## 2 Procedury dla śmigłowców

Śmigłowce wykonujące podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Cewice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu (RWY 25 lub RWY 07).

Starty śmigłowców odbywają się z drogi startowej będącej aktualnie w użyciu (RWY 25 lub RWY 07).

## 3 Procedury utraty łączności

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot do MCTR EPCE/EPTR70A, B bez zamiaru lądowania na lotnisku Cewice, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/EPTR70A, B, wlot do MCTR/EPTR70A, B jest zabroniony.

### 3.1 Utrata łączności w locie VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku Cewice, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/EPTR70A, B lub w MCTR/EPTR70A, B, należy:

- wykonać wlot do MCTR tylko przez punkt GOLF na wysokości maks. 1500 ft AMSL, **zabrania się wykonać wlot do MCTR przez inne punkty VFR;**

In case of air traffic intensity, an aircraft conducting VFR or special VFR flight may expect, if necessary, holding over one of the above-mentioned points.

Overflights of aircraft through EPCE MCTR and EPTR70A, B are possible after obtaining permission from CEWICE TWR or CEWICE APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/TRAs including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

## 2 Procedures for helicopters

Helicopters conducting a VFR approach at Cewice aerodrome perform landing on the runway in use (RWY 25 or RWY 07).

Helicopter take-offs may be carried out from the runway in use (RWY 25 or RWY 07).

## 3 Radio communication failure in VFR flight

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed for entry to EPCE MCTR/EPTR70A, B with destination other than Cewice aerodrome, before reaching MCTR/EPTR70A, B limits, **entry into MCTR/EPTR70A, B is prohibited.**

### 3.1 Radio communication failure in VFR flight

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed with destination at Cewice aerodrome before reaching the MCTR/EPTR70A, B or within MCTR/EPTR70A, B limits, the aircrew shall:

- enter MCTR only via GOLF point at a maximum altitude of 1500 ft AMSL, **entry to MCTR via other VFR points is prohibited;**



- b. wykonać dolot do pozycji "downwind" kręgu południowego i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR CEWICE;
- c. w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- d. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać w pozycji "downwind" do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnym pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- e. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME;
- f. w przypadku konieczności wykonania procedury "go around" wykonać dolot do pozycji "downwind" kręgu południowego i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR CEWICE, jednocześnie zachowując szczególną uwagę na inne loty.

### 3.2 Utrata łączności w locie IFR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziomotu. Kontynuować lot do TCW lub NDB ML:

- a. Dla statków powietrznych CAT A/B:
  - wykonać opublikowaną procedurę TACAN X RWY 25 lub TACAN Y RWY 25 lub opublikowaną procedurę NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 lub TACAN RWY 07;
  - w przypadku niesprawności urządzenia TACAN i RWY 25 w użyciu, należy wykonać procedury NDB Z RWY 07 lub NDB Y RWY 07, a następnie wykonać circling do RWY 25;
  - w przypadku konieczności wykonania procedury "go around" powtórzyć jedną z ww. procedur;
  - po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.
- b. Dla statków powietrznych CAT C/D/E
  - w przypadku RWY 25 w użyciu wykonać opublikowaną procedurę NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 lub TACAN RWY 07 a następnie wykonać circling do RWY 25;
  - w przypadku RWY 07 w użyciu wykonać opublikowaną procedurę NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 lub TACAN RWY 07;
  - w przypadku konieczności wykonania procedury "go around" powtórzyć jedną z ww. procedur;

- b. arrive at southern circuit "downwind" position and await for visual signals from CEWICE TWR;
- c. show all aircraft navigation, warning and landings lights during arrival, approach, and holding;
- d. After receiving a red visual signal hold at "downwind" position until receiving a green visual signal then execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY depending on weather conditions;
- e. after landing vacate the RWY immediately into the first available TWY and await for FOLLOW ME car;
- f. if a need for a "go around" procedure arises, arrive at southern circuit "downwind" position and await for visual signals from CEWICE TWR paying particular attention to other flights.

### 3.2 Radio communication failure in IFR flight

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Continue to TCW or NDB ML:

- a. for CAT A/B aircraft:
  - carry out published TACAN X RWY 25 or TACAN Y RWY 25 procedure, or published NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 or TACAN RWY 07 procedure;
  - in the event of failure of TACAN and RWY 25 in use, carry out NDB Z RWY 07 or NDB Y RWY 07 procedure and then circle to RWY 25;
  - if a need for a "go around" arises repeat one of the aforementioned procedures;
  - after landing vacate the RWY immediately into the first available TWY and await for FOLLOW ME car
- b. For CAT C/D/E aircraft
  - when RWY 25 is active carry out published NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 or TACAN RWY 07 procedure and then circle to RWY 25;
  - when RWY 07 is active carry out published NDB Z RWY 07, NDB Y RWY 07 or TACAN RWY 07 procedure;
  - if a need for a "go around" arises repeat one of the aforementioned procedures.
  - after landing vacate the RWY immediately into the first available TWY and await for FOLLOW ME car

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.
- c. W przypadku niesprawności pomocy nawigacyjnych lub braku wyposażenia statku powietrznego w urządzenia niezbędne do wykonania ww. procedur **zabrania się** lądowania na lotnisku EPCE i rekomenduje lądowanie na lotnisku zapasowym.

c. In the event of malfunction of navigation aids or when the aircraft is not fitted with the devices necessary to carry out the above-mentioned procedures, landing at EPCE **is prohibited** and landing at an alternate aerodrom is recommended.

## EPCE AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPCE AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPCE AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPCE AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPCE 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 4 EPCE 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB z) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB y) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 9

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN x) RWY 25 (CAT A,B)	AD 4 EPCE 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPCE 12 - 21
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPCE 13 - 1

**EPCE AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPCE AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

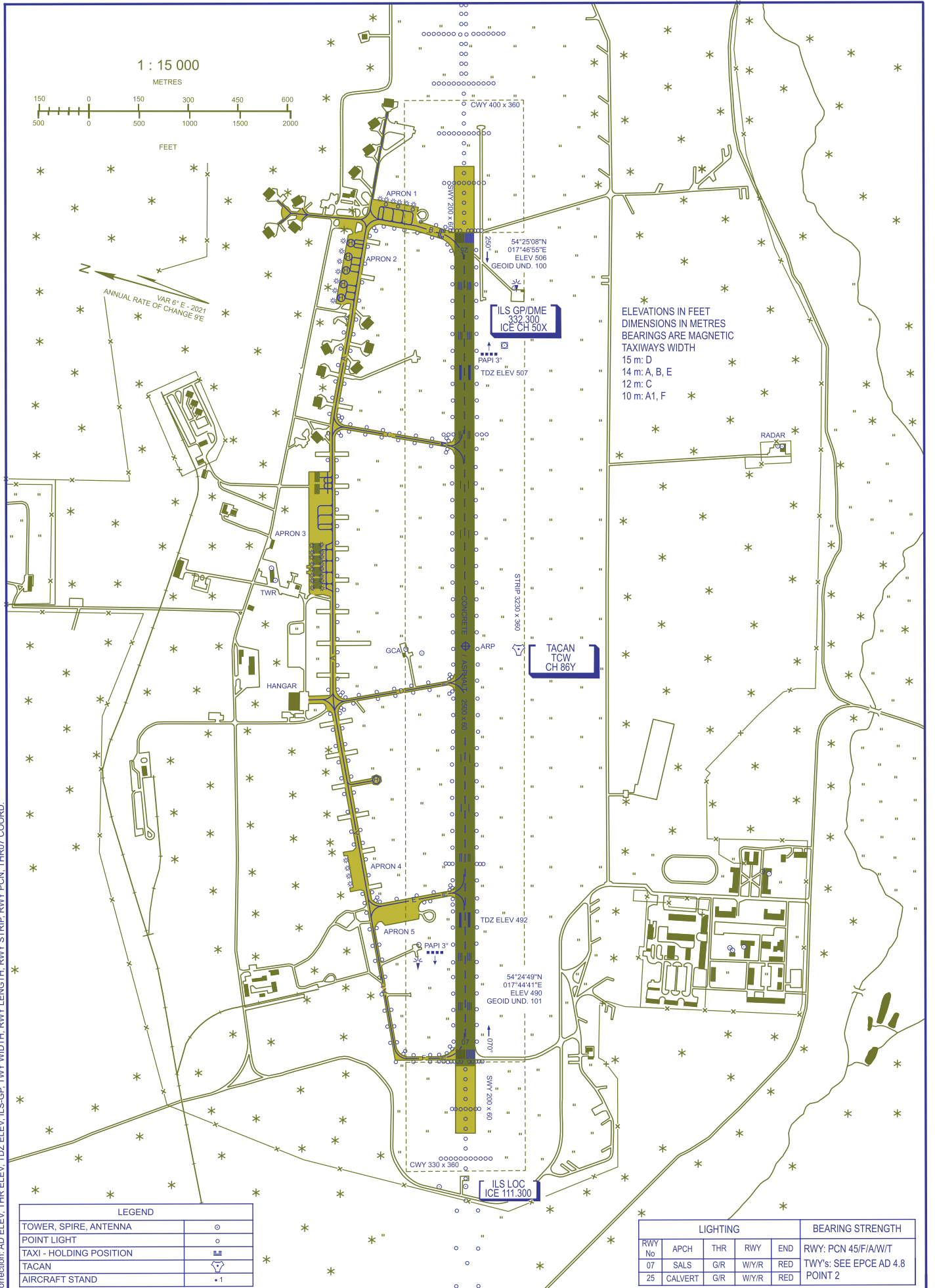
NIL

AERODROME CHART - ICAO

54°24'58" N  
017°45'48" E  
ELEV 507 ft  
GEOID UND. 102 ft

Cewice APPROACH	132.425	ATIS	128.040
Cewice TOWER	126.750		
Cewice PAR	121.175		

CEWICE



Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: AD ELEV, THR ELEV, TDZ ELEV, ILS GP, TWY WIDTH, RWY LENGTH, RWY STRIP, RWY PCN, THR07 COORD.

LEGEND	
TOWER, SPIRE, ANTENNA	○
POINT LIGHT	●
TAXI - HOLDING POSITION	■
TACAN	⚡
AIRCRAFT STAND	• 1

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 45/F/A/W/T
07	SALS	G/R	W/Y/R	RED	TWY's: SEE EPCE AD 4.8
25	CALVERT	G/R	W/Y/R	RED	POINT 2

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

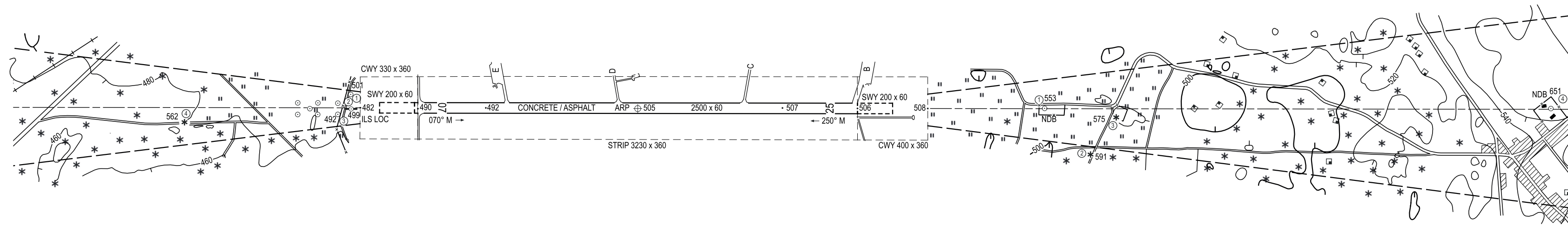
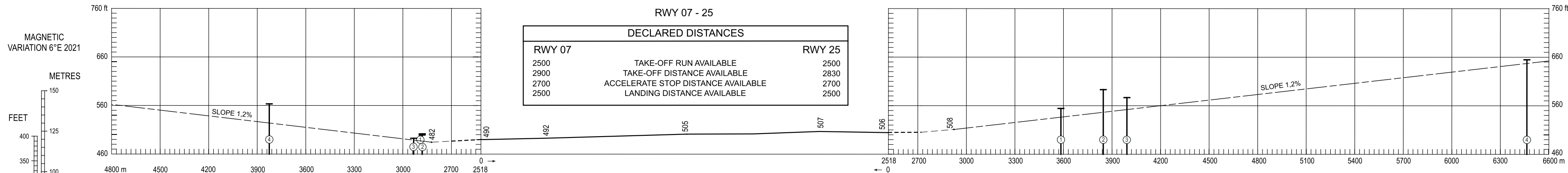
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

CEWICE  
RWY 07/25

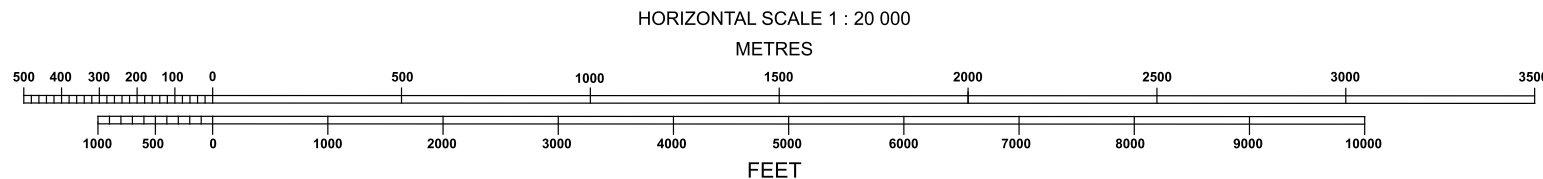
RWY 07 - 25

### DECLARED DISTANCES

RWY 07		RWY 25
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2500
2900	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2830
2700	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2700
2500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	500
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■



AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 5 m  
VERTICAL 7 ft

Hand Amdt correction: Correction: AD ELEV, THR ELEV, TDZ ELEV, DECLARED DISTANCES, RWY STRIP, RWY LENGTH.

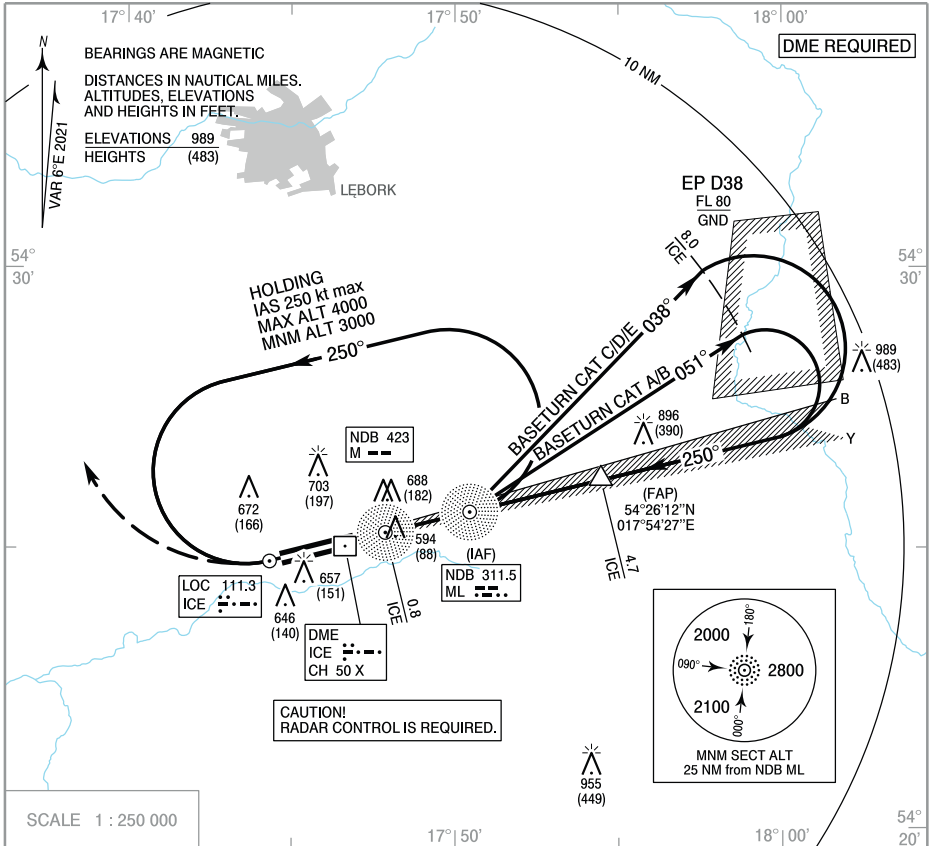
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

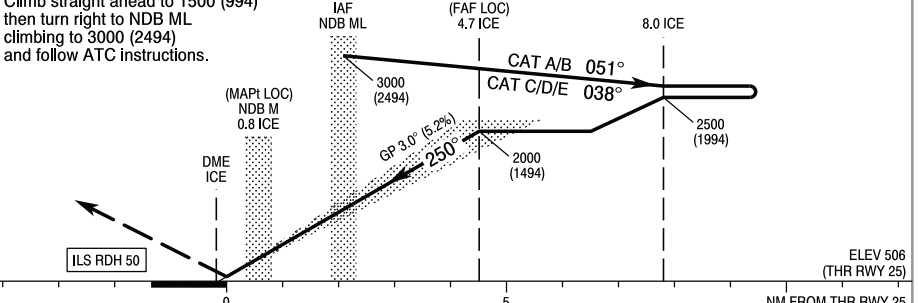
Cewice PRECISION 121,175  
Cewice APPROACH 132,425  
Cewice TOWER 126,750  
ATIS 128,040

**CWICE**  
ILS z or LOC z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH), LOC ICE, DME ICE, fix formation changed.

**MISSED APPROACH**



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed kt	Distance FAF - MAPt 4.0 NM					
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230
Straight-in (LOC (OCH AAL)	927 (420)	927 (420)	927 (420)	927 (420)	927 (420)	Time min : s	3 : 20	2 : 20	1 : 50	1 : 20	1 : 10	1 : 00
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)	Dist. to ICE	4.7	4.0	3.0	2.0	1.3	
						Altitude	2000	1780	1465	1150	925	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE**  
ILS z or LOC z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

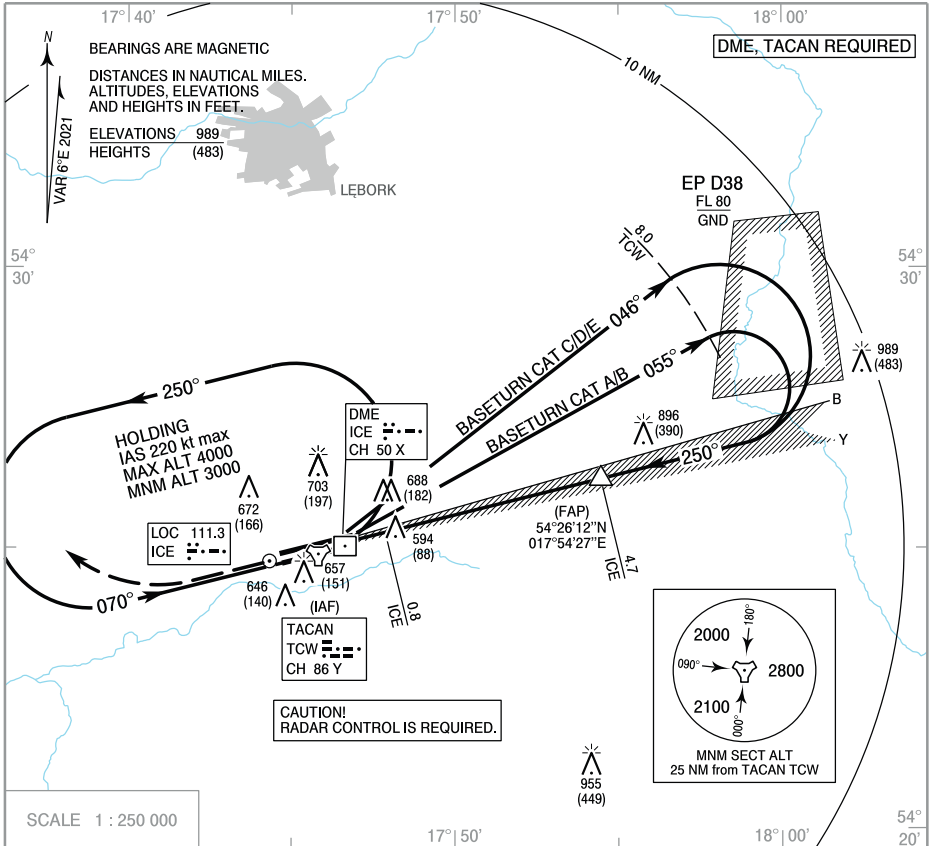
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ML	54°25'38.8"N	017°50'27.5"E	256.11° GEO (250° MAG) LOC ICE	2.31 NM DME ICE
FAP (FAF LOC)	54°26'12.2"N	017°54'26.9"E	256.32° GEO (250° MAG) LOC ICE	4.72 NM DME ICE
MAPt (LOC)	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E	256.09° GEO (250° MAG) LOC ICE	0.76 NM DME ICE
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Cewice PRECISION 121,175  
Cewice APPROACH 132,425  
Cewice TOWER 126,750  
ATIS 128,040

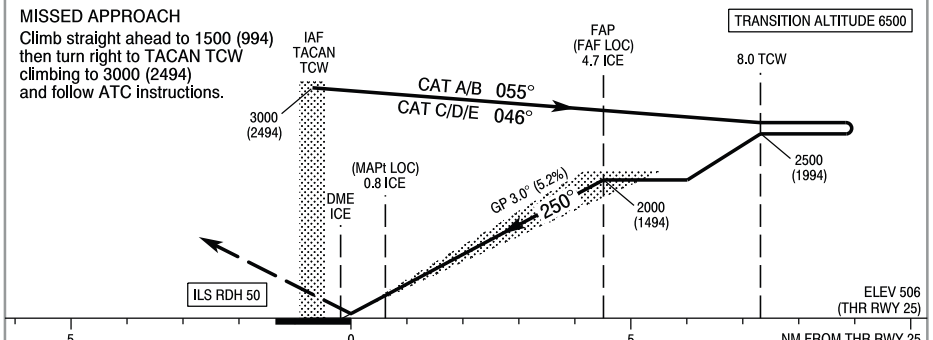
**CWICE  
ILS y or LOC y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH), LOC ICE, DME ICE, fix formation changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (994)  
then turn right to TACAN TCW  
climbing to 3000 (2494)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.0 NM					
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230
Straight-in (LOC (OCH AAL))	746 (240)	756 (250)	766 (260)	776 (270)	796 (290)	3:20	2:20	1:50	1:20	1:10	1:00
	927 (420)	927 (420)	927 (420)	927 (420)	927 (420)	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)	4.7	4.0	3.0	2.0	1.3	
						Altitude	2000	1780	1465	1150	925

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE**  
ILS y or LOC y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TCW	54°24'53.3"N	017°45'49.5"E		
FAP (FAF LOC)	54°26'12.2"N	017°54'26.9"E	256.32° GEO (250° MAG) LOC ICE	4.72 NM DME ICE
MAPt (LOC)	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E	256.09° GEO (250° MAG) LOC ICE	0.76 NM DME ICE
Final approach descent angle: 3.00°				

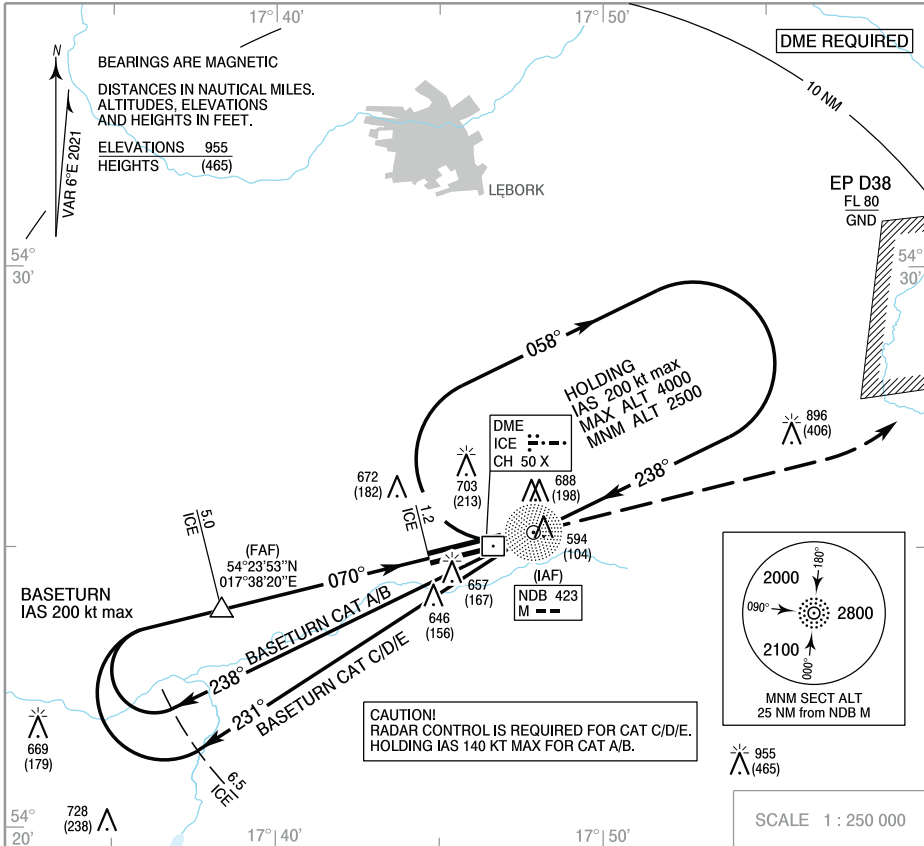
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 07 ELEV 490 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

**CEWICE  
NDB z**

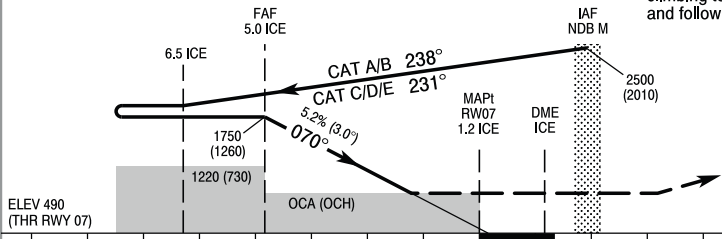
**RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 07 ELEV, heights, OCA (OCH), DME ICE, fix formation changed.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1500 (1010)  
then turn left to NDB M  
climbing to 2500 (2010)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed	Distance FAF - MAPt 3.8 NM						
	A	B	C	D	E		kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	930 (440)	930 (440)	930 (440)	930 (440)	930 (440)	Time	min : s	3 : 15	2 : 20	1 : 40	1 : 20	1 : 10	1 : 00
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)								

\*Circling south of the aerodrome only.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE**  
NDB z  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)

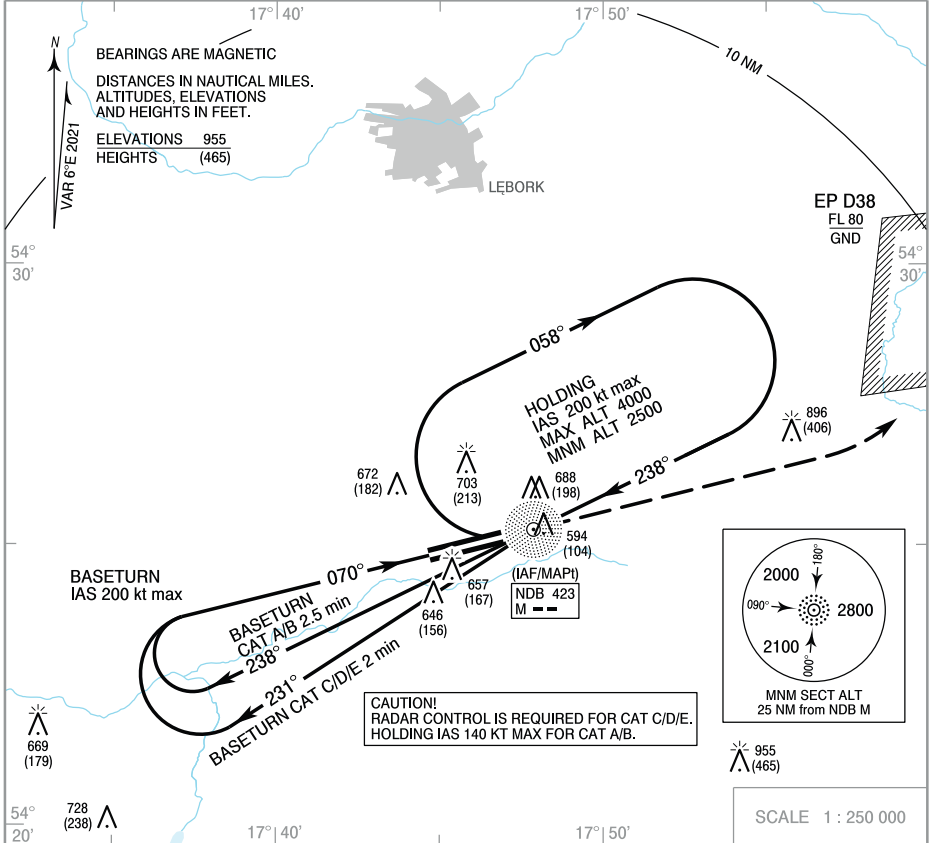
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB M	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E		
FAF	54°23'52.7"N	017°38'20.0"E	256.00° GEO (250° MAG) NDB M	4.99 NM DME ICE
MAPt	54°24'48.7"N	017°44'39.5"E	256.00° GEO (250° MAG) NDB M	1.17 NM DME ICE
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 07 ELEV 490 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

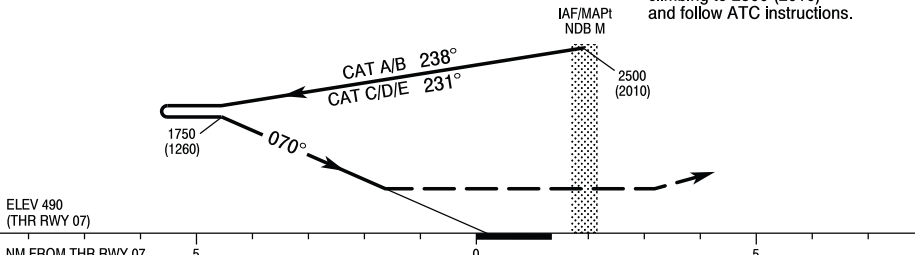
**CEWICE  
NDB y  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 07 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1500 (1010)  
then turn left to NDB M  
climbing to 2500 (2010)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
	980 (490)	980 (490)	980 (490)	980 (490)	980 (490)
Straight-In					
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)

\*Circling south of the aerodrome only.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
NDB y  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB M	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E		
MAPt NDB M	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E		

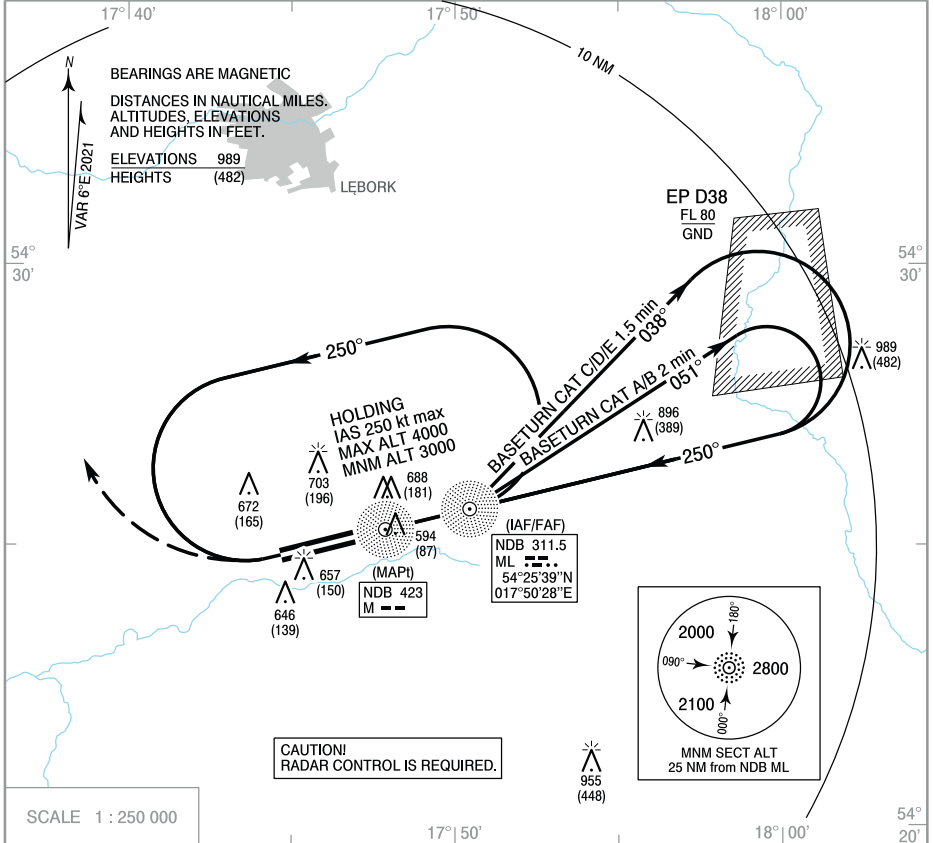
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Cewice APPROACH 132,425  
Cewice TOWER 126,750  
ATIS 128,040

**CWICE  
NDB**

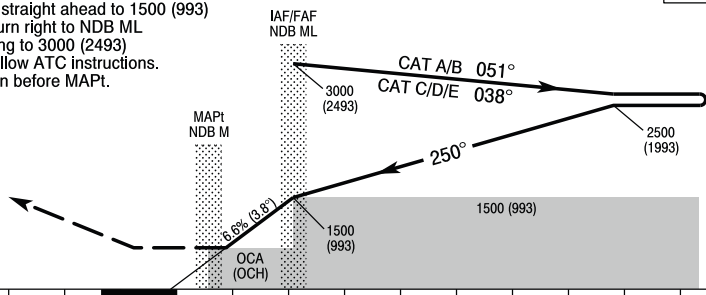
**RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (993)  
then turn right to NDB ML  
climbing to 3000 (2493)  
and follow ATC instructions.  
No turn before MAPt.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed kt	Distance FAF - MAPt 1.5 NM						
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230	
Straight-in	957 (450)	957 (450)	957 (450)	957 (450)	957 (450)	Time	min : s	1 : 20	0 : 55	0 : 40	0 : 30	0 : 25	0 : 20
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling*	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)								

\*Circling south of the aerodrome only.



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
NDB  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ML	54°25'38.8"N	017°50'27.5"E		
FAF NDB ML	54°25'38.8"N	017°50'27.5"E		
MAPt NDB M	54°25'16.4"N	017°47'52.4"E		
Final approach descent angle: 3.80°				

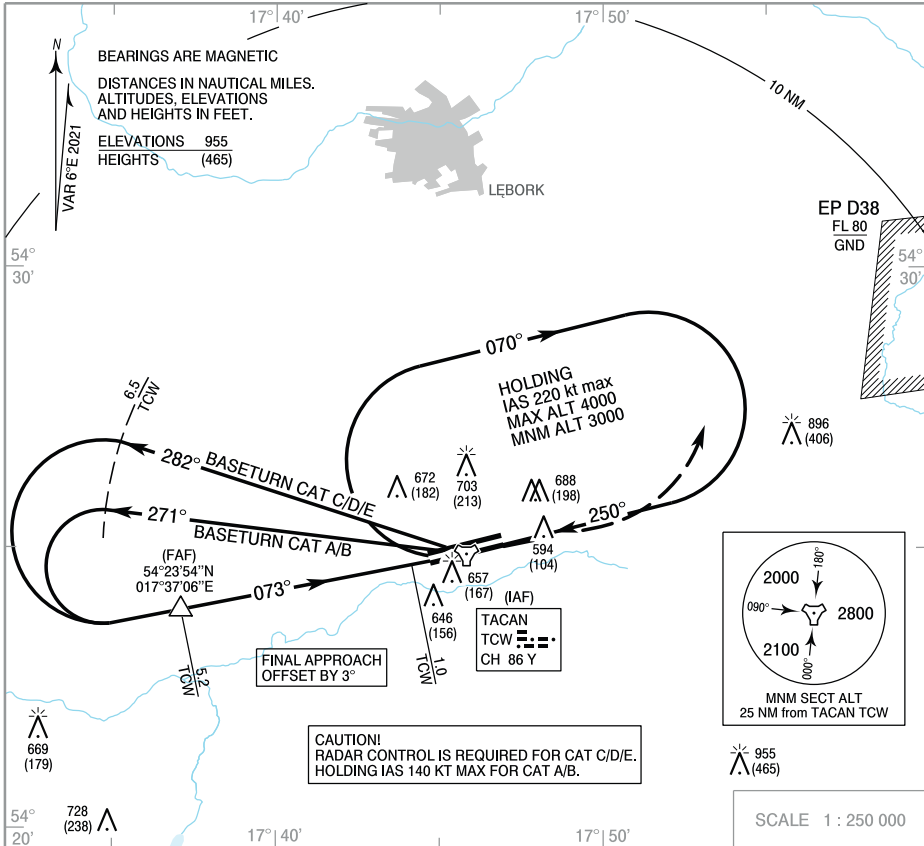
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 07 ELEV 490 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

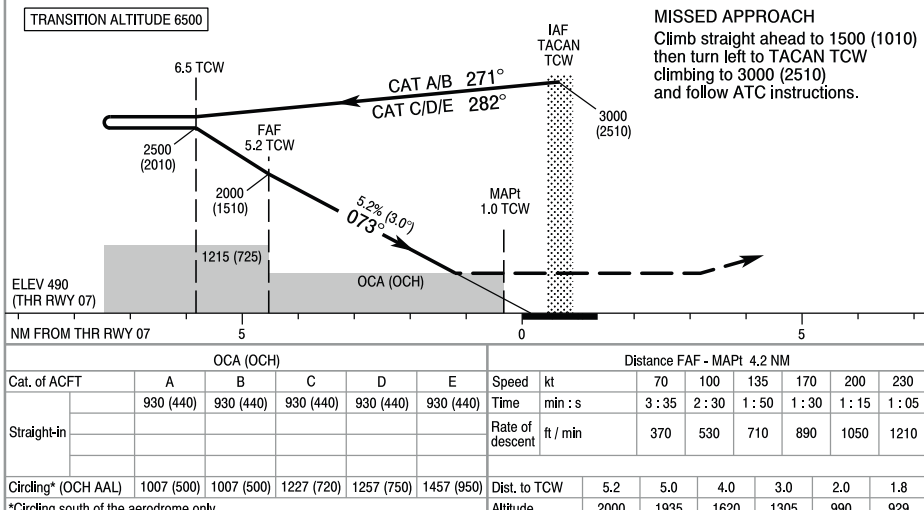
Cevice APPROACH 132.425  
Cevice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

**CWICEV  
TACAN**

**RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 07 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
TACAN  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**

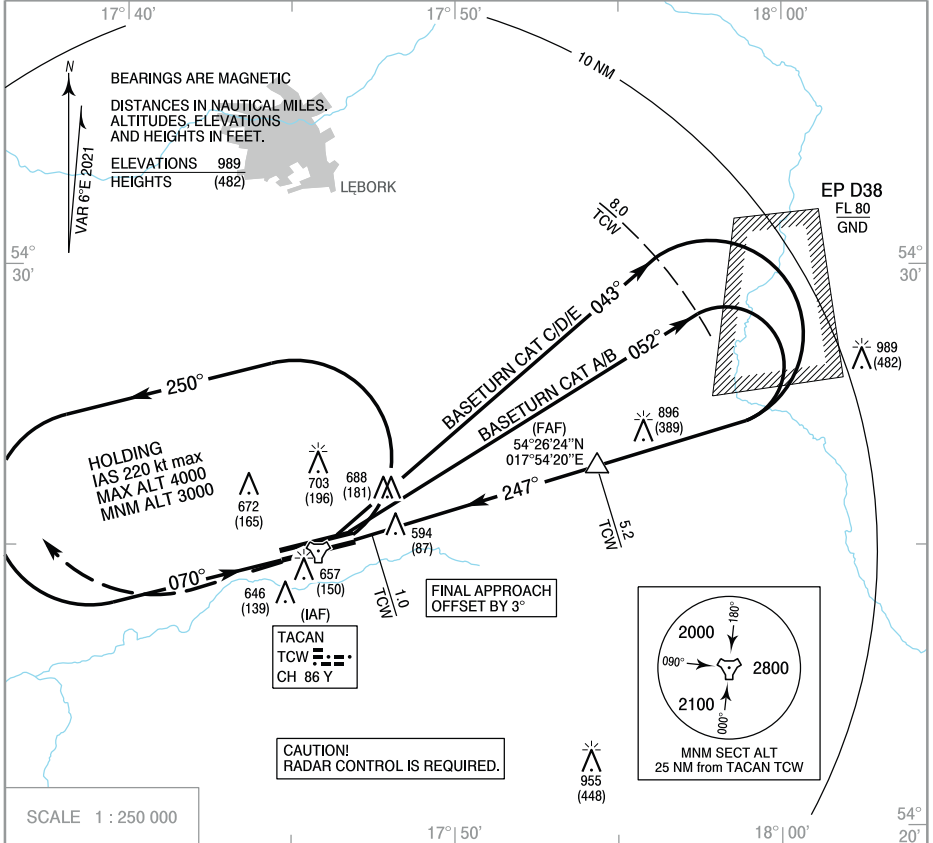
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TCW	54°24'53.3"N	017°45'49.5"E		
FAF	54°23'54.0"N	017°37'06.0"E	258.95° GEO (253° MAG) TACAN TCW	5.19 NM TACAN TCW
MAPt	54°24'41.9"N	017°44'08.7"E	258.95° GEO (253° MAG) TACAN TCW	1.00 NM TACAN TCW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

**CWICE  
TACAN z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

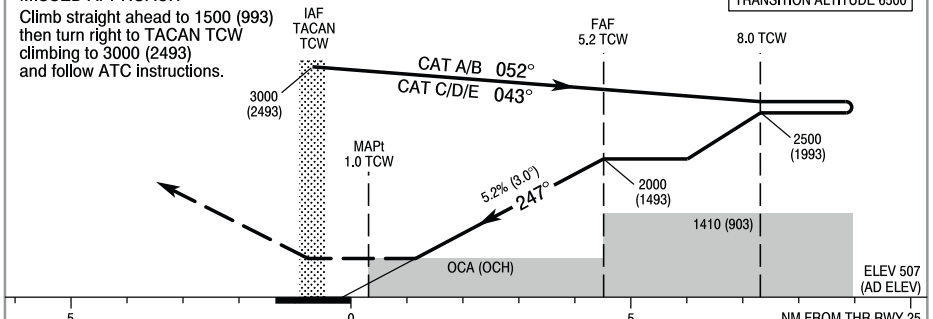


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (993)  
then turn right to TACAN TCW  
climbing to 3000 (2493)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.2 NM						
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	957 (450)	957 (450)	957 (450)	957 (450)	957 (450)	Time min : s	3 : 35	2 : 30	1 : 50	1 : 30	1 : 15	1 : 05
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling*	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)	Dist. to TCW	5.2	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
*Circling south of the aerodrome only.						Altitude	2000	1935	1620	1305	990	925

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
TACAN z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

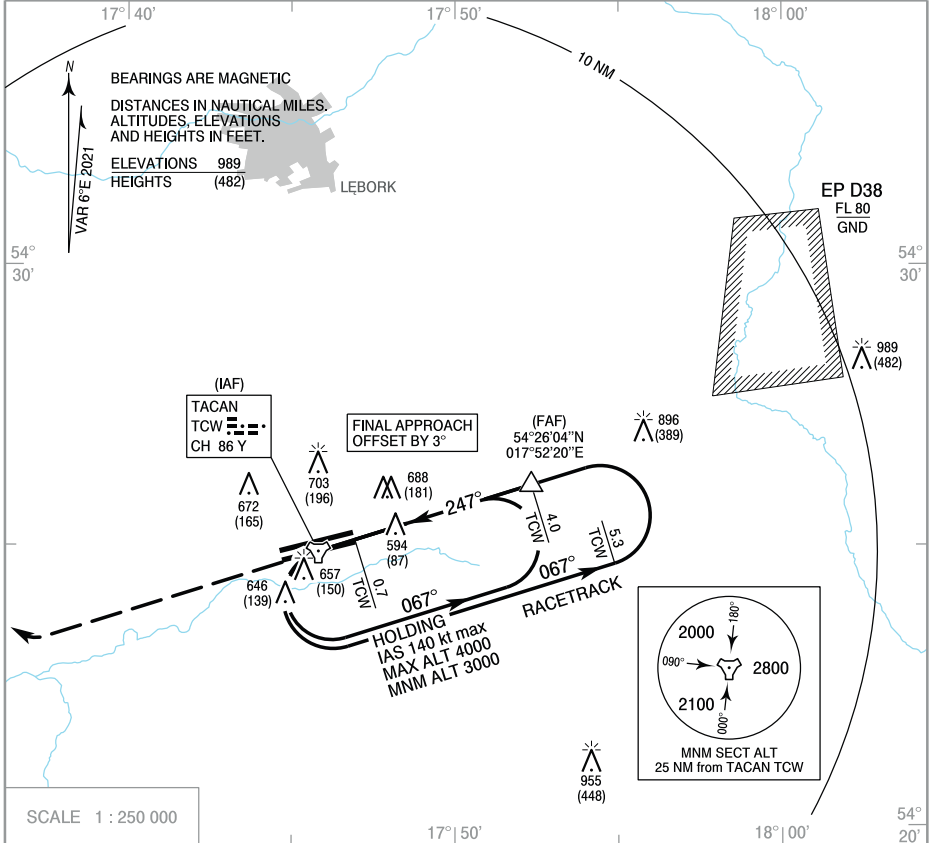
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TCW	54°24'53.3"N	017°45'49.5"E		
FAF	54°26'24.0"N	017°54'20.0"E	073.11° GEO (067° MAG) TACAN TCW	5.19 NM TACAN TCW
MAPt	54°25'10.8"N	017°47'27.7"E	073.11° GEO (067° MAG) TACAN TCW	1.00 NM TACAN TCW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

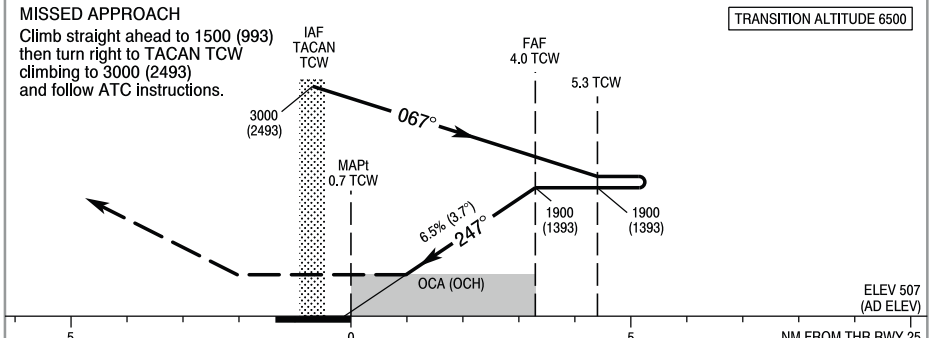
**CWICE  
TACAN y  
RWY 25 (CAT A/B)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (993)  
then turn right to TACAN TCW  
climbing to 3000 (2493)  
and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 3.3 NM							
Cat. of ACFT	A	B		Speed	kt	60	80	100	120	140	160
		957 (450)	957 (450)		Time	min : s	3 : 20	2 : 30	2 : 00	1 : 30	1 : 25
Straight-in				Rate of descent	ft / min	390	520	660	790	920	1055
Circling*	1007 (500)	1007 (500)		Dist. to TCW		4.0	3.0	2.0	1.0		
*Circling south of the aerodrome only.				Altitude		1900	1585	1270	955		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
TACAN y  
RWY 25 (CAT A/B)**

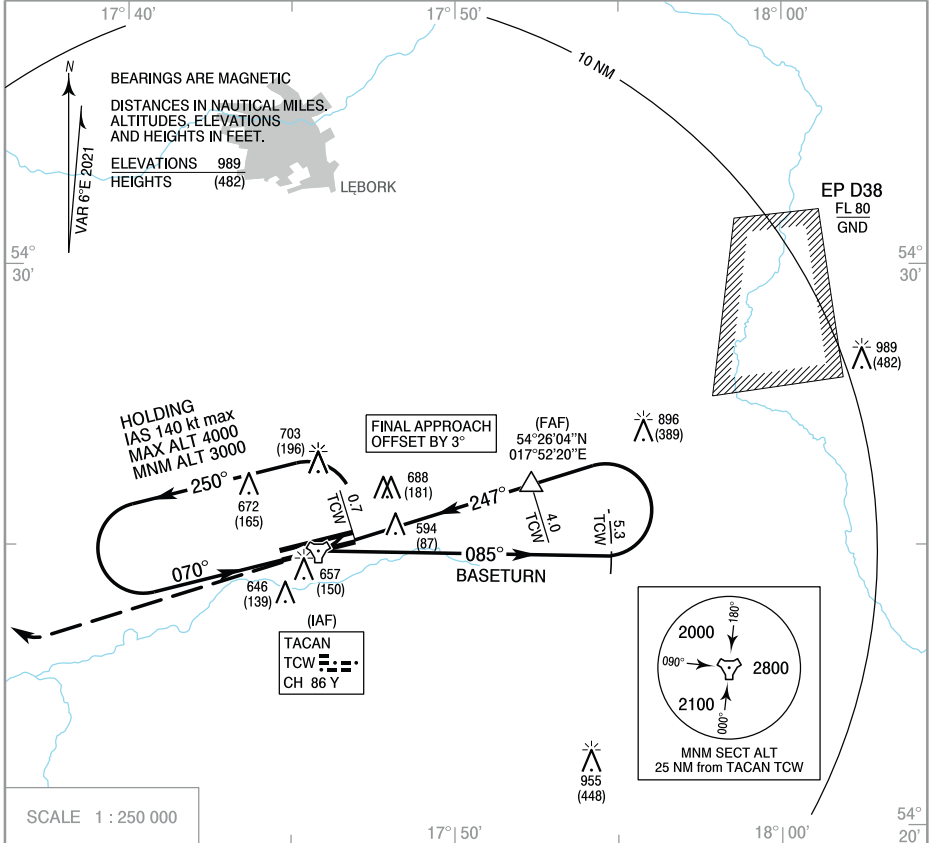
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TCW	54°24'53.3"N	017°45'49.5"E		
FAF	54°26'04.2"N	017°52'19.9"E	072.66° GEO (067° MAG) TACAN TCW	4.00 NM TACAN TCW
MAPt	54°25'05.5"N	017°46'56.4"E	072.67° GEO (067° MAG) TACAN TCW	0.70 NM TACAN TCW
Final approach descent angle: 3.70°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

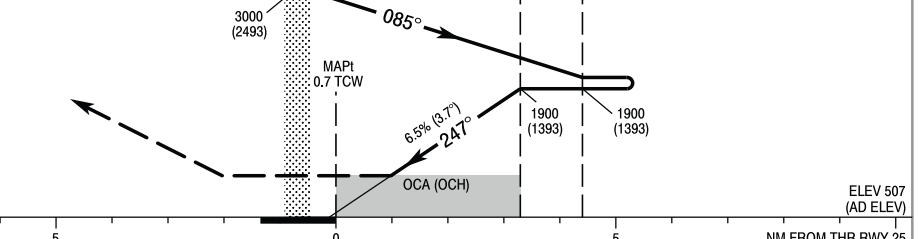
**CWICE  
TACAN x  
RWY 25 (CAT A/B)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (993)  
then turn right to TACAN TCW  
climbing to 3000 (2493)  
and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 3.3 NM							
Cat. of ACFT	A	B									
		957 (450)	957 (450)								
Straight-in											
Circling*	1007 (500)	1007 (500)									
				Speed	kt	60	80	100	120	140	160
				Time	min : s	3 : 20	2 : 30	2 : 00	1 : 30	1 : 25	1 : 15
				Rate of descent	ft / min	390	520	660	790	920	1055
				Dist. to TCW		4.0	3.0	2.0			1.0
				Altitude		1900	1585	1270			955



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**CEWICE  
TACAN x  
RWY 25 (CAT A/B)**

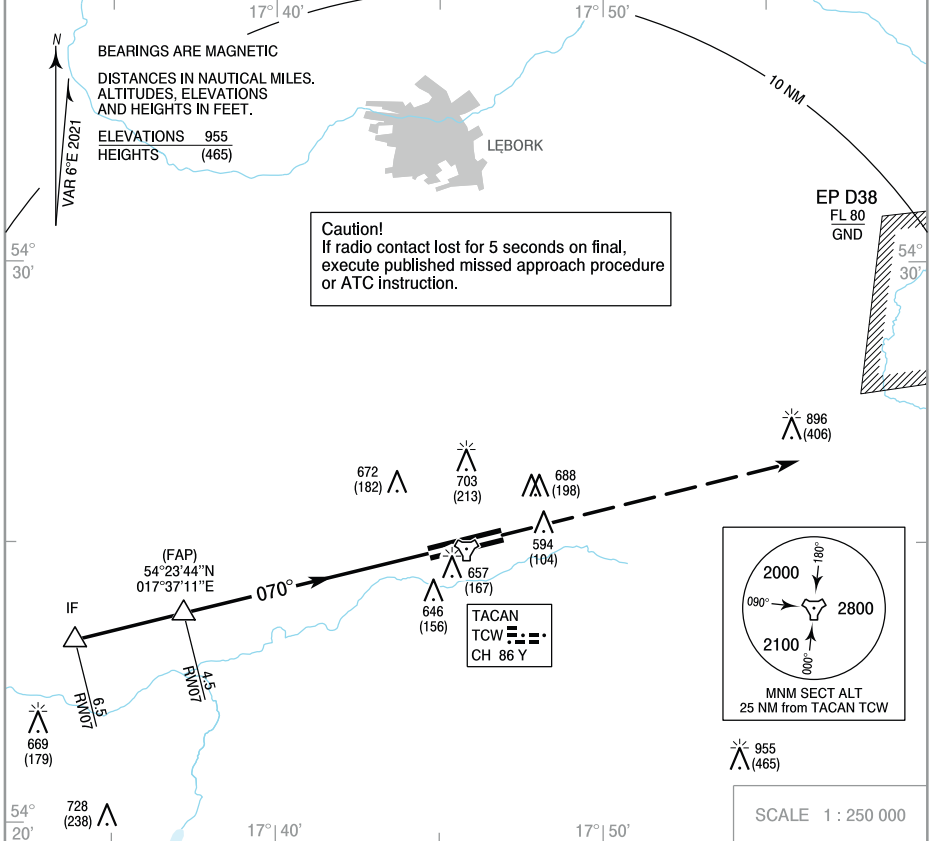
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TCW	54°24'53.3"N	017°45'49.5"E		
FAF	54°26'04.2"N	017°52'19.9"E	072.66° GEO (067° MAG) TACAN TCW	4.00 NM TACAN TCW
MAPt	54°25'05.5"N	017°46'56.4"E	072.67° GEO (067° MAG) TACAN TCW	0.70 NM TACAN TCW
Final approach descent angle: 3.70°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 07 ELEV 490 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

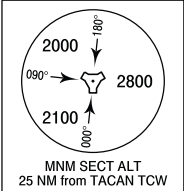
Cewice PRECISION 121.175  
Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

**CWICE  
PAR  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



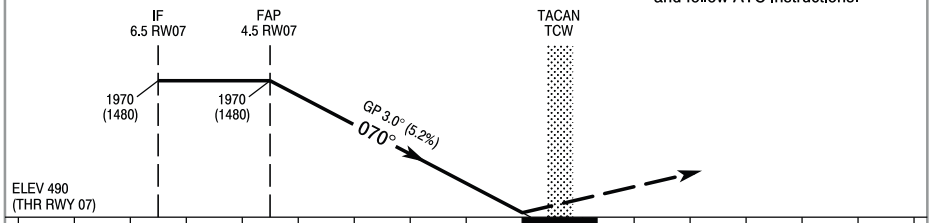
Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 07 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**Caution!**  
If radio contact lost for 5 seconds on final,  
execute published missed approach procedure  
or ATC instruction.



TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1500 (1010)  
then turn left on course 250°  
climbing to 1970 (1480)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RW07 4.5 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
PAR	750 (260)	750 (260)	750 (260)	750 (260)	750 (260)	kt	3:50	2:40	2:00	1:35	1:20	1:10	
Straight-in						Time	min : s						
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)	Dist. to RW07	4.5	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7	
*Circling south of the aerodrome only.							Altitude	1970	1815	1500	1185	870	749

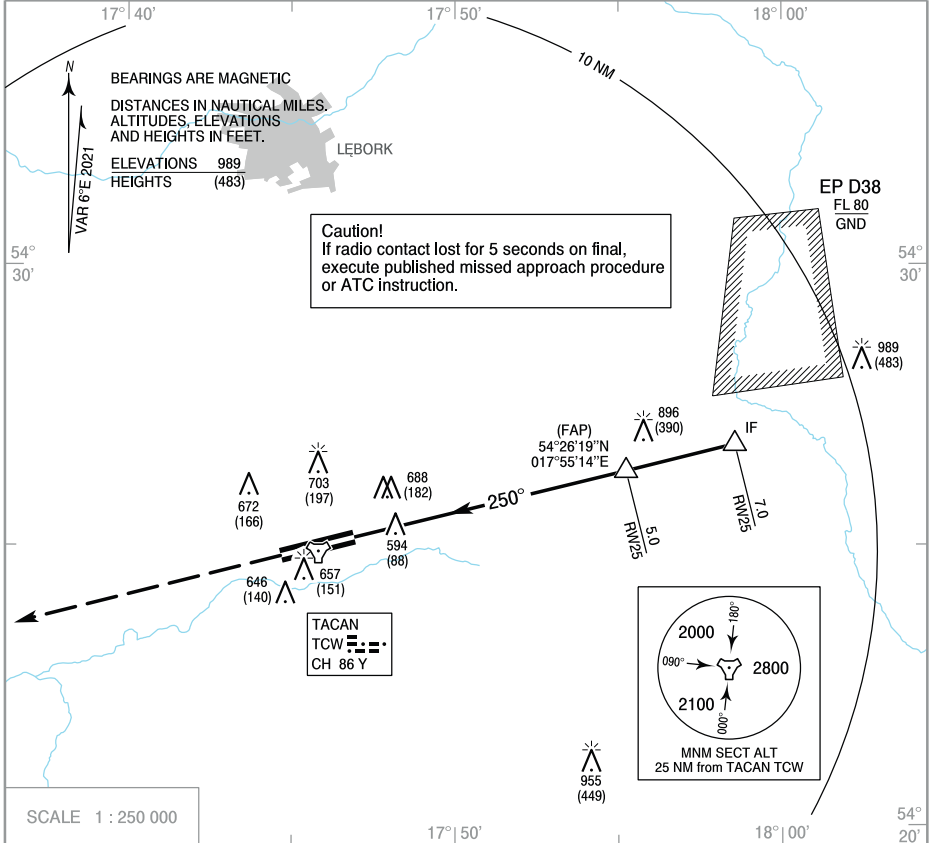
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 507 ft  
THR RWY 25 ELEV 506 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Cewice PRECISION 121.175  
Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750  
ATIS 128.040

**CWICE  
PAR  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

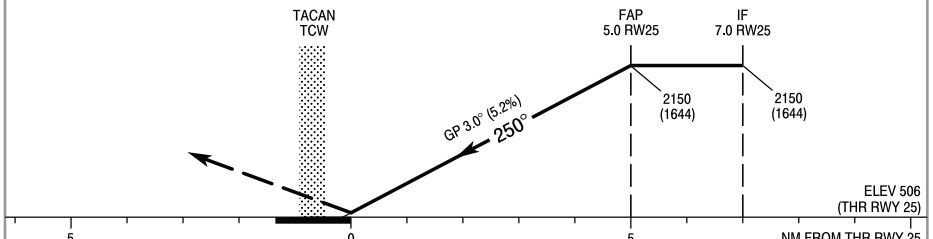


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, THR 25 ELEV, heights, OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (994)  
then turn right on course 070°  
climbing to 2150 (1644)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RW25 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
PAR	776 (270)	776 (270)	776 (270)	776 (270)	776 (270)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
Straight-in						370	530	710	890	1050	1210	
Circling* (OCH AAL)	1007 (500)	1007 (500)	1227 (720)	1257 (750)	1457 (950)	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7	
*Circling south of the aerodrome only.						Altitude	2150	1835	1520	1205	890	775

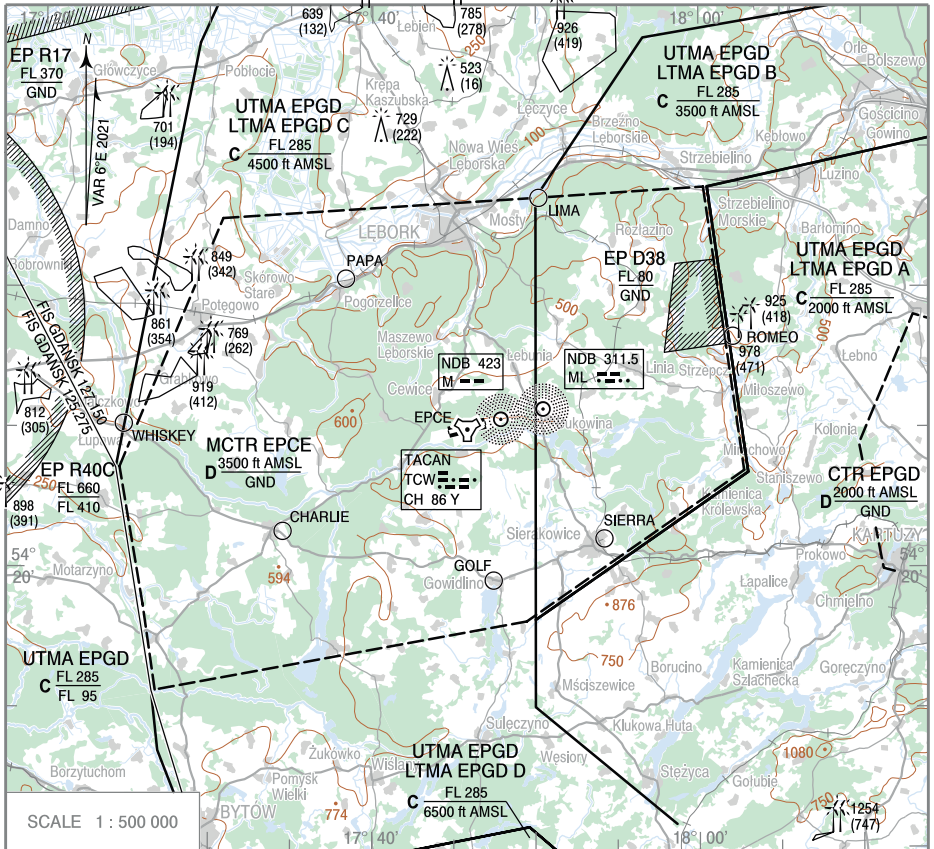
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 507 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDANSK INFORMATION 127.150, 125.275  
Cewice APPROACH 132.425  
Cewice TOWER 126.750

**C EWICE**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights changed. Obstacles added.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
CHARLIE	54°21'17"N	017°34'32"E	Czarna Dąbrówka town
GOLF	54°19'31"N	017°47'26"E	Gowidlino town
LIMA	54°33'10"N	017°50'11"E	Lake Lubowidz
PAPA	54°30'17"N	017°38'23"E	Pogorzelice town
ROMEO	54°28'14"N	018°02'05"E	Strzecz town
SIERRA	54°21'01"N	017°54'12"E	Sierakowice town
WHISKEY	54°25'07"N	017°24'48"E	Łupawa town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPDA AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPDA AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPDA - DARŁOWO**

**EPDA AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPDA AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	542417N 0162111E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 04/22. centre of RWY 04/22.
2	Odstęłość, kierunek od miasta	4 km na południowy zachód od miasta Darłowo/242°.
	Direction and distance from city	4 km south west of Darłowo town/242°.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	10 ft / 22°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	108 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 10' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca Jednostki Wojskowej Nr 4653 84-312 Cewice Dowódca: +48-261-252-100 Dowódca: +48-261-252-129 (faks)
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	AFS: EPZZDAZM - adres zbiorczy AFS: EPDAZPZM - MIL ARO AFS: EPDAZTZM - MIL TWR AFS: EPDAZAZM - MIL APP E-mail: bozdar@ron.mil.pl Commander of Military Unit No 4653 84-312 Cewice +48-261-252-100



		+48-261-252-129 E-mail: bozdar@ron.mil.pl AFS: EPZZDAZM - collective address AFS: EPDAZPZM - MIL ARO AFS: EPDAZTZM - MIL TWR AFS: EPDAZAZM - MIL APP
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-237-213 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-887-410-785 - MIL TWR (w przypadku awarii tel. stacjonarnych) +48-261-237-440 - MIL TWR (faks) +48-261-237-433 - MIL APP +48-261-237-222 - MIL ARO +48-261-237-152 - MIL ARO +48-887-410-794 - MIL ARO (w przypadku awarii tel. stacjonarnych) +48-261-237-113 - MIL ARO (faks)  +48-261-237-213 - MIL TWR +48-887-410-785 - MIL TWR (in case of failure of landline phones) +48-261-237-440 - MIL TWR (fax) +48-261-237-433 - MIL APP +48-261-237-222 - MIL ARO +48-261-237-152 - MIL ARO +48-884-410-794 - MIL ARO (in case of failure of landline phones) +48-261-237-113 - MIL ARO (fax)

**EPDA AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPDA AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-THU 0600-1430 (0500-1330) FRI 0600-1200 (0500-1100)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem.
	<b>Customs and immigration</b>	After prior consultation with the aerodrome administration.
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	H24

	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	H24
	<b>AIS</b>	MIL AIS
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	MIL ARO
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24
	<b>MET briefing Office</b>	MIL MET
7	<b>ATS</b>	H24
	<b>ATS</b>	MIL TWR MIL APP: zgodnie z NOTAM.  H24 MIL TWR MIL APP: according to NOTAM.
8	<b>Tankowanie</b>	Tylko dla wojskowych typów ACFT. Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem.
	<b>Fuelling</b>	For military ACFT types only. After prior consultation with the aerodrome administration.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	H24
	<b>Handling</b>	Tylko dla wojskowych typów statków powietrznych.  H24 For MIL aircraft types only.
10	<b>Ochrona</b>	
	<b>Security</b>	H24
11	<b>Odladzanie</b>	
	<b>De-icing</b>	NIL
12	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	<b>Remarks</b>	4.3.7 - W przypadku braku NOTAM APP niedostępne.

		<p>1) - see MIL GEN 2.1. 4.3.7 - APP is unavailable if no NOTAM have been published.</p>
--	--	--

## EPDA AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPDA AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	Dźwigi (28 t, 6 t).
	<b>Cargo-handling facilities</b>	Cranes (28 t, 6 t).
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	Olej: CASTROL 599  Fuel: F-34 Oil: CASTROL 599
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	ND-33, poj. 30000 l, ND-27, poj. 27000 l, ND-5, poj. 4500 l. Samochodowe dystrybutory paliw.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	ND-33, capacity of 30000 l, ND-27, capacity of 27000 l, ND-5, capacity of 4500 l. Mobile fuel dispensers.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	
	<b>De-icing facilities</b>	NIL
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Tylko dla wojskowych typów śmigłowców: Mi-2, Mi-17, Mi-14, W-3.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	For military helicopters types only: Mi-2, Mi-17, Mi-14, W-3.
7	<b>Uwagi</b>	Możliwość zakotwiczenia ACFT na APN 1.
	<b>Remarks</b>	ND - naczepa dystrybutor.  ACFT may be anchored to the APN 1 and APN 2. ND - dispenser.

## EPDA AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPDA AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Hotele i pensjonaty w mieście.
	<b>Hotels</b>	Hotels and boarding houses in the city.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracje w mieście.
	<b>Restaurants</b>	City restaurants.
3	<b>Środki transportu</b>	Autobusy.
	<b>Transportation</b>	Buses.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Pierwsza pomoc na lotnisku, szpitale w miejscowości Koszalin, Słupsk, Sławno.
	<b>Medical facilities</b>	First aid at aerodrome, hospitals in Koszalin, Słupsk, Sławno.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: W mieście.
	<b>Bank and Post office</b>	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście.
	<b>Tourist office</b>	In the city.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPDA AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPDA AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A4 ICAO
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 4 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 4.

3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Dźwig (90'), holownik (30') - (tel.: +48-261-237-373).
	Capability for removal of disabled aircraft	Crane (90'), tow tractor (30') - (phone: +48-261-237-373).
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPDA AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA

### EPDA AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	zgarniacz wirnikowy śniegu - 2,
	Type(s) of clearing equipment	oczyszczarka lotniskowa - 2, plug odśnieżny - 5, polewarko-zmywarka - 1, odkurzacz lotniskowy - 1.  rotor snow blower - 2, runway sweeper - 2, snow plough - 5, sprayer - 1, aerodrome cleaner - 1.
2	Kolejność oczyszczania	1. RWY;
	Clearance priorities	2. TWY (B, C, A, D, E, F); 3. APN (1, 2); 4. Płasczyny przystosowane do startu/lądowania śmigłowców na wysokości stanowisk postojowych A3 - A5.  1. RWY; 2. TWYs (B, C, A, D, E, F); 3. APNs (1, 2); 4. Other surfaces to take-off/landing of helicopters near A3 - A5 stands.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	NIL
	Use of material for movement area surface treatment	

4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPDA AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPDA AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 8/R/C/Z/T	NIL	
		APN 2	CONC_ASPH	PCN 10/R/B/W/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A (AIR)	10.0 m	CONC/ ASPH	PCN 31/F/A/ X/T	NIL
		B (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 67/F/B/ X/T	NIL
		C (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 28/F/C/ X/T	NIL
		D (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 8/F/B/W/ T	NIL
		E (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 31/F/C/ X/T	NIL
		F (AIR)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 58/F/B/ X/T	NIL

3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	Środek miejsca przyziemienia dla śmigłowców na RWY, litera H: H1 - 7,05 ft AMSL, H2 - 6,66 ft AMSL, H3 - 6,66 ft AMSL, H4 - 7,38 ft ASML.  Centre of TDZ for helicopters on the RWY, letter H: H1 - 7.05 ft AMSL, H2 - 6.66 ft AMSL, H3 - 6.66 ft AMSL, H4 - 7.38 ft ASML.
	Location and elevation of altimeter checkpoints	
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL
	Location of VOR checkpoints	
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL
	Position of INS checkpoints	
6	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPDA AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPDA AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Oznakowanie poziome linii wjazdu do miejsc i numerów stanowisk parkowania, pionowe tablice informacyjne miejsc parkowania na APN 1 i APN 2;  oznakowanie poziome TWY: ciągłe żółte linie; oznakowanie pionowe TWY: tablice informacyjne.  Markings provided for lead-in lines and stand numbering, signs provided for aircraft stands on APN 1 and APN 2;  TWY markings: solid yellow lines; TWY signs: information signs.
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	1. <b>Oznakowanie poziome RWY:</b> prugu, tożsamości RWY, stałych odległości, osi, krawędzi, płaszczyzn startu i lądowania śmigłowców.  2. <b>Oznakowanie pionowe RWY:</b> tożsamości RWY, zjazdów na drogi kołowania.  3. <b>Oświetlenie RWY (5 stopni intensywności):</b>
	RWY and TWY markings and lights	

		<p>progu (zielone), końca (czerwone), krawędzi (białe), zbliżania się do końca RWY (ostatnie 150 m, żółte), płaszczyzn startu i lądowania śmigłowców (białe, tworzące kwadrat o boku 21 m).</p> <p><b>4. Oznakowanie poziome TWY:</b> osi, miejsc oczekiwania przed RWY.</p> <p><b>5. Oznakowanie pionowe TWY:</b> tożsamości TWY, dojazdu do RWY, zakazu wjazdu.</p> <p><b>6. Oświetlenie TWY (5 stopni intensywności):</b> krawędziowe niebieskie.</p> <p><b>1. RWY markings:</b> THR, RWY designation, fixed distances, centre line, edge, helicopter pads.</p> <p><b>2. RWY signs:</b> RWY designation, RWY exits.</p> <p><b>3. RWY lighting (5 stages intensity):</b> THR (green), end (red), edge (white), RWY distance remaining to the end (last 150 m, yellow), helicopter pads (white, forming a 21 m square).</p> <p><b>4. TWY markings:</b> centre line, RWY holding positions.</p> <p><b>5. TWY signs:</b> TWY designation, RWY location, no entry.</p> <p><b>6. TWY lighting (5 stages intensity):</b> edge blue.</p>
3	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <hr/> <p><b>Stop bars</b></p>	NIL
4	<p><b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b></p> <hr/> <p><b>Other RWY protection measures</b></p>	NIL
5	<p><b>Uwagi</b></p> <hr/> <p><b>Remarks</b></p>	NIL

**EPDA AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE**  
**EPDA AD 4.10 AERODROME OBSTACLES**



W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
04/APCH	Komin/Chimney	541443.0N	0162055.0E	453	532	TAK/TAK, YES/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542442.0N	0162103.0E	102	109	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Komin/Chimney	542458.0N	0162426.0E	99	115	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Komin/Chimney	542503.0N	0162428.0E	125	142	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Budynek/Building	542511.0N	0162444.0E	99	112	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Komin/Chimney	542517.0N	0162154.0E	79	96	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542519.0N	0162159.0E	99	109	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Wieża/Tower	542521.0N	0162434.0E	194	224	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Komin/Chimney	542525.0N	0162201.0E	66	76	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Komin/Chimney	542526.0N	0162205.0E	66	76	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542529.0N	0162454.0E	102	174	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Wieża/Tower	542532.0N	0162454.0E	115	138	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Budynek/Building	542533.0N	0162343.0E	148	155	TAK/TAK, YES/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542538.0N	0162212.0E	132	142	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542639.0N	0162501.0E	388	450	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542647.0N	0162540.0E	151	266	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542648.0N	0162448.0E	388	427	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542649.0N	0162549.0E	151	273	NIE/NIE, NO/NO
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542650.0N	0162526.0E	388	427	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542657.0N	0162507.0E	388	460	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542659.0N	0162537.0E	388	480	NIE/TAK, NO/YES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542708.0N	0162545.0E	388	457	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542711.0N	0162453.0E	388	407	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542716.0N	0162528.0E	388	411	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542720.0N	0162506.0E	388	427	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542724.0N	0162520.0E	394	473	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542814.0N	0163146.0E	299	489	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542816.0N	0163133.0E	299	486	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542821.0N	0163149.0E	299	493	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Maszt/Mast	542826.0N	0163020.0E	230	394	TAK/TAK, YES/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542826.0N	0163200.0E	299	486	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	542828.0N	0163140.0E	299	489	NIE/TAK, NO/YES
22/APCH	Wieża/Tower	542830.0N	0163618.0E	197	358	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża/Tower	541759.0N	0163015.0E	168	286	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	541802.0N	0163006.0E	181	348	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	541921.0N	0162430.0E	174	256	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	541934.0N	0163438.0E	148	315	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	541940.0N	0163352.0E	151	315	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	542052.0N	0163516.0E	230	384	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	542131.0N	0163131.0E	171	276	NIE/NIE, NO/NO
	Mur/Wall	542414.0N	0162059.0E	50	56	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	542419.0N	0162104.0E	66	73	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

## EPDA AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPDA AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne <sup>1)</sup>
	Name of the associated meteorological office	Military Aerodrome MET Office <sup>1)</sup>
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego COM <sup>2)</sup> lub/i Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP <sup>3)</sup> .
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Office Maritime Operations Centre <sup>2)</sup> or/and Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces <sup>3)</sup> .
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Military Aerodrome MET Office/9 HR

4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/3 HR Lotnicze dla rejonu lotniska/12 HR
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	TAF/3 HR Aerodrome forecast/12 HR
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radiolokacyjne rozpoznanie pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Telefon, faks, internet.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Phone, fax, internet.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	TWR, APP
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	<sup>1)</sup> +48-261-237-302 +48-261-237-311 (faks)
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	<sup>2)</sup> +48-261-263-945 +48-261-261-700 (faks) <sup>3)</sup> +48-261-828-230 +48-261-828-474 (faks)  <sup>1)</sup> +48-261-237-302 +48-261-237-311 (fax) <sup>2)</sup> +48-261-263-945 +48-261-261-700 (fax) <sup>3)</sup> +48-261-828-230 +48-261-828-474 (fax)

## EPDA AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ

## EPDA AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom progów i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
04	043.000°GEO	600 x 30	RWY: PCN 38/F/C/X/T CONC/ASPH SWY: NIL	542410.07N 0162059.77E END: NIL 108.3	9.8 9.8
22	223.000°GEO	600 x 30	RWY: PCN 38/F/C/X/T CONC/ASPH SWY: NIL	542424.37N 0162122.27E END: NIL 108.3	6.6 6.6

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
04	NIL	NIL	50 x 130	700 x 210	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
22	NIL	NIL	50 x 130	700 x 210	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
04	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
22	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.

### EPDA AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPDA AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
04	600	650	600	600	NIL
22	600	650	600	600	NIL

### EPDA AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ

## EPDA AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
04	SALS	409 m LIH INTST - 5 stages	THR: G	G	NIL	NIL	NIL
22	CALVERT	889 m LIH INTST - 5 stages	THR: G	G	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
04	NIL	NIL	600 / 30	W - 3 m od krawędzi RWY Y - ostatnie 150 m INTST: 5 stopni W - 3 m FM RWY edge Y - last 150 m INTST: 5 stages	R (8) jednokierunkowe/ unidirectional	NIL
22	NIL	NIL	600 / 30	W - 3 m od krawędzi RWY Y - ostatnie 150 m INTST: 5 stopni W - 3 m FM RWY edge Y - last 150 m INTST: 5 stages	R (8) jednokierunkowe/ unidirectional	NIL

**EPDA AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPDA AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	2 światła błyskowe wzdłuż krawędzi RWY, 20 m od THR. Na TWR, czerwone światło antykolizyjne.
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	2 flashlights located along the RWY edges, 20 m from THR. Red anticollision light on the TWR building.
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie, 5 stopni intensywności. Światła linii centralnej - NIL.
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue, five stages of intensity. Centre line lighting - NIL.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia	Dostępne/5 SEC.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/5 SEC.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPDA AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**  
**EPDA AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	NIL
	Undulacja geoidy	
2	Coordinates of TLOF or THR of FATO	NIL
	Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	



3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Patrz punkty EPDA AD 4.20, 4.21, 4.22.
	Remarks	See points EPDA AD 4.20, 4.21, 4.22.

## EPDA AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPDA AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>DARŁOWO (EPDA) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542031N 0160459E 543543N 0162644E 543237N 0163243E	<u>3500 ft</u>  GND	D	DARŁOWO WIEŻA 129.500 MHz PL DARŁOWO TOWER 129.500 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR21A.  Excluding active EPTR21A.

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
543054N 0163851E 542926N 0164009E 541742N 0162301E 541716N 0161211E 542031N 0160459E						

## EPDA AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPDA AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	DARŁOWO ZBLIŻANIE DARŁOWO APPROACH	133.000	NIL	NIL	Na żądanie z wyprzedzeniem 72 HR po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem. O/R 72 HR in advance, after arrangement with AD administration.	NIL

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	123.840	NIL	NIL	H24	<p>Aktualne komunikaty ATIS dostępne pod następującymi numerami telefonów: +48-261-237-780, +48-261-237-781, +48-261-237-782, +48-261-237-783.</p> <p>Current ATIS messages available at the following phone numbers: +48-261-237-780, +48-261-237-781, +48-261-237-782, +48-261-237-783.</p>
TWR	DARŁOWO WIEŻA DARŁOWO TOWER	129.500	NIL	NIL	H24	NIL

**EPDA AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPDA AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	S	436.000 kHz	H24	542452.7N 0162207.1E	NIL	NIL	NDB S - na polecenie Kontrolera Lotniska DARŁOWO (EPDA) TWR.  1136 m FM THR 22. NDB S - as required by the controller of DARŁOWO (EPDA) TWR.
NDB	SA	474.500 kHz	H24	542556.1N 0162346.9E	NIL	NIL	NDB SA - na polecenie Kontrolera Lotniska DARŁOWO (EPDA) TWR.

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
TACAN	TDA	CH 115Y	H24	542417.3N 0162129.4E	NIL	NIL	3857 m FM THR 22. NDB SA - as required by the controller of DARŁOWO (EPDA) TWR.

## EPDA AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPDA AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### Wnioski o zezwolenie

1. Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w MIL AIP AD 1.1 Dostępność i warunki wykorzystania lotnisk/lotnisk dla śmigłowców.

2. Niezależnie od uzyskania powyższych zezwoleń, wymagane jest przedłożenie formularza Prior Permission Required (PPR) przesłanego 72 HR przed planowanym przylotem.  
Formularz PPR dostępny jest na stronie internetowej: [www.wojsko-polskie.pl/blmw/drony-balony/](http://www.wojsko-polskie.pl/blmw/drony-balony/)

### Applications for permission

1. The principles of granting permission for landing of civil, domestic and foreign, and military aircraft are specified in MIL AIP AD 1.1 Aerodrome/heliport availability and conditions of use.

2. Independently from obtaining aforementioned permissions, Prior Permission Required (PPR) form must be submitted 72 HR prior to planned arrival.  
The PPR form is available at the AD Administrator's website: [www.wojsko-polskie.pl/blmw/drony-balony/](http://www.wojsko-polskie.pl/blmw/drony-balony/)  
PPR form submission not applicable to: 44. BLoTm.

Składanie formularza PPR nie dotyczy: 44. BLOTM.

Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

3. Tankowanie „Hot Refuel” dla przylatujących ACFT może zostać zapewnione po wcześniejszym formalnym zgłoszeniu Prior Permission Required (PPR).

4. Lot treningowy wykonywany z użyciem jednego silnika pracującego traktuje się jak każdy inny lot, przy czym o „dławieniu silnika” oraz o jego wyłączeniu załoga statku powietrznego informuje organ ATC właściwy dla przestrzeni odpowiedzialności, w którym lot się odbywa.

5. Na wypadek utraty łączności radiowej statku powietrznego przylatującego na lotnisko Darłowo przyjmuje się, iż załoga statku powietrznego będzie postępować zgodnie z Doc ICAO 4444 (rozdział 15).

6. Na wypadek utraty łączności radiowej ze statkami powietrznymi TWR używa ręcznego sygnalizatora LIGHT GUN zgodnie z Załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Przepisy ruchu lotniczego.

7. W odniesieniu do punktów 4.20.5 i 4.20.6 TWR może posłużyć się także (lub zamiast powyższego) oświetleniem podejścia do lądowania CALVERT i/lub oświetleniem RWY i TWY, którego znaczenie jest następujące:

- zielone światła progu RWY – *Zezwalam lądować*;
- czerwone światła progu RWY lub brak oświetlenia RWY w nocy – *Zabraniam lądować*;
- zmiana intensywności oświetlenia RWY i/lub TWY – *Natychmiast opuścić pole manewrowe lotniska*.

Arrangements regarding flights from the aerodrome, handling, fueling, protection of aircraft to be made only with the AD administration.

3. "Hot Refuel" refueling for arriving ACFT can be provided upon prior formal submission of Prior Permission Required (PPR).

4. A training flight performed with one working engine is treated like any other flight and the aircraft crew advise the ATS unit relevant for the area where the flight is performed, on throttling back or switching off the engine.

5. In the case of loss of communication experienced by an aircraft arriving at Darłowo aerodrome, it is assumed that the air crew will proceed in accordance with ICAO Doc 4444 (Chapter 15).

6. In the event of a radiocommunication failure, TWR shall give light signals (using a LIGHT GUN lamp) in accordance with Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation – Rules of the Air.

7. Whilst referring to items 4.20.5 and 4.20.6, TWR can use (in addition to or instead of the above signals) the approach lighting system CALVERT and/or RWY and TWY lights with the following meaning:

- green RWY threshold lights – *Cleared to land*;
- red RWY threshold lights or no RWY lights at night – *Do not land*;
- changed intensity of RWY and/or TWY lights – *Leave the manoeuvring area immediately*.

## EPDA AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPDA AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Nad miejscowościami do 25 tys. mieszkańców lot VFR wykonywać nie niżej niż 1000 ft nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m oraz lot IFR na wysokości 1000 ft nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. Nie dotyczy wykonywania procedury startu i lądowania.

Over localities of up to 25 000 inhabitants, VFR flights shall be conducted not less than 1000 ft above the highest obstacle located within a radius of 600 m and IFR flights shall be conducted not less than 1000 ft above the highest obstacle located within a radius of 8 km from the estimated aircraft position. The above regulations do not apply to take-off and landing procedures.

## EPDA AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPDA AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Przed uruchomieniem silników załoga statku powietrznego powinna podać TWR następujące informacje:

- znak wywoławczy,
- typ statku powietrznego,
- rodzaj lotu (VFR, IFR lub VFR/IFR lub IFR/VFR),
- wykonywane ćwiczenie (jeżeli dotyczy),
- lotnisko (miejsce lub przestrzeń) docelowe
- zaplanowaną trasę oraz jej wysokość przelotową (wysokość zajmowaną do realizacji ćwiczenia),
- ilość osób na pokładzie statku powietrznego,
- inne, według uznania załogi.

2. Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPDA oraz EPTR21A możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR DARŁOWO lub APP DARŁOWO wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/TRA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

3. Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście według przepisów wykonywania lotów z widocznością (VFR) na lotnisko DARŁOWO wykonują lądowanie na RWY będącej aktualnie w użyciu jak samoloty kategorii A zgodnie z Doc ICAO 8168 "Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych Tom II – Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów", dział 4, rozdział I, punkt 1.8.8.

#### 4 Procedury dla lotów VFR

Lista punktów VFR dla lotniska Darłowo:

1. Before start-up, the air crew should report to TWR the following information:

- call sign,
- type of aircraft,
- type of flight (VFR, IFR or VFR/IFR or IFR/VFR),
- performed exercise (if applicable),
- destination aerodrome (site or area),
- planned route and cruising level (occupied for exercise purposes),
- number of persons on board the aircraft,
- other, at the discretion of the air crew.

2. Overflights through the EPDA MCTR and EPTR21A are possible after obtaining clearance from DARŁOWO TWR or DARŁOWO APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/TRA, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

3. Helicopters performing an IFR or VFR approach at Darłowo aerodrome shall land on the RWY 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, Section 4, Chapter I, point 1.8.8.

#### 4 Procedures for VFR flights

List of VFR points for Darłowo aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ECHO	542305N 0162348E	Pond north of Porzecze town

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
GOLF	542624N 0162224E	Outer port
HOTEL	542839N 0163906E	Intersection in Chudaczewo town
JULIETT	543224N 0163242E	Jaroslawiec town
LIMA	541824N 0161148E	Łazy town
OSCAR	542130N 0163054E	Słowino town
WHISKEY	541810N 0162310E	Intersection in Wiekowo town

4.1. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego w MCTR EPDA, załoga statku powietrznego w locie VFR lub locie specjalnym VFR może otrzymać instrukcję oczekiwania nad jednym z punktów VFR zgodnie z mapą operacyjną do lotów z widocznością AD 4 EPDA 13-1 lub w innej określonej przez TWR DARŁOWO pozycji.

4.1. In case of high air traffic density within EPDA MCTR, an aircraft conducting VFR or Special VFR flight may expect holding at one of the designated VFR reporting points in accordance with Visual Operation Chart AD 4 EPDA 13-1 or other position defined by DARŁOWO TWR.

4.2. Procedura podejścia do lądowania dla statków powietrznych wykonujących lot według przepisów wykonywania lotu z widocznością VFR oparta jest o krąg nadlotniskowy:

4.2. The approach procedure for VFR flights is based on the aerodrome traffic circuit:

- dla RWY 22 – lewy krąg,  
700 ft AGL/dzień,  
1000 ft AGL/noc;
- dla RWY 04 – prawy krąg,  
700 ft AGL/dzień,  
1000 ft AGL/noc.

- for RWY 22 – left circuit,  
700 ft AGL by day,  
1000 ft AGL by night;
- for RWY 04 – right circuit,  
700 ft AGL by day,  
1000 ft AGL by night.

4.3. Ze względów operacyjnych lub względów bezpieczeństwa załozde statku powietrznego może być wydana instrukcja wykonania prawego kręgu do RWY 22 i lewego kręgu do RWY 04.

4.3. For operational or safety reasons, an air crew may be instructed to perform a right circuit for RWY 22 approach and left circuit for RWY 04 approach.

4.4. Procedura odlotu dla statków powietrznych wykonujących lot według przepisów VFR może być oparta o odlot we wskazanym kierunku i/lub z określonego miejsca w kręgu nadlotniskowym.

4.4. The departure procedure for VFR flights can be based on departure in the indicated direction and/or from a specified location in the aerodrome traffic circuit.



#### 4.5 Utrata łączności w locie VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot do MCTR EPDA lub EPTR21A, B, C bez zamiaru lądowania na lotnisku Darłowo nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPDA / EPTR21A, B, C, wlot do MCTR EPDA / EPTR21A, B, C jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku Darłowo nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPDA / EPTR21A, B, C lub w MCTR EPDA / EPTR21A, B, C, należy:

- ustawić kod transpondera na 7600;
- wykonywać lot na wysokości nie wyższej niż 1500 ft AMSL;
- w przypadku utraty łączności w części południowej (ładowej) MCTR lub EPTR21A, C wykonać dołot do punktu **ECHO** przez punkt **OSCAR** i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR DARŁOWO;
- w przypadku utraty łączności w części północnej (morskiej) MCTR lub EPTR21A, B wykonać dołot do punktu **ECHO**, podążając kolejno przez punkty na trasie (**JULIETT – HOTEL – OSCAR**), następnie oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR DARŁOWO;
- w czasie dołotu 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 **ECHO** do czasu odebrania zielonego sygnału;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **ECHO** i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania oraz na pasie, wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- wszystkie manewry poprzedzać nadawaniem na ślepo.

#### 4.6 Utrata łączności w locie IFR

PRZYLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR EPDA lub EPTR21A, B, C, należy:

#### 4.5 Loss of communication on a VFR flight

If radio communication is lost, on a flight for which a flight plan has been submitted including entry into the EPDA MCTR or EPTR21A, B, C but without intention to land at Darłowo aerodrome and the loss of communication occurs before reaching the boundary of EPDA MCTR or EPTR21A, B, C, entry into the EPDA MCTR or EPTR21A, B, C is forbidden.

If radio communication is lost, on a flight for which a flight plan has been submitted with the intention to land at Darłowo aerodrome and the loss of communication occurs either before reaching the boundary of EPDA MCTR or EPTR21A, B, C, or within the EPDA MCTR or EPTR21A, B, C, the flight crew shall:

- set the transponder code to 7600;
- fly at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL;
- in the event of a loss of communication in the southern (land) part of the MCTR or EPTR21A, C, arrive at **ECHO** via **OSCAR** and await visual signals from DARŁOWO TWR;
- in the event of a loss of communication in the northern (sea) part of the MCTR or EPTR21A, B, arrive at **ECHO** via points on the route in sequence (**JULIETT – HOTEL – OSCAR**), then await visual signals from DARŁOWO TWR;
- when arriving and holding, switch on all available navigation lights;
- after receiving a green signal, make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY in terms of weather conditions;
- after receiving a red signal, hold at **ECHO** until receiving a green signal;
- if no signal from TWR has been received, hold for 5 minutes at **ECHO** and, when no traffic is found on the final leg and on the RWY, make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY in terms of weather conditions;
- after landing, immediately exit the RWY via the first available TWY and wait for the aerodrome service vehicle;
- precede all manoeuvres by a blind transmission.

#### 4.6 Loss of communication on an IFR flight

ARRIVING AIRCRAFT:

If radio communication is lost on an IFR flight conducted within the EPDA MCTR or EPTR21A, B, C, the flight crew shall:

- ustawić kod transpondera na 7600;
- przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AIP AD 4 EPDA;
- po osiągnięciu IAF rozpocząć i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radiolokacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania;
- wszystkie manewry poprzedzać nadawaniem na ślepo.

#### ODLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPDA lub EPTR21A, B, C, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- ustawić kod transpondera na 7600;
- przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AIP AD 4 EPDA;
- po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;

- set the transponder code to 7600;
- for 2 minutes from selecting code 7600, continue on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- without changing the altitude, fly the shortest possible route to the IAF of the approach procedure previously specified by ATC;
- if radio communication is lost before the type of approach has been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the chosen most convenient procedure as published in MIL AIP AD 4 EPDA;
- after reaching the IAF, commence and fly the instrument approach procedure for the specified (chosen) radio navigation aid;
- when established on final approach, await light signals from TWR;
- after receiving a green signal, land and immediately vacate the RWY via the first available TWY and await the aerodrome service vehicle;
- after receiving a red signal or when landing is not possible, fly the published missed approach procedure and continue to the IAF with the intention to carry out again an instrument approach procedure;
- precede all manoeuvres by a blind transmission.

#### DEPARTING AIRCRAFT:

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and the loss of communication occurred within the limits of EPDA MCTR or EPTR21A, B, C, action shall be taken to return to the take-off aerodrome and the flight crew shall:

- set the transponder code to 7600;
- for 2 minutes from selecting code 7600, continue on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- if radio communication is lost before the type of approach has been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the chosen most convenient procedure as published in MIL AIP AD 4 EPDA;
- after reaching the IAF, commence descent and fly the instrument approach procedure for the specified (chosen) radio navigation aid;

- po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
  - po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i natychmiast opuścić RWY w pierwszej możliwej TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
  - po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach, gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania;
  - wszystkie manewry poprzedzać nadawaniem na ślepo.
- when established on final approach, await light signals from TWR;
  - after receiving a green signal, land and immediately vacate the RWY via the first possible TWY and await the aerodrome service vehicle;
  - after receiving a red signal or when landing is not possible, fly the published missed approach procedure and continue to the IAF with the intention to carry out again an instrument approach procedure.
  - precede all manoeuvres by a blind transmission.

#### STATEK POWIETRZNY KOŁUJĄCY DO STARTU:

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### STATEK POWIETRZNY ZNAJDUJĄCY SIĘ NA RWY:

W przypadku utraty łączności na drodze startowej należy:

- opuścić natychmiast drogę startową w pierwszej możliwej drodze kołowania i zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### AIRCRAFT TAXIING FOR TAKE-OFF:

If radio communication is lost during taxiing for takeoff:

- stop the aircraft;
- await the aerodrome service vehicle.

#### AIRCRAFT ON THE RWY:

If radio communication is lost when the aircraft is on the RWY:

- exit the RWY immediately via the first possible TWY and stop the aircraft;
- await the aerodrome service vehicle.

## EPDA AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPDA AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. W przestrzeni odpowiedzialności Lotniskowego Organu Służb Ruchu Lotniczego (LOSRL) DARŁOWO organy ATC posługują się metrycznymi jednostkami miar. Na żądanie załogi statku powietrznego kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się jednostkami niemetrycznymi.

2. W przestrzeni odpowiedzialności LOSRL DARŁOWO organy ATC posługują się wartością ciśnienia QNH wyrażaną w mmHg dla statków powietrznych bazujących na lotnisku oraz wartością QNH wyrażaną w hPa dla pozostałych statków powietrznych. Inne wartości ciśnienia będą podawane na żądanie załogi.

3. Koncentracja dzikich zwierząt oraz migracja ptaków na lotnisku oraz w okolicy lotniska.

1. Within the area of responsibility of the DARŁOWO Aerodrome ATS Unit, the ATC units use metric units of measurement. At the request of the air crew, the air traffic controller will use non-metric units of measurement.

2. Within the area of responsibility of the DARŁOWO Aerodrome ATS Unit, the ATC units use QNH values of atmospheric pressure expressed in mmHg for aircraft based at the aerodrome and QNH values expressed in hPa for other aircraft. Other atmospheric pressure values will be given at the request of the air crew.

3. Wildlife concentration and bird migration at the aerodrome and its vicinity.

**EPDA AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA  
EPDA AD 4.24 AERONAUTICAL  
CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPDA 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 04, RWY 22)	AD 4 EPDA 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 04 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB z) RWY 22 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB y) RWY 22 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB x) RWY 22 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 22 (CAT H)	AD 4 EPDA 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 04 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 22 (CAT A,B)	AD 4 EPDA 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPDA 13 - 1

**EPDA AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPDA AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

AERODROME CHART - ICAO

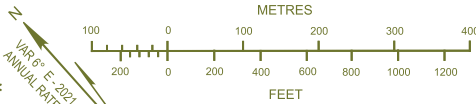
54°24'17" N  
016°21'11" E

ELEV 10 ft  
GEOID UND. 108 ft

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

DARŁOWO

1:10 000



LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
04	SALS	G LIH	WY LIH	RED	RWY: PCN 38/F/C/X/T TWY A: PCN 31/F/A/X/T TWY B: PCN 67/F/B/X/T TWY C: PCN 28/F/C/X/T TWY D: PCN 8/F/B/W/T TWY E: PCN 31/F/C/X/T TWY F: PCN 58/F/B/X/T
22	CALVERT	G LIH	WY LIH	RED	

LEGEND	
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙
POINT LIGHT	○
TAXI - HOLDING POSITION	≡
TACAN	⊕
AIRCRAFT STAND	•1
WDI	⊥
APRON LIGHT	*

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON 1		
1	54°24'20.69" N	16°21'08.07" E
2	54°24'21.52" N	16°21'09.14" E
3	54°24'22.71" N	16°21'11.00" E
4	54°24'23.95" N	16°21'12.78" E
5	54°24'25.14" N	16°21'14.63" E
AIRFIELD		
A1	54°25'07.78" N	16°21'36.55" E
A2	54°25'09.88" N	16°21'38.89" E
A3	54°25'11.14" N	16°21'41.73" E
A4	54°25'12.39" N	16°21'44.60" E
A5	54°25'13.76" N	16°21'47.51" E
B6	54°25'05.75" N	16°21'44.80" E
B7	54°25'04.63" N	16°21'43.63" E
B8	54°25'03.23" N	16°21'42.99" E
B9	54°25'02.52" N	16°21'42.23" E
B10	54°25'01.82" N	16°21'41.49" E

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH:  
10 m: TWY A  
12 m: TWY B, C, D, E, F

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS added

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

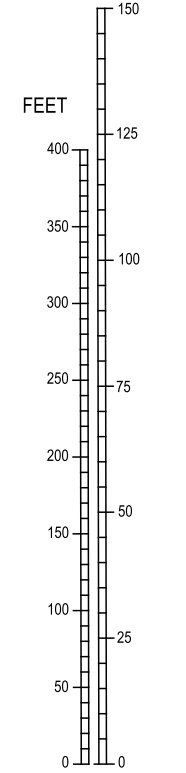
AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DARŁOWO  
RWY 04/22

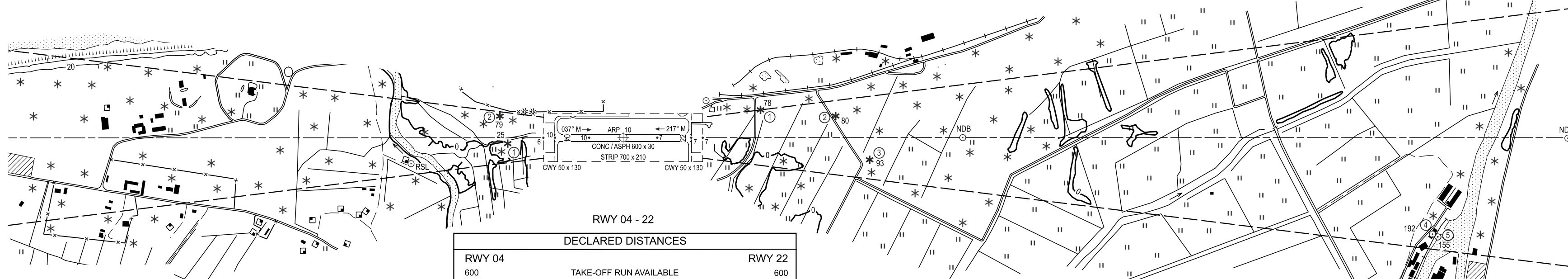
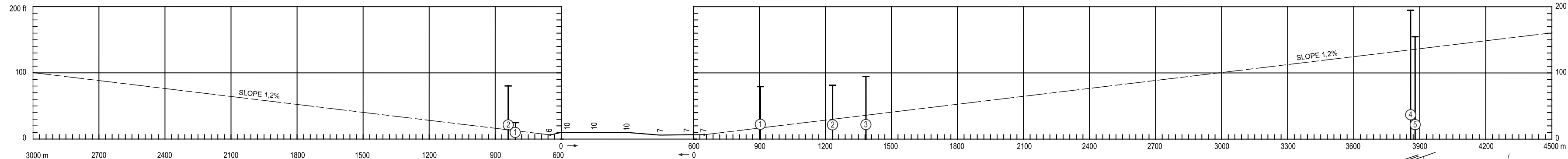
MAGNETIC  
VARIATION 6°E 2021

METRES

FEET



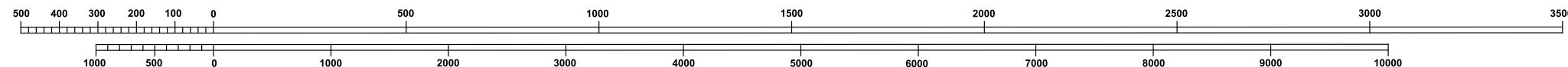
VERTICAL SCALE  
1 : 1 500



DECLARED DISTANCES		
RWY 04	RWY 22	
600	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	600
650	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	650
600	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	600
600	LANDING DISTANCE AVAILABLE	600

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000

METRES



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-
ESCARPMENT	
TERRAIN CONTOUR	~ ~ ~

AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 3.5 m  
VERTICAL 5 ft

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy



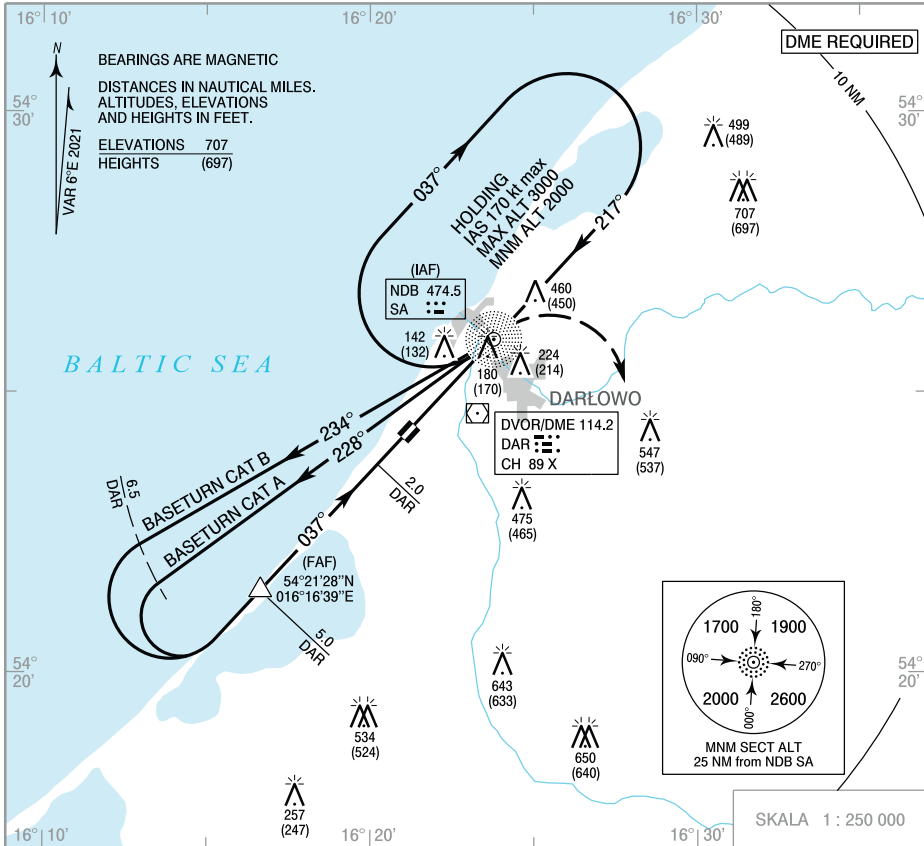
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 04 ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

**DARŁOWO  
NDB  
RWY 04 (CAT A/B)**

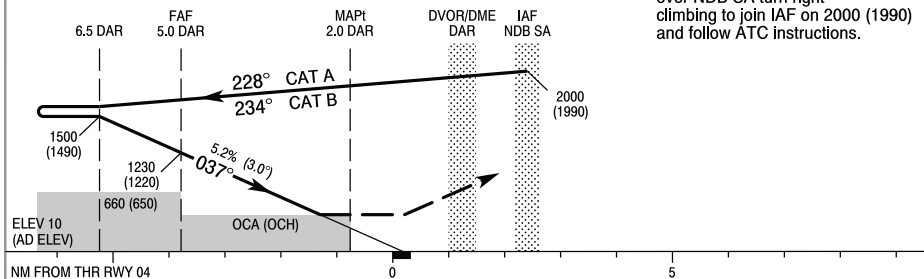


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990),  
over NDB SA turn right  
climbing to join IAF on 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 3.0 NM						
	A	B	60	80	100	120	140	160	
Straight-in	410 (400)	410 (400)	3:00	2:15	1:50	1:30	1:20	1:10	
			Rate of descent	ft / min	320	420	530	630	740
Circling	480 (470)	770 (760)							

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
NDB  
RWY 04 (CAT A/B)**

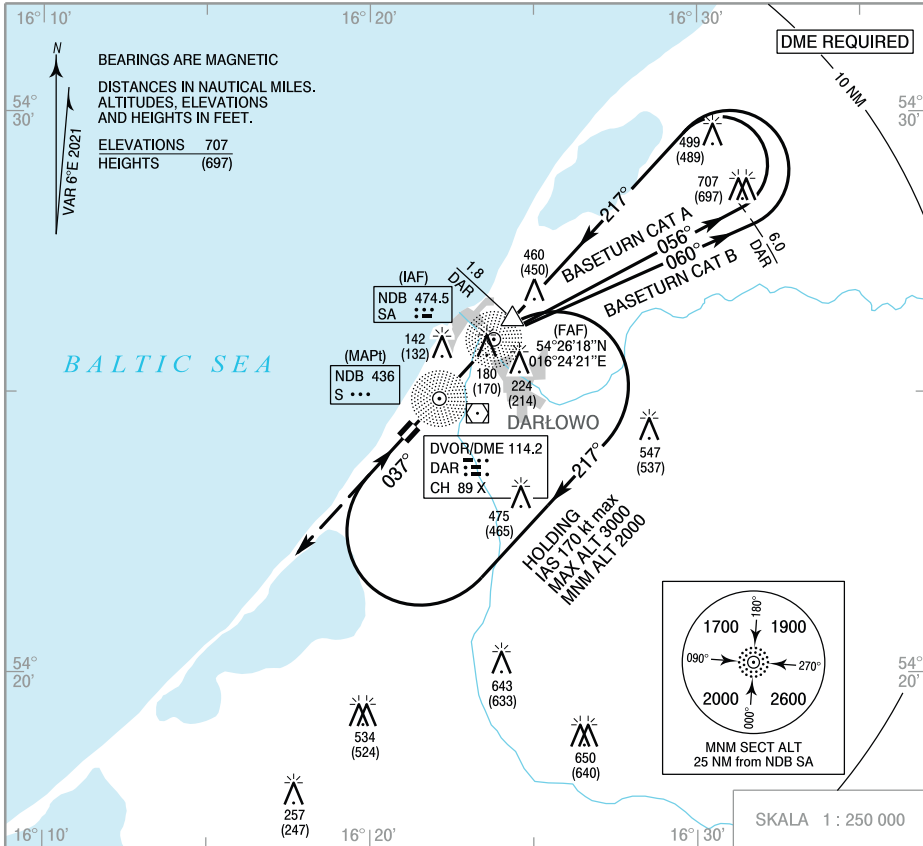
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		
FAF	54°21'28.0"N	016°16'39.0"E	223.00° GEO (217° MAG) NDB SA	5.00 NM DME DAR
MAPt	54°23'41.5"N	016°20'14.9"E	223.00° GEO (217° MAG) NDB SA	2.00 NM DME DAR
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 22 ELEV 7 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darlowo APPROACH 133.000  
Darlowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

**DARŁOWO**  
NDB z  
RWY 22 (CAT A/B)

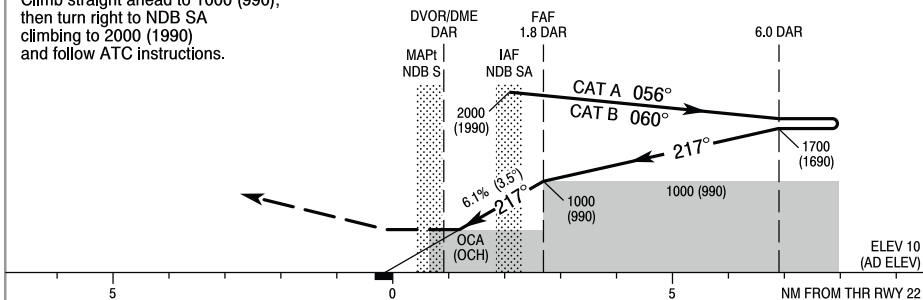


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990),  
then turn right to NDB SA  
climbing to 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 1.9 NM					
Cat. of ACFT		A	B	60	80	100	120	140	160
Straight-in		480 (470)	480 (470)	1:55	1:25	1:10	1:00	0:50	0:40
	Rate of descent			370	495	620	740	865	990
Circling		480 (470)	770 (760)						

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO**  
NDB z  
RWY 22 (CAT A/B)

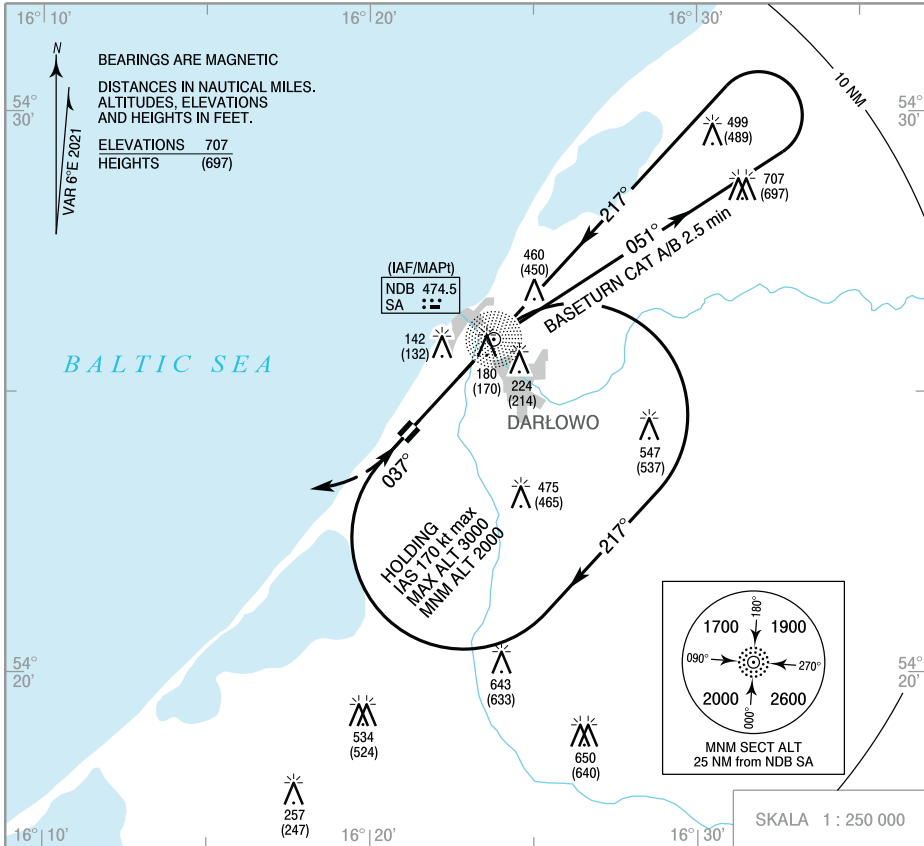
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		
FAF	54°26'18.0"N	016°24'21.0"E	042.68° GEO (037° MAG) NDB S	1.80 NM DME DAR
MAPt NDB S	54°24'52.7"N	016°22'07.1"E		
Final approach descent angle: 3.50°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 22 ELEV 7 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

**DARŁOWO**  
NDB y  
RWY 22 (CAT A/B)

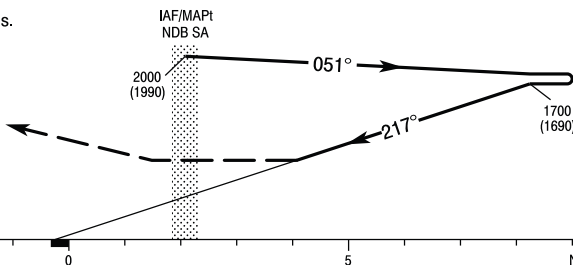


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1190),  
then turn right to NDB SA  
climbing to 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)			
Cat. of ACFT		A	B		
Straight-In		870 (860)	870 (860)		
Circling		870 (860)	870 (860)		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
NDB y  
RWY 22 (CAT A/B)**

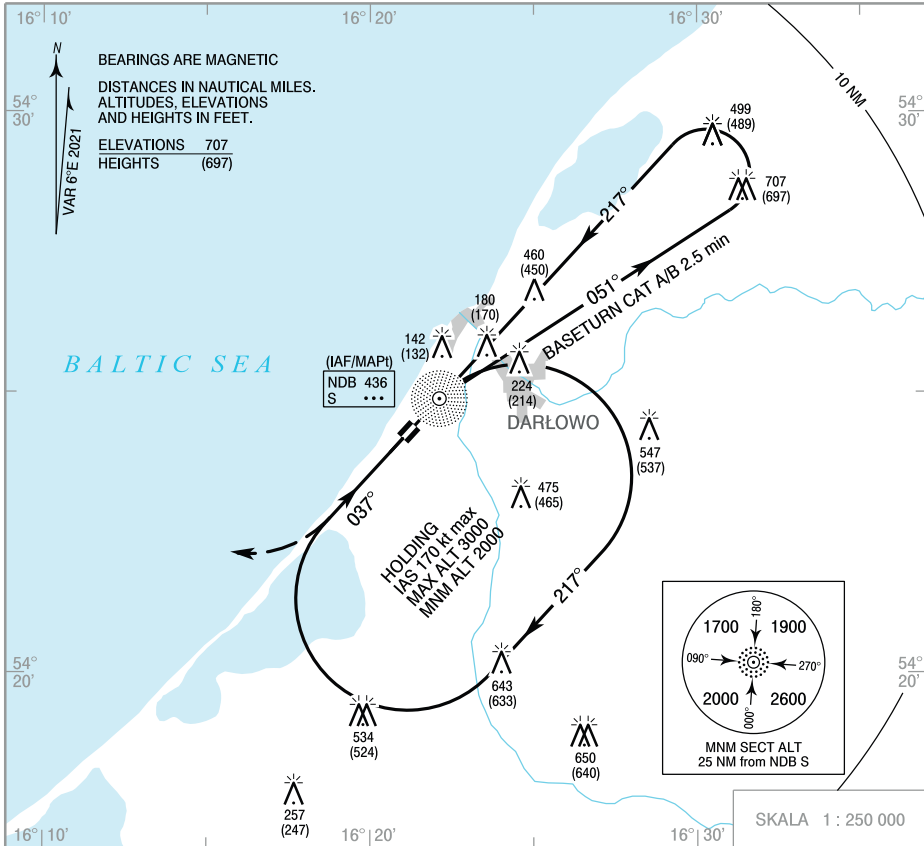
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		
MAPt NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 22 ELEV 7 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

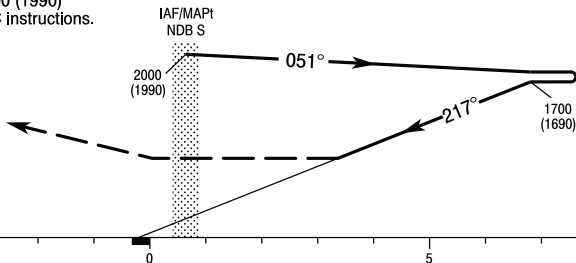
**DARŁOWO**  
NDB x  
RWY 22 (CAT A/B)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1190),  
then turn right to NDB S  
climbing to 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)							
Cat. of ACFT		A	B						
		870 (860)	870 (860)						
Straight-In									
Circling		870 (860)	870 (860)						



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
NDB x  
RWY 22 (CAT A/B)**

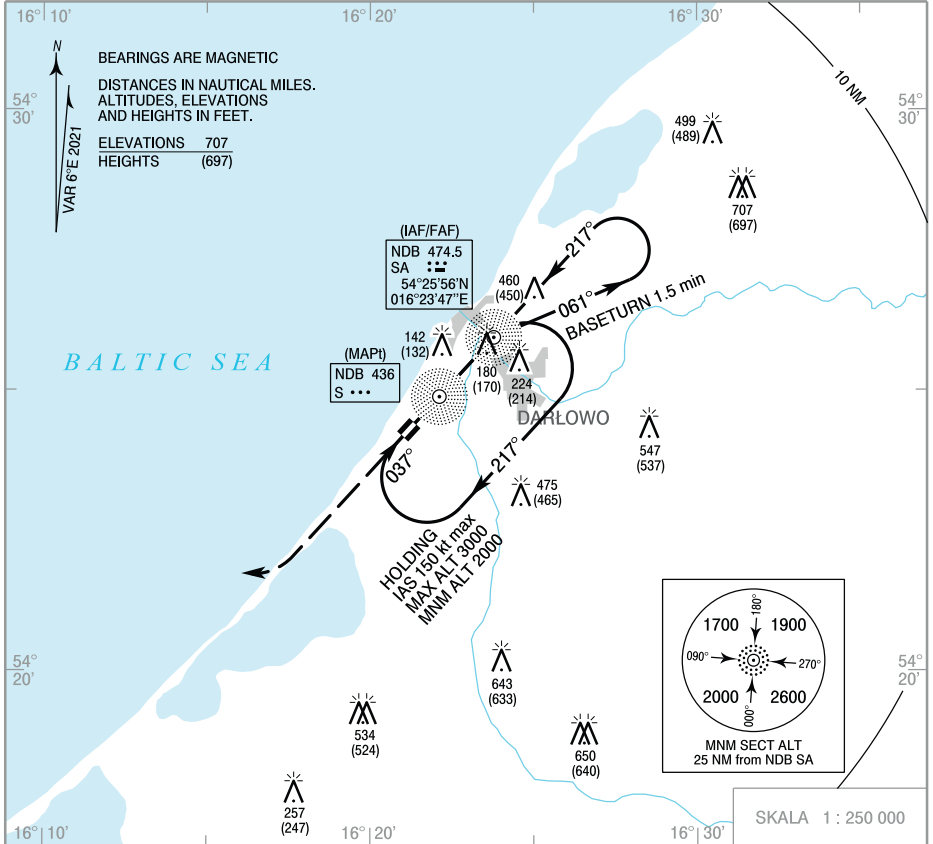
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB S	54°24'52.7"N	016°22'07.1"E		
MAPt NDB S	54°24'52.7"N	016°22'07.1"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 22 ELEV 7 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

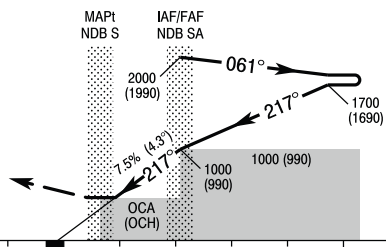
**DARŁOWO  
NDB  
RWY 22 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1000 (990),  
then turn right to NDB SA  
climbing to 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 1.5 NM						
Cat. of ACFT		H				Speed	kt					
Straight-in		480 (470)				60	70	80	90	100		
						Time	min : s	1 : 25	1 : 15	1 : 05	0 : 55	0 : 50
						Rate of descent	ft / min	450	530	610	680	760

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
NDB  
RWY 22 (CAT H)**

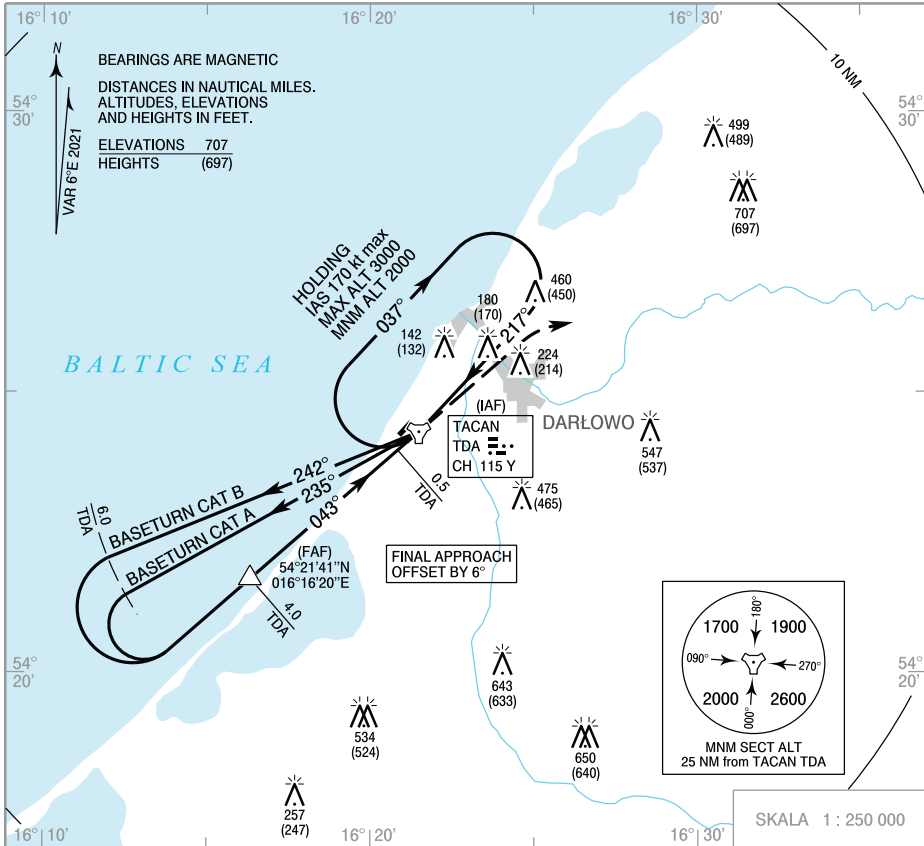
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		
FAF NDB SA	54°25'56.1"N	016°23'46.9"E		
MAPt NDB S	54°24'52.7"N	016°22'07.1"E		
Final approach descent angle: 4.30°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 04 ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darlowo APPROACH 133.000  
Darlowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

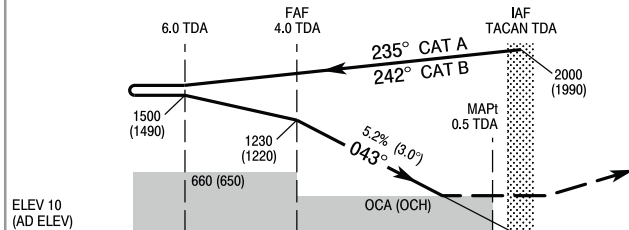
**DARLOWO  
TACAN  
RWY 04 (CAT A/B)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1000 (990), then turn right to TACAN TDA climbing to 2000 (1990) and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 3.5 NM					
Cat. of ACFT			Distance FAF - MAPt 3.5 NM						
	A	B	60	80	100	120	140	160	
Straight-in	460 (450)	460 (450)	3:30	2:40	2:10	1:45	1:30	1:20	
			Rate of descent	320	420	530	630	740	840
Circling	480 (470)	770 (760)	Dist. to TDA	4.0	3.0	2.0	1.6		
			Altitude	1230	915	600	460		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
TACAN  
RWY 04 (CAT A/B)**

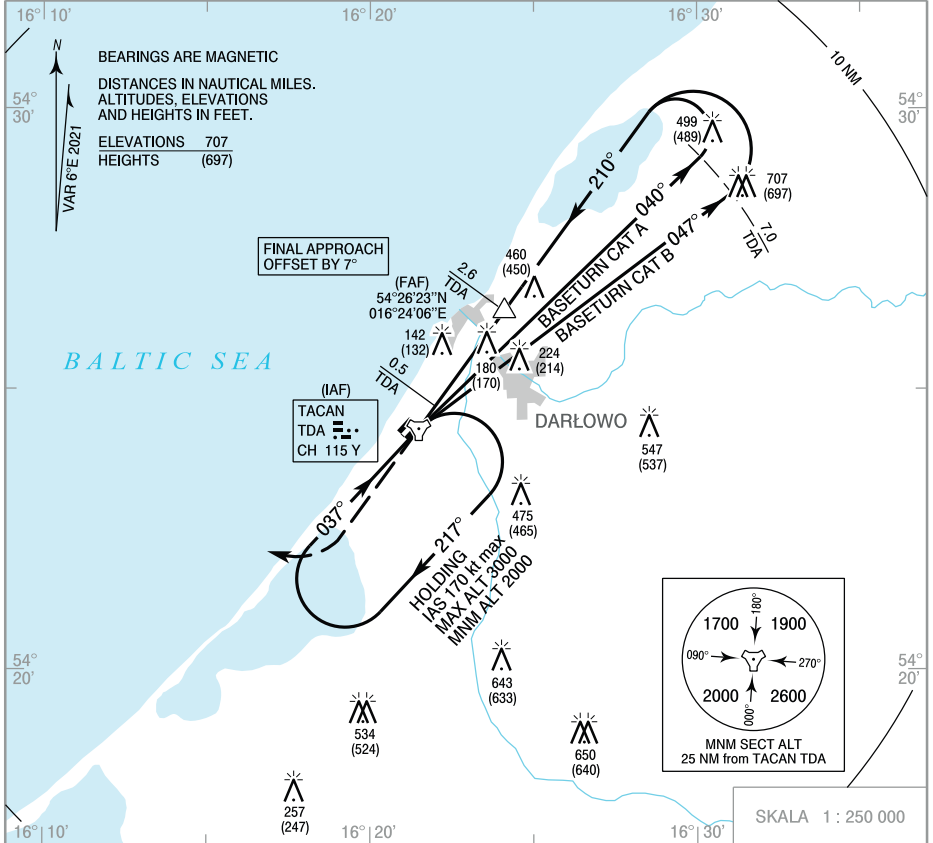
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDA	54°24'17.3"N	016°21'29.4"E		
FAF	54°21'41.0"N	016°16'20.0"E	229.08° GEO (223° MAG) TACAN TDA	4.00 NM TACAN TDA
MAPt	54°23'57.7"N	016°20'50.6"E	229.08° GEO (223° MAG) TACAN TDA	0.50 NM TACAN TDA
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 10 ft  
THR RWY 22 ELEV 7 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Darłowo APPROACH 133.000  
Darłowo TOWER 129.500  
ATIS 123.840

**DARŁOWO  
TACAN  
RWY 22 (CAT A/B)**

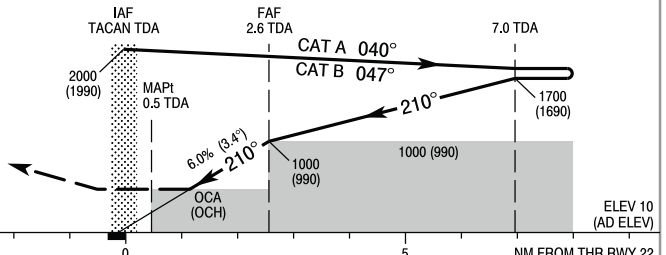


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990),  
then turn right to TACAN TDA  
climbing to 2000 (1990)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 2.1 NM					
Cat. of ACFT		A	B	60	80	100	120	140	160
Straight-in		480 (470)	480 (470)	2:05	1:35	1:15	1:05	0:55	0:45
				365	485	605	730	850	970
Circling		480 (470)	770 (760)	Dist. to TDA		2.6	2.0	1.2	
				Altitude		1000	780	480	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DARŁOWO  
TACAN  
RWY 22 (CAT A/B)**

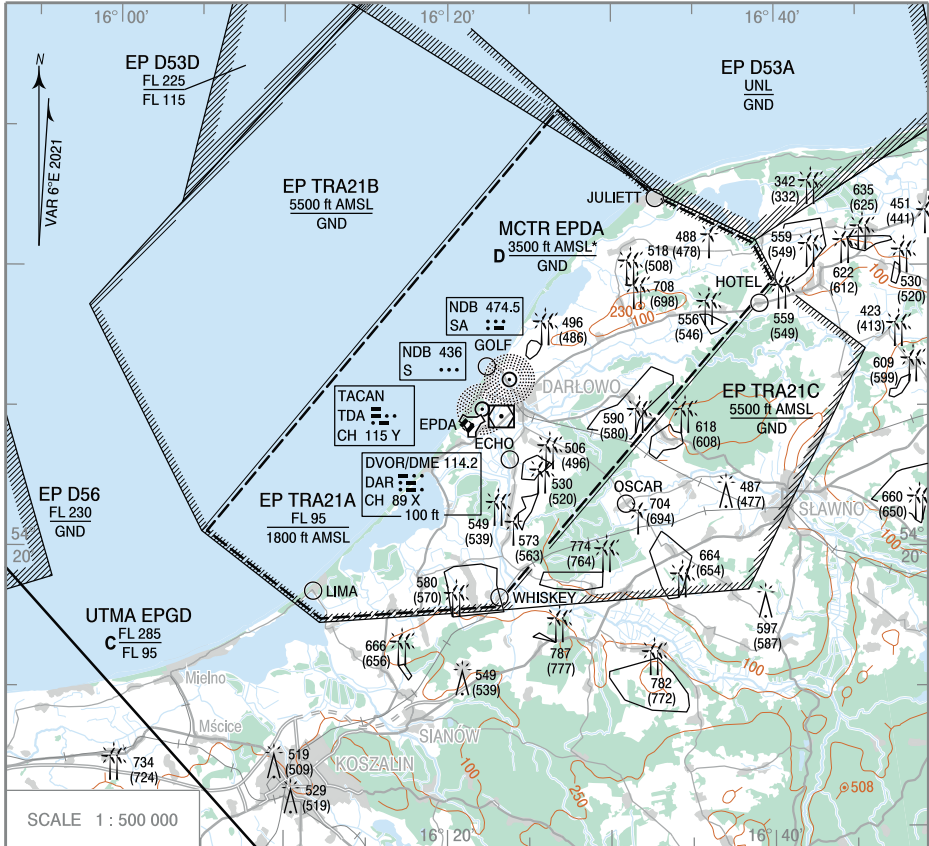
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDA	54°24'17.3"N	016°21'29.4"E		
FAF	54°26'23.0"N	016°24'06.0"E	036.02° GEO (030° MAG) TACAN TDA	2.60 NM TACAN TDA
MAPt	54°24'41.6"N	016°21'59.6"E	036.02° GEO (030° MAG) TACAN TDA	0.50 NM TACAN TDA
Final approach descent angle: 3.40°				

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDANSK INFORMATION	125.275
Darlowo APPROACH	133.000
Darlowo TOWER	129.500

**DARŁOWO**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: OBSTs added.

SCALE 1 : 500 000

\* excluding active EP TRA21A

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
ECHO	54°23'05"N	016°23'48"E	Pond north of Porzeczce town
GOLF	54°26'24"N	016°22'24"E	Outer port
HOTEL	54°28'39"N	016°39'06"E	Intersection in Chudaczewo town
JULIETT	54°32'24"N	016°32'42"E	Jaroslawiec town
LIMA	54°18'24"N	016°11'48"E	Łazy town
OSCAR	54°21'30"N	016°30'54"E	Slowino town
WHISKEY	54°18'10"N	016°23'10"E	Intersection in Wiekowo town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPDE AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPDE AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPDE - DĘBLIN**

**EPDE AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPDE AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	513304N 0215331E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 12/30. centre of RWY 12/30.
2	Odległość, kierunek od miasta	2 km (1.2 NM), 120° GEO.
	Direction and distance from city	2 km (1.2 NM), 120° GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	394 ft
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	105 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 4929 08-521 Dęblin Dowódca: +48-261-517-525
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-519-529 (faks) AFS: EPDEZPZM - MIL ARO AFS: EPDEZTZM - MIL TWR AFS: EPDEZAZM - MIL APP E-mail: 41blsz.boz@ron.mil.pl Military Unit 4929 08-521 Dęblin

		+48-261-517-525 +48-261-519-529 E-mail: 41blsz.boz@ron.mil.pl AFS: EPDEZPZM - MIL ARO AFS: EPDEZTZM - MIL TWR AFS: EPDEZAZM – MIL APP
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-517-331 - MIL GND +48-261-517-330 - MIL TWR +48-261-517-350 - MIL TWR (faks) +48-261-519-190 - MIL APP +48-261-517-340 - MIL APP (faks) +48-261-517-221 - MIL ARO +48-261-517-220 - MIL ARO (faks)  +48-261-517-331 - MIL GND +48-261-517-330 - MIL TWR +48-261-517-350 - MIL TWR (fax) +48-261-519-190 - MIL APP +48-261-517-340 - MIL APP (fax) +48-261-517-221 - MIL ARO +48-261-517-220 - MIL ARO (fax)
	<b>Remarks</b>	

**EPDE AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPDE AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0600-1400 (0500-1300)
	<b>Aerodrome Administration</b>	Officer Dyżurny - H24. Dyżurny Logistyki - H24.  MON-FRI 0600-1400 (0500-1300) Duty Officer - H24. Duty Logistics - H24.
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	NIL

	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 Patrz NOTAM MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	H24 See NOTAM MIL ARO
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24 MIL MET
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24 Patrz NOTAM MIL ATS
	<b>ATS</b>	H24 See NOTAM MIL ATS
8	<b>Tankowanie</b>	Wymaga uzgodnienia z JW 4929 przed przylotem.
	<b>Fuelling</b>	Consultation with Military Unit 4929 required before arrival.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	NIL
	<b>Handling</b>	
10	<b>Ochrona</b>	H24
	<b>Security</b>	
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	<b>Remarks</b>	4.3.8 - Zamiar wykonania operacji tankowania należy zgłosić formularzem PPR do MIL ARO 24 HR przed wykonaniem planowanej operacji tankowania. Procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem: <a href="http://www.41blsz.wp.mil.pl">www.41blsz.wp.mil.pl</a> w zakładce POZOSTAŁE.

		<p>1) - see MIL GEN 2.1.</p> <p>4.3.8 - An intention to conduct refueling shall be notified by means of PPR to MIL ARO 24 HR in advance of the planned refueling. The PPR procedure and form are available at the AD Administrator's website: <a href="http://www.41blsz.wp.mil.pl">www.41blsz.wp.mil.pl</a> in the POZOSTAŁE tab.</p>
--	--	--

## EPDE AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPDE AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	Podnośnik widłowy - 1.
	<b>Cargo-handling facilities</b>	Fork lift truck - 1.
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: AVGAS 100LL, F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	<p>Olej: SDF-32, Aeroshell Oil 100, Castrol 599, Lotos Aero, Aeroshell Turbine 500, Aeroshell Fluid 41.</p> <p>Fuel: AVGAS 100LL, F-34 Oil: SDF-32, Aeroshell Oil 100, Castrol 599, Lotos Aero, Aeroshell Turbine 500, Aeroshell Fluid 41.</p>
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	4 cysterny - 1 x 33000 L, 1 x 27000 L, 1 x 25000 L, 1 x 7500 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	4 tank trucks - 1 x 33000 L, 1 x 27000 L, 1 x 25000 L, 1 x 7500 L.
4	<b>Urządzenia do odładzania</b>	
	<b>De-icing facilities</b>	NIL
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	NIL

6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Repair facilities for visiting aircraft	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPDE AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW**  
**EPDE AD 4.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hotele	Hotel w pobliżu lotniska. Telefon: +48-261-519-100.
	Hotels	Hotel near the aerodrome. Phone: +48-261-519-100.
2	Restauracje	Restauracje w mieście.
	Restaurants	Restaurants in the city.
3	Środki transportu	Autobusy, taksówki.
	Transportation	Buses, taxi.
4	Pomoc medyczna	Pierwsza pomoc na lotnisku. Szpitale w mieście.
	Medical facilities	First aid at the aerodrome. Hospitals in the city.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the city.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPDE AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE**  
**EPDE AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A3 ICAO (Maksymalnie CAT 9 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	CAT A3 ICAO (AD fire fighting CAT may be upgraded up to CAT 9 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 3 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 3.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Dźwig do 18 t.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Crane for loads up to 18 t.
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPDE AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPDE AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	oczyszczarka - 3,
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	odśnieżarka - 2, plug śnieżny - 3.  cleaner - 3, snow blower - 2, snow plough - 3.
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. TWY D; 2. RWY; 3. TWY (A, C, B); 4. APN.
	<b>Clearance priorities</b>	1. TWY D; 2. RWY; 3. TWYs (A, C, B); 4. APNs.

3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	NIL
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPDE AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPDE AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN A	CONC	PCN 36/R/B/W/T	NIL	
		APN B	CONC	PCN 36/R/B/W/T	NIL	
		APN C	CONC	PCN 36/R/B/W/T	NIL	
		APN D	CONC	PCN 36/R/B/W/T	NIL	
		APN E	CONC	PCN 36/F/B/W/T	NIL	
		APN F	CONC	PCN 36/R/B/W/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL
		B	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL



		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		C	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL
		D	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPDE AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPDE AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Wojskowe oznakowanie poziome, żółte.
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	Military markings, yellow.

2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe. <sup>1)</sup>
	RWY and TWY markings and lights	Markings and signs. <sup>1)</sup>
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<sup>1)</sup> Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.
	Remarks	<sup>1)</sup> Markings and signs not compliant with ICAO regulations.

## EPDE AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPDE AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
30/APCH	Las/Forest	512947.5N	0220109.1E	99	545	NIE/NIE, NO/NO
30/APCH	2 maszty/2 masts	512953.0N	0220420.6E	174	680	TAK/TAK, YES/YES
30/APCH	Maszt/Mast	512957.6N	0220317.1E	217	732	NIE/TAK, NO/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513235.5N	0215407.1E	84	469	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513235.8N	0215415.2E	78	463	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513236.7N	0215416.1E	66	453	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513237.1N	0215404.9E	84	470	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513237.7N	0215419.6E	40	454	TAK/TAK, YES/YES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513242.0N	0215350.8E	84	470	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513243.2N	0215347.7E	84	471	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513244.3N	0215344.5E	84	471	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	513245.5N	0215341.3E	84	472	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Komin/Chimney	513323.5N	0215114.1E	165	555	TAK/TAK, YES/YES
12/APCH	Pomnik/Monument	513334.5N	0215147.7E	73	460	NIE/TAK, NO/YES
12/APCH	Kościół z wieżą/Church with tower	513342.4N	0215127.7E	115	502	NIE/TAK, NO/YES
12/APCH	Kościół z wieżą/Church with tower	513420.7N	0215011.6E	123	508	NIE/NIE, NO/NO
12/APCH	Wieża - Stężycza/Tower - Stężycza	513534.1N	0214646.4E	178	565	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Komin - Puławy/Chimney - Puławy	512725.9N	0215825.7E	512	922	TAK/TAK, YES/YES
	Słup/Pole	513010.2N	0215138.4E	388	755	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Slup/Pole	513010.7N	0215049.3E	345	719	TAK/TAK, YES/YES
	Slup/Pole	513012.8N	0215139.8E	342	706	TAK/TAK, YES/YES
	Slup/Pole	513013.3N	0215050.2E	315	689	TAK/TAK, YES/YES
	Hangar/Hangar	513239.5N	0215405.1E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513239.9N	0215404.1E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513240.2N	0215403.1E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513240.6N	0215402.1E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513241.0N	0215401.0E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513241.4N	0215400.0E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513241.8N	0215359.0E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	513242.1N	0215358.0E	32	417	NIE/TAK, NO/YES
	Budynki/Buildings	513246.3N	0215251.0E	148	535	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt AWOS/AWOS mast	513246.8N	0215408.6E	36	423	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt MTI GCA-2000/ GCA-2000 mast	513247.5N	0215402.2E	21	493	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	513255.7N	0215314.3E	53	437	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	513258.5N	0215311.7E	99	483	NIE/TAK, NO/YES
	Radar GCA-2000/ GCA-2000 radar	513300.5N	0215327.2E	21	495	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	513301.0N	0215306.9E	48	434	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt AWOS/AWOS mast	513304.3N	0215321.5E	36	423	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	513306.1N	0215231.7E	66	447	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	513308.0N	0215146.8E	115	522	NIE/NIE, NO/NO
	Hangar/Hangar	513309.6N	0215218.8E	56	444	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	513309.7N	0215218.6E	56	443	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt MTI GCA-2000/ GCA-2000 mast	513312.7N	0215254.2E	21	493	NIE/TAK, NO/YES
	TACAN/TACAN	513313.7N	0215340.0E	27	417	TAK/TAK, YES/YES
	Hangar/Hangar	513315.0N	0215218.2E	36	427	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt AWOS/AWOS mast	513317.0N	0215247.1E	36	423	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	513319.3N	0215149.8E	132	519	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	513319.4N	0215408.9E	105	496	TAK/TAK, YES/YES
	Hangar/Hangar	513325.2N	0215208.8E	33	419	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	513330.9N	0215201.5E	28	413	TAK/NIE, YES/NO
	Komin - Ryki/Chimney - Ryki	513620.6N	0215628.0E	220	706	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt - Ryki/Mast - Ryki	513722.4N	0215808.6E	712	1244	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	513738.3N	0215544.8E	224	735	NIE/NIE, NO/NO
NIL						

## EPDE AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPDE AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. <sup>1)</sup>
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office. <sup>1)</sup>
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24 <sup>2)</sup> /Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24 <sup>2)</sup> /Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.

3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. 9 HR
	<b>Office responsible for TAF preparation/ period of validity</b>	Aerodrome MET Office. 9 HR
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/3 HR
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Automatyczny system pomiarów meteorologicznych METNET.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	METNET automatic meteorological measurement system.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL TWR, MIL APP
	<b>ATS units provided with MET information</b>	

10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	<p>1) +48-261-517-244, +48-261-517-243 (faks)</p> <p>2) Pomiary oraz obserwacje meteorologiczne są wykonywane każdego dnia co 30 minut w godz. 0300 - 2300 (0200 - 2200) lub do końca działań lotniczych. W godz. 2330 - 0330 (2230 - 0230) dostępny jest tylko METAR AUTO.</p>
	Additional information (limitation of services, etc.)	<p>1) +48-261-517-244, +48-261-517-243 (fax)</p> <p>2) Observations and measurements of weather conditions are made daily every 30 minutes between 0300 - 2300 (0200 - 2200) or until the end of air operations. Between 2330 - 0330 (2230 - 0230) only METAR AUTO is available.</p>

## EPDE AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPDE AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
12	121.000°GEO	2500 x 60	CONC/ASPH SWY: NIL	513324.71N 0215235.78E END: NIL 106.6	390.1 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
30	301.000°GEO	2500 x 60	CONC/ASPH SWY: NIL	513243.54N 0215426.80E END: NIL 106.6	391.4 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
12	0.1%	NIL	300 x 380	3200 x 380	NIL	NIL	NIL
30	0.1%	NIL	400 x 380	3200 x 380	NIL	NIL	NIL



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
12	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available. PCN 36/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 36/F/B/X/T ASPH (1420 m), PCN 36/R/B/W/T CONC (540 m)
30	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available. PCN 36/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 36/F/B/X/T ASPH (1420 m), PCN 36/R/B/W/T CONC (540 m)

### EPDE AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPDE AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
12	2500	2800	2500	2500	NIL
30	2500	2900	2500	2500	NIL

### EPDE AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPDE AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
12	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	45	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
30	CALVERT SFL	900 m LIH SFL 300 - 900 m	THR: G	NIL	PAPI 3° left	45	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstępów/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępów/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
12	NIL	NIL	NIL	LIH FM 800 m: Y ostatnie 300 m: R FM 800 m: Y last 300 m: R	R	NIL
30	NIL	NIL	NIL	LIH FM 800 m: Y ostatnie 300 m: R FM 800 m: Y last 300 m: R	R	NIL

### EPDE AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPDE AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL

	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY. / NIL
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue. All TWYs. / NIL
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/15 SEC.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/15 SEC.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPDE AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**  
**EPDE AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	NIL
	Undulacja geoidy	
	Coordinates of TLOF or THR of FATO	NIL
	Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	

7	<b>Uwagi</b>	<p>Starty i lądowania dla śmigłowców na RWY 12/30 oraz na skrzyżowaniu TWY A i TWY D.</p> <p>Helicopter take-offs and landings on RWY 12/30 and at the intersection of TWY A and TWY D.</p>
	<b>Remarks</b>	

## EPDE AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPDE AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<p><b>DĘBLIN (EPDE) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514439N 0214546E 513613N 0221124E 512641N 0220423E 513509N 0213716E 514439N 0214546E</p>	<p><u>2500 ft</u> GND</p>	D	<p>DĘBLIN WIEŻA 122.750 MHz PL DĘBLIN TOWER 122.750 MHz EN</p>	6500 ft	<p>Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.</p>	NIL

## EPDE AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPDE AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	DĘBLIN RADIO	118.130	NIL	NIL	W czasie nieaktywności MCTR EPDE oraz MTMA EPDE. During inactivity of EPDE MCTR and EPDE MTMA.	Częstotliwość przydzielona dla Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego Lotniczej Akademii Wojskowej oraz Aeroklubu "Orląt".  Frequency assigned to Academic Training Centre of the Military University of Aviation and the Aero Club (Aeroklub "Orląt").
ATIS	-	140.350	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-518-475, +48-261-518-476, +48-261-518-477, +48-261-518-478, +48-261-518-479  ATIS phones: +48-261-518-475, +48-261-518-476, +48-261-518-477, +48-261-518-478, +48-261-518-479

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
MIL APP DĘBLIN	DĘBLIN ZBLIŻANIE DĘBLIN APPROACH	128.250	NIL	NIL	H24 TUE-FRI 0500-2100 (0400-2000)	NIL
MIL TWR DĘBLIN	DĘBLIN WIEŻA DĘBLIN TOWER	122.750	NIL	NIL	H24	NIL
PAR	DĘBLIN PRECYZYJNY DĘBLIN PRECISION	118.825	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	DĘBLIN GROUND	121.750	NIL	NIL	NOTAM	NIL
TWR	DĘBLIN DELIVERY	121.750	NIL	NIL	NOTAM	NIL

**EPDE AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPDE AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA-2000	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz	H24	513300.5N 0215327.2E	NIL	NIL	NIL

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
		IFF REC 1090 MHz					
ILS LOC 30 (06°E/JAN 21) CAT I	IDN	109.100 MHz	H24	513332.6N 0215214.6E	NIL	NIL	RWY 30, 295°, 0.47 km FM THR 12.
ILS GP 30	-	331.400 MHz	H24	513252.2N 0215416.2E	NIL	NIL	RDH: 53 ft GP 3.0°
DME 30	IDN	CH 28X	H24	513252.1N 0215416.2E	400 ft AMSL	NIL	NIL
NDB	ND	366.000 kHz	Patrz: Uwaga See: Remark	513229.4N 0215504.8E	NIL	NIL	857 m FM THR 30. NDB ND: godziny pracy - uzgadniać z organem kontroli lotniska DĘBLIN (EPDE TWR) z wyprzedzeniem 24 HR. Tel.: +48-261-517-330.

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							857 m FM THR 30. NDB ND: hours of operation - consult DĘBLIN aerodrome control unit (EPDE TWR) 24 HR in advance. Phone: +48-261-517-330.
NDB	NE	366.000 kHz	Patrz: Uwaga See: Remark	513338.7N 0215157.9E	NIL	NIL	850 m FM THR 12. NDB NE: godziny pracy - uzgadniać z organem kontroli lotniska DĘBLIN (EPDE TWR) z wyprzedzeniem



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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadawienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							24 HR. Tel.: +48-261-517-330.  850 m FM THR 12. NDB NE: hours of operation - consult DĘBLIN aerodrome control unit (EPDE TWR) 24 HR in advance. Phone: +48-261-517-330.
TACAN	TDN	CH 25X	H24	513313.7N 0215340.1E	NIL	NIL	NIL

**EPDE AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA**  
**EPDE AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

1 Wnioski o zezwolenie

1 Applications for permission

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie krajowych i zagranicznych cywilnych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW. Wniosek obowiązkowo powinien zawierać informacje o miejscu parkowania (APN C lub GA).

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu z wyprzedzeniem 24 HR w formie PPR do MIL ARO. Procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem: [www.41blsz.wp.mil.pl](http://www.41blsz.wp.mil.pl) w zakładce POZOSTAŁE.

Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE. Parking spot (APN C or GA) must be included in the application.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to MIL ARO 24 HR in advance by means of PPR. The PPR procedure and form are available on the AD administrator's website: [www.41blsz.wp.mil.pl](http://www.41blsz.wp.mil.pl) in the POZOSTAŁE tab.

Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, refuelling, protection of ACFT – only with the AD administrator.

## EPDE AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPDE AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPDE AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPDE AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Zasady ogólne

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPDE oraz MTMA EPDE możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR EPDE lub APP EPDE wydanego na podstawie planu lotu złożonego z powietrza nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, poziom lotu oraz inne istotne informacje (gdy konieczne).

### 2 Procedury dla lotów VFR

Doloty i odloty VFR do/z lotniska DĘBLIN mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

### 1 General rules

Overflights of aircraft through EPDE MCTR and EPDE MTMA are possible after obtaining permission from EPDE TWR or EPDE APP issued on the basis of abbreviated AFIL not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight level and other relevant information (if necessary).

### 2 Procedures for VFR flights

VFR arrivals and departures to/from DĘBLIN aerodrome may be conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	513403N 0220752E	Most na rzece Wieprz w m. Baranów Bridge over the Wieprz river in Baranów

<b>Punkt Point</b>	<b>Współrzędne geograficzne Geographical coordinates</b>	<b>Opis Description</b>
<b>CHARLIE</b>	512322N 0221450E	Węzeł drogowy w m. Markuszów Traffic Cord in Markuszów
<b>GOLF</b>	512853N 0215441E	M. Wólka Gołębska Wólka Gołębska
<b>KILO</b>	512444N 0220312E	M. Końskowola Końskowola
<b>LIMA</b>	514423N 0214029E	Stacja kolejowa w m. Sobolew Railway station at Sobolew
<b>MIKE</b>	513125N 0221857E	Kościół w m. Michów Church in Michów
<b>NOVEMBER</b>	513512N 0215620E	M. Krasnogliny Krasnogliny
<b>OSCAR</b>	513206N 0214540E	Kościół w m. Opactwo Church in Opactwo
<b>PAPA</b>	512440N 0215542E	Kościół w m. Góra Puławska Church in Góra Puławska
<b>SIERRA</b>	513125N 0215158E	M. Matygi Matygi
<b>TANGO</b>	513553N 0213325E	Oczyszczalnia ścieków w m. Wójtostwo Sewage Treatment Plant in Wójtostwo
<b>YANKEE</b>	513823N 0215901E	Budynek szkoły z boiskiem sportowym w m. Oszczywik School building with sports ground in Oszczywik

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego w MCTR EPDE lub MTMA EPDE załoga statku powietrznego w locie VFR lub locie specjalnym VFR może otrzymać instrukcje oczekiwania nad jednym z punktów VFR lub w innej określonej przez TWR DĘBLIN lub APP DĘBLIN pozycji.

### 2.1 TRASY VFR

**Trasa VFR T-S:** punkt TANGO (oczyszczalnia ścieków w m. Wójtostwo) wykonywać lot z ominięciem aktywnej strefy EPTR181A, B - punkt OSCAR (Kościół w m. Opactwo) - punkt SIERRA (m. Matygi) - lotnisko DĘBLIN.

**Trasa VFR P-S:** punkt PAPA (Kościół w m. Góra Puławska) - punkt GOLF (M. Wólka Gołębska) - punkt SIERRA (m. Matygi) - lotnisko DĘBLIN.

**Trasa VFR N-L:** lotnisko DĘBLIN - punkt NOVEMBER (M. Krasnogiłny) - punkt LIMA (stacja kolejowa w m. Sobolew).

**Trasa VFR S-P:** lotnisko DĘBLIN - punkt SIERRA (m. Matygi) - punkt GOLF (M. Wólka Gołębska) - punkt PAPA (Kościół w m. Góra Puławska).

2.2. Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPDE należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

2.3. Kontroler TWR EPDE może ustalić inne trasy VFR.

2.4. Statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania na wysokości nie większej niż 1200 ft AMSL nad następującymi punktami: południowe oczekiwanie punkt SIERRA lub północne oczekiwanie punkt NOVEMBER.

Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1200 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

2.5. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego w MCTR EPDE lub MTMA EPDE załoga statku powietrznego w locie VFR lub locie specjalnym VFR może otrzymać instrukcje oczekiwania nad jednym z punktów VFR lub w innej określonej przez TWR EPDE lub APP EPDE pozycji.

2.6. Start w MCTR EPDE z miejsca innego niż lotnisko DĘBLIN jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR EPDE. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z DĘBLIN TWR.

### 3 Utrata łączności w locie VFR

3.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w MCTR EPDE bez zamiaru lądowania na lotnisku DĘBLIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPDE, wlot do MCTR jest zabroniony.

3.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu z zamiarem lądowania na lotnisku DĘBLIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPDE lub w MCTR EPDE, należy:

In case of air traffic congestion within EPDE MCTR or EPDE MTMA, an aircraft crew conducting a VFR or special VFR flight may expect holding at one of the VFR points or at other position specified by DĘBLIN TWR or DĘBLIN APP.

### 2.1 VFR ROUTES

**VFR route T-S:** point TANGO (Sewage treatment plant in Wójtostwo) conduct flight by passing active EPTR181A, B areas - point OSCAR (Church in Opactwo) - point SIERRA (Matygi) - DĘBLIN aerodrome.

**VFR route P-S:** point PAPA (Church in Góra Puławska) - point GOLF (Wólka Gołębska) - point SIERRA (Matygi) - DĘBLIN aerodrome.

**VFR route N-L:** DĘBLIN aerodrome - point NOVEMBER (Krasnogiłny) - point LIMA (railway station at Sobolew).

**VFR route S-P:** DĘBLIN aerodrome - point SIERRA (Matygi) - point GOLF (Wólka Gołębska) - point PAPA (Church in Góra Puławska).

2.2. Flights along the VFR routes in controlled airspace of EPDE shall be conducted at an altitude not greater than 1500 ft AMSL unless ATC unit cleared otherwise.

2.3. EPDE TWR controller can settle other VFR routes.

2.4. Aircraft flying under VFR may expect holding at an altitude not greater than 1200 ft AMSL at one of the following designated points: south holding over point SIERRA or north holding over point NOVEMBER.

Holding procedure shall be conducted at an altitude not greater than 1200 ft AMSL, unless ATC unit cleared otherwise.

2.5. In case of air traffic intensity within EPDE MCTR or EPDE MTMA, an aircraft crew conducting a VFR or special VFR flight may expect holding at one of the VFR points or at other position specified by EPDE TWR or EPDE APP.

2.6. Take-off within the EPDE MCTR from a site other than DĘBLIN aerodrome is possible upon permission from the EPDE TWR. If no two-way radio communication with EPDE TWR can be established from the departure site, the clearance must be obtained by telephone and the communication must be established immediately after take-off.

### 3 Radio communication failure on VFR flight

3.1. If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into MCTR EPDE with destination other than DĘBLIN aerodrome before reaching the MCTR EPDE limits, entry to MCTR is forbidden.

3.2. If radio communication fails in flight with FPL filed with destination at DĘBLIN aerodrome before reaching the MCTR EPDE or MCTR EPDE limits, the aircrew shall:

a. W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- ustawić na transponderze w modzie A kod 7600,
- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR DĘBLIN,
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania dostępne na statku powietrznym,
- 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 NOVEMBER 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 NOVEMBER następnie wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY,
- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą drogę do kolowania, następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME;

b. W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- ustawić na transponderze w modzie A kod 7600,
- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR DĘBLIN,
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania dostępne na statku powietrznym,
- 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 SIERRA do czasu odebrania 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 TWR należy oczekiwać 5 minut nad punktem SIERRA następnie wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY,

a. During arrival and approach from the northern side of the aerodrome:

- set the transponder to mode A code 7600,
- make an arrival to reach NOVEMBER point and await visual signals from DĘBLIN TWR,
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding,
- after receiving a 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 NOVEMBER 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 TWR, hold over NOVEMBER 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 last available TWY, then stop and wait for the FOLLOW ME car;

b. during arrival and approach from the southern side of the aerodrome:

- set the transponder to mode A code 7600,
- make an approach to reach SIERRA point and await visual signals from DĘBLIN TWR,
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding,
- after receiving a 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 SIERRA 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 TWR, hold over SIERRA point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions,

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą TWY, następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

**Uwaga:** Maksymalna wysokość oczekiwania nad punktem NOVEMBER lub SIERRA wynosi 1200 ft AMSL.

#### 4 Procedura OVERHEAD PATTERN

Minimalne warunki meteorologiczne dla procedury OVERHEAD PATTERN:

- pułap chmur 2000 ft AGL,
- widzialność 5 km.

Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 1900 ft AMSL (1500 ft AGL) i w odległości 3 NM od progu RWY. Standardowo wszystkie manewry rozformowania grupy należy wykonywać w kierunku północnym.

#### 5 Procedura CLOSED PATTERN

Minimalne warunki meteorologiczne dla procedury CLOSED PATTERN:

- pułap chmur 2000 ft AGL,
- widzialność 5 km.

Procedura CLOSED PATTERN może być wykonywana nie wyżej niż 1900 ft AMSL (1500 ft AGL).

Standardowo wszystkie manewry w procedurze CLOSED PATTERN należy wykonywać w kierunku północnym.

#### 6 Procedury dla lotów IFR

##### 6.1 Utrata łączności w locie IFR

###### PRZYLOT STATKU POWIETRZNEGO

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MTMA EPDE należy:

- ustawić na transponderze w modzie A kod 7600,
- przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej,
- bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC,
- jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio

- after landing vacate the RWY immediately into the last available TWY, then stop and wait for the FOLLOW ME car.

**Remark:** Maximum holding altitude over NOVEMBER or SIERRA points is 1200 ft AMSL.

#### 4 OVERHEAD PATTERN procedure

The minimum meteorological conditions for the OVERHEAD PATTERN procedure:

- cloud ceiling - 2000 ft AGL,
- visibility - 5 km.

The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 1900 ft AMSL (1500 ft AGL) and within a distance of 3 NM from the RWY THR. As a standard, all manoeuvres of disbanding the group shall be carried out in a northerly direction.

#### 5 CLOSED PATTERN procedure

The minimum meteorological conditions for the CLOSED PATTERN procedure:

- cloud ceiling - 2000 ft AGL,
- visibility - 5 km.

The CLOSED PATTERN procedure may be performed not higher than 1900 ft AMSL (1500 ft AGL).

As a standard, all manoeuvres of the CLOSED PATTERN procedure shall be carried out in a northerly direction.

#### 6 IFR procedures

##### 6.1 Radio communication failure on IFR flight

###### AIRCRAFT ARRIVAL

In the event of loss of communications during an IFR flight conducted within the EPDE MTMA, the air crew shall:

- set the transponder to mode A code 7600,
- for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude,
- without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC,
- if loss of communication occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach

nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPDE,

- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania,
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR,
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą TWY, następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME,
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### ODLOT STATKU POWIETRZNEGO

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MTMA EPDE, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić na transponderze w modzie A kod 7600,
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kod 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej,
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC,
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania,
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR,
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą TWY, następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME,
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA Z WYKORZYSTANIEM  
RADARU PRECYZYJNEGO PODEJŚCIA

procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPDE,

- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid,
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals,
- g. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the last available TWY, then stop and wait for the FOLLOW ME car,
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### AIRCRAFT DEPARTURE

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and loss of communications occurred within EPDE MTMA, the flight crew shall take action to return to the take-off aerodrome and:

- a. set the transponder to mode A code 7600,
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude,
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC,
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid,
- e. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals,
- f. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the last available TWY, then stop and wait for the FOLLOW ME car,
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

APPROACH WITH THE USE OF PRECISION APPROACH  
RADAR

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP DĘBLIN.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP DĘBLIN lub DĘBLIN TWR nie powiodły się, należy:

- a. ustawić na transponderze w modzie A kod 7600,
- b. kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze odlotu po nieudanym podejściu lub otrzymanymi uprzednio od ATC,
- c. po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPDE,
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania,
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR,
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wyłączyć i opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą TWY, następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME,
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### STATEK POWIETRZNY KOLUJĄCY DO STARTU

W przypadku utraty łączności podczas kolowania do startu należy:

- a. zatrzymać ACFT,
- b. oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

#### STATEK POWIETRZNY ZNAJUJĄCY SIĘ NA DRODZE STARTOWEJ

W przypadku utraty łączności na RWY należy opuścić natychmiast RWY w ostatnią możliwą drogę do kolowania,

After the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be not longer than 5 seconds.

In the event of a break longer than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If loss of communications has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with DĘBLIN APP.

If multiple attempts to establish radio contact on all available frequencies with the PAR controller, DĘBLIN APP or DĘBLIN TWR have failed, the air crew shall:

- a. set the transponder to mode A code 7600,
- b. continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure or as instructed previously by ATC,
- c. after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in MIL AD 4 EPDE,
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated (chosen) radio navigation aid,
- e. after stabilizing on final approach, observe the TWR for light signals,
- f. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the last available TWY, then stop and wait for the FOLLOW ME car,
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### AIRCRAFT TAXIING FOR TAKE-OFF

If loss of communications occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- a. stop the ACFT,
- b. wait for the FOLLOW ME car

#### AIRCRAFT ON THE RWY

If loss of communication occurs when the ACFT is on the RWY the air crew shall immediately vacate the RWY at the last



następnie zatrzymać się i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

available TWY, then stop the ACFT and wait for the FOLLOW ME car.

## EPDE AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPDE AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPDE AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPDE AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPDE 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 12, RWY 30)	AD 4 EPDE 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS x or LOC x) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 13

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPDE 12 - 21
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPDE 13 - 1

**EPDE AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPDE AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

AERODROME CHART - ICAO

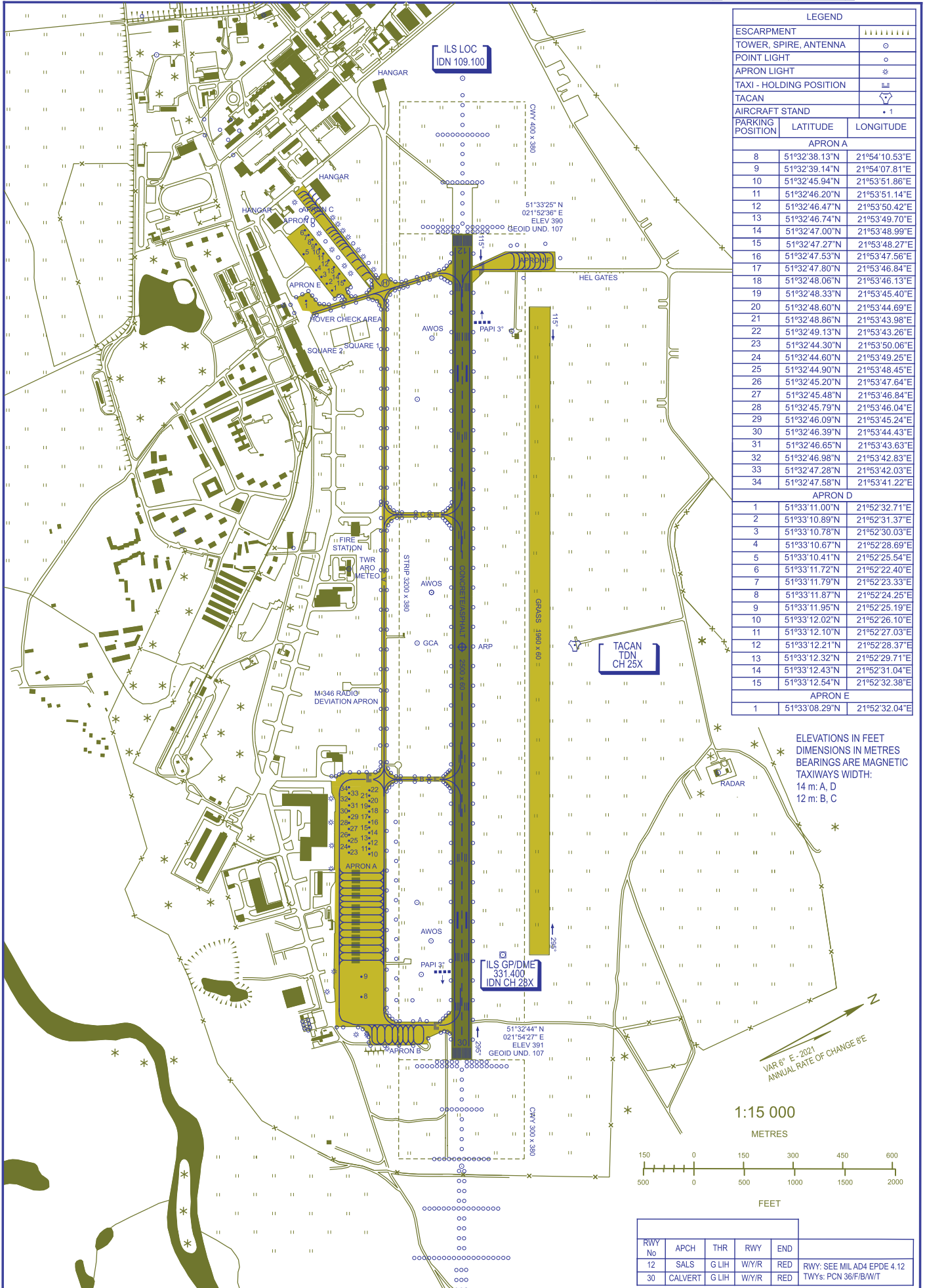
51°33'04" N  
021°53'31" E

ELEV 394 ft  
GEOID UND. 105 ft

Deblin APPROACH 128.250  
Deblin TOWER 122.750  
Deblin GROUND 121.750

Deblin DELIVERY 121.750  
ATIS 140.350

DEBLIN



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Infrastructure changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DEBLIN  
RWY 12/30

RWY 12 - 30

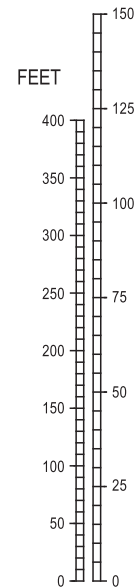
### DECLARED DISTANCES

RWY 12		RWY 30
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2500
2800	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2900
2500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2500
2500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500

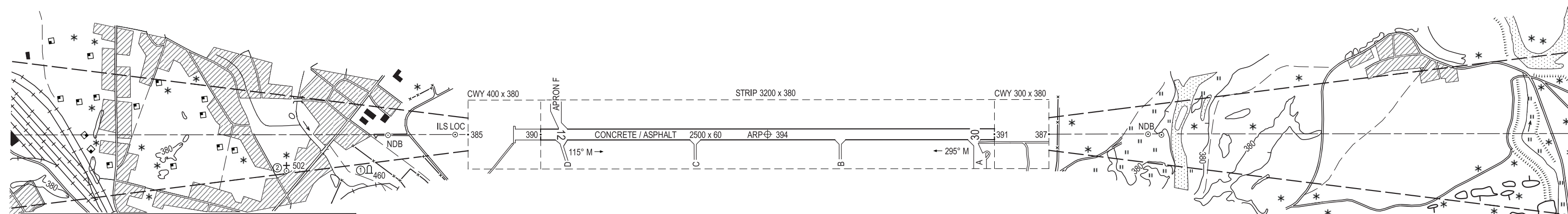
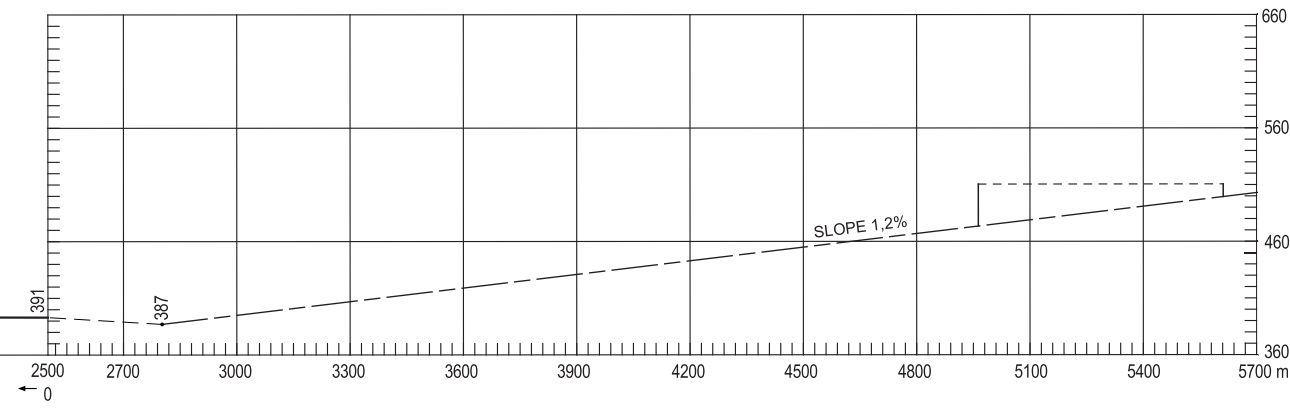
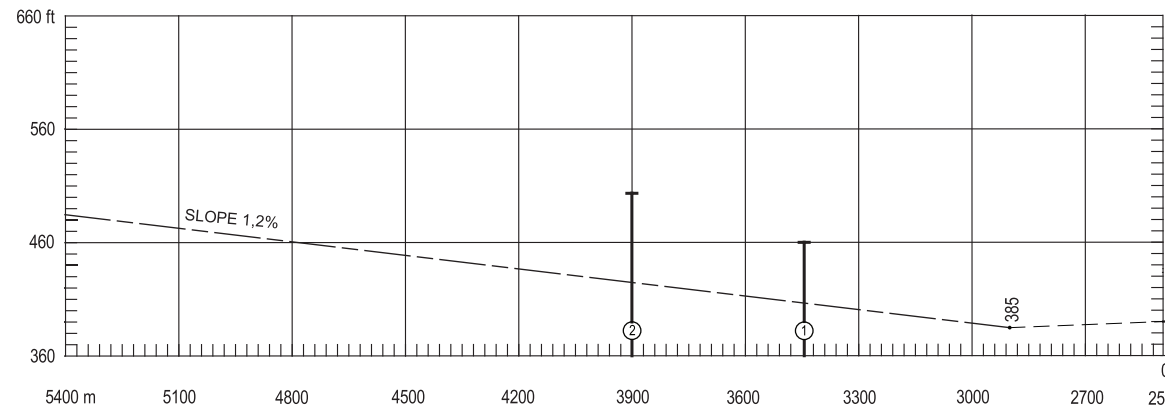
MAGNETIC  
VARIATION 6°E 2021

METRES

FEET



VERTICAL SCALE  
1 : 2 000

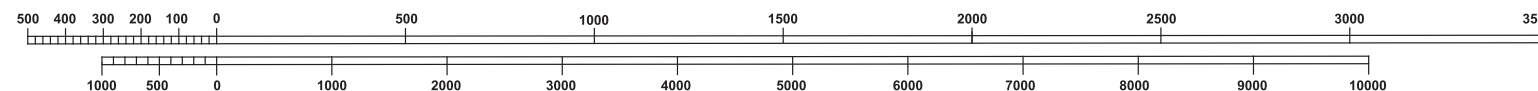


### LEGEND

IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 400 ~
WOODED OR BUILDINGS AREAS	* [hatched] *
PENETRATING PLANE SURFACE	- - - - -

HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000

METRES



FEET

### AMENDMENT RECORD

No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction: Correction: Page number changed.

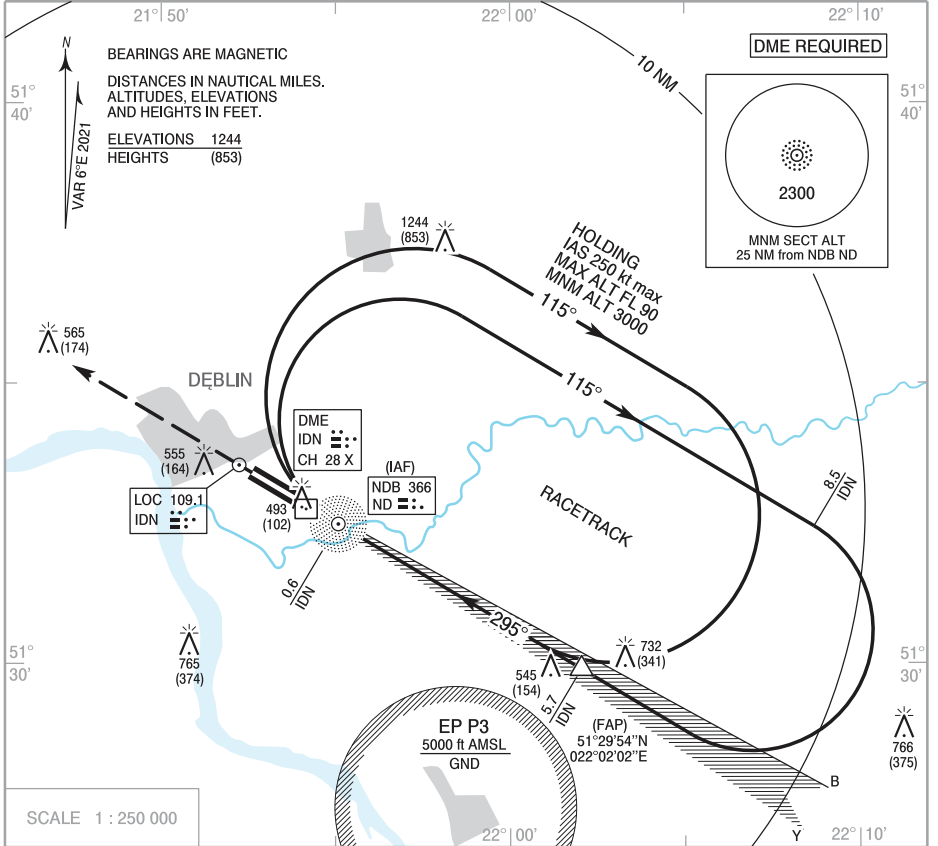
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 30

Deblin APPROACH 128.250  
Deblin GROUND 121.750  
Deblin TOWER 122.750  
ATIS 140.350

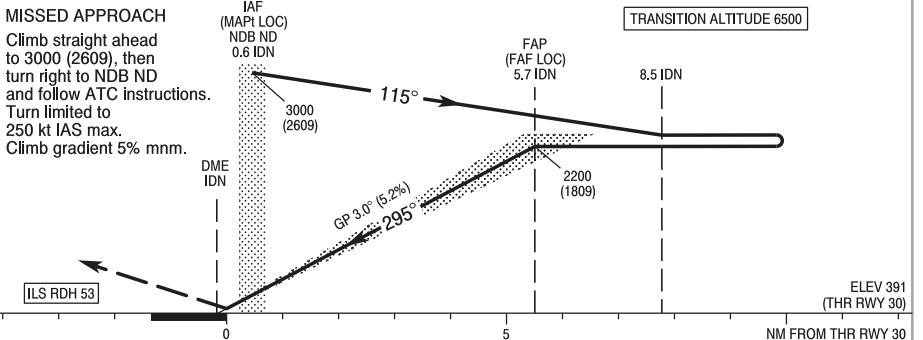
**DEBLIN**  
**ILS z or LOC z**  
**RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2609), then turn right to NDB ND and follow ATC instructions. Turn limited to 250 kt IAS max. Climb gradient 5% mnm.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed kt	Distance FAF - MAPt 5.1 NM							
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	621 (230)	634 (243)	642 (251)	652 (261)	670 (279)	Time	min : s	4 : 20	3 : 05	2 : 15	1 : 50	1 : 30	1 : 20
	LOC (OCH AAL)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Dist. to IDN	5.7	5.0	4.0	3.0	2.0	1.3	0.8	
						Altitude	2200	1975	1660	1345	1030	814		



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN**  
ILS z or LOC z  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

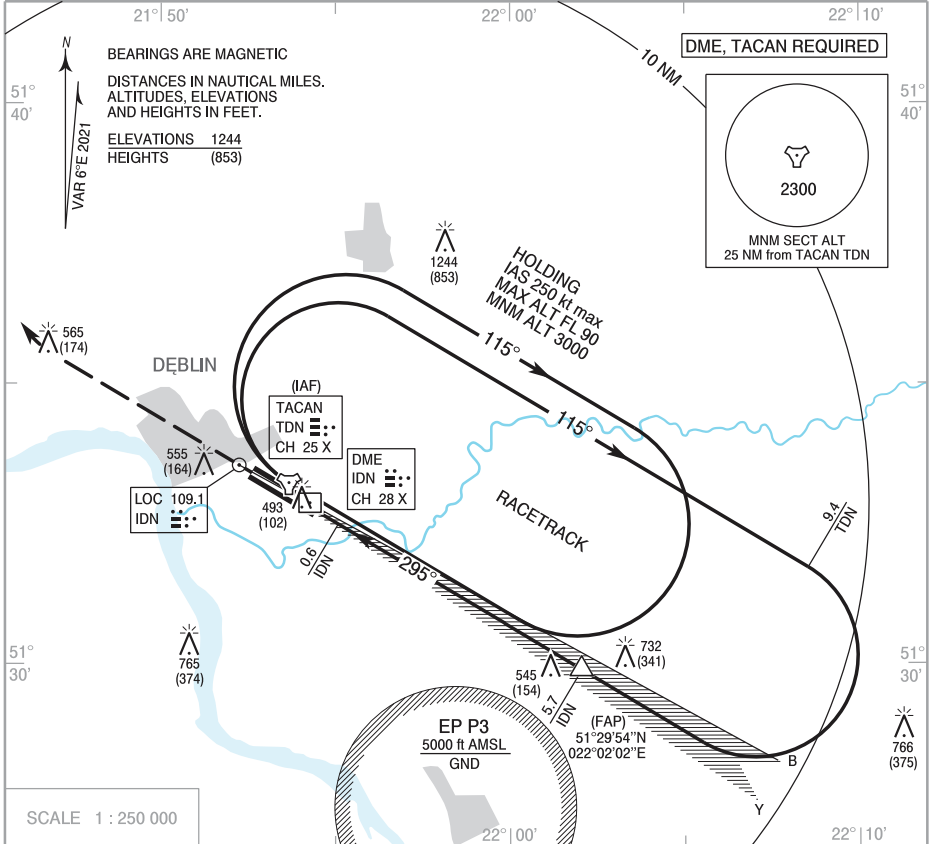
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ND	51°32'29.4"N	021°55'40.8"E		
FAP (FAF LOC)	51°29'54.2"N	022°02'01.9"E	300.83° GEO (295° MAG) LOC IDN	5.69 NM DME IDN
MAPt (LOC)	51°32'29.4"N	021°55'04.8"E	300.78° GEO (295° MAG) LOC IDN	0.63 NM DME IDN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 30

Deblin APPROACH	128.250
Deblin GROUND	121.750
Deblin TOWER	122.750
ATIS	140.350

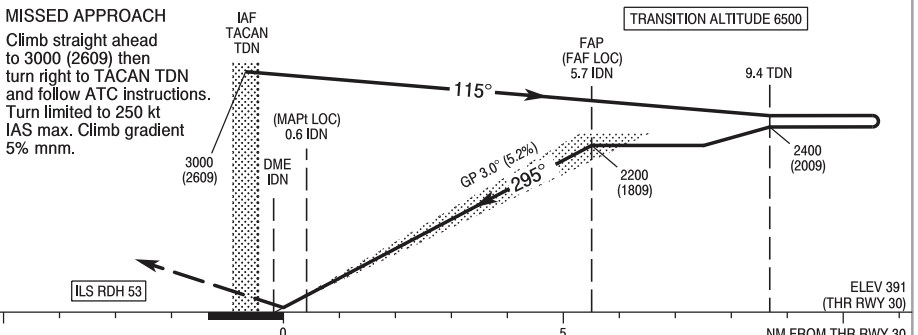
**DEBLIN  
ILS y or LOC y  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2609) then turn right to TACAN TDN and follow ATC instructions. Turn limited to 250 kt IAS max. Climb gradient 5% mm.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.1 NM								
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	621 (230)	634 (243)	642 (251)	652 (261)	670 (279)	Time	min : s	4 : 20	3 : 05	2 : 15	1 : 50	1 : 30	1 : 20
	LOC (OCH AAL)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Dist. to IDN	5.7	5.0	4.0	3.0	2.0	1.3		
						Altitude	2200	1975	1660	1345	1030	814		

**INSTRUMENT  
 APPROACH  
 CHART - ICAO**

**DEBLIN**  
 ILS y or LOC y  
 RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

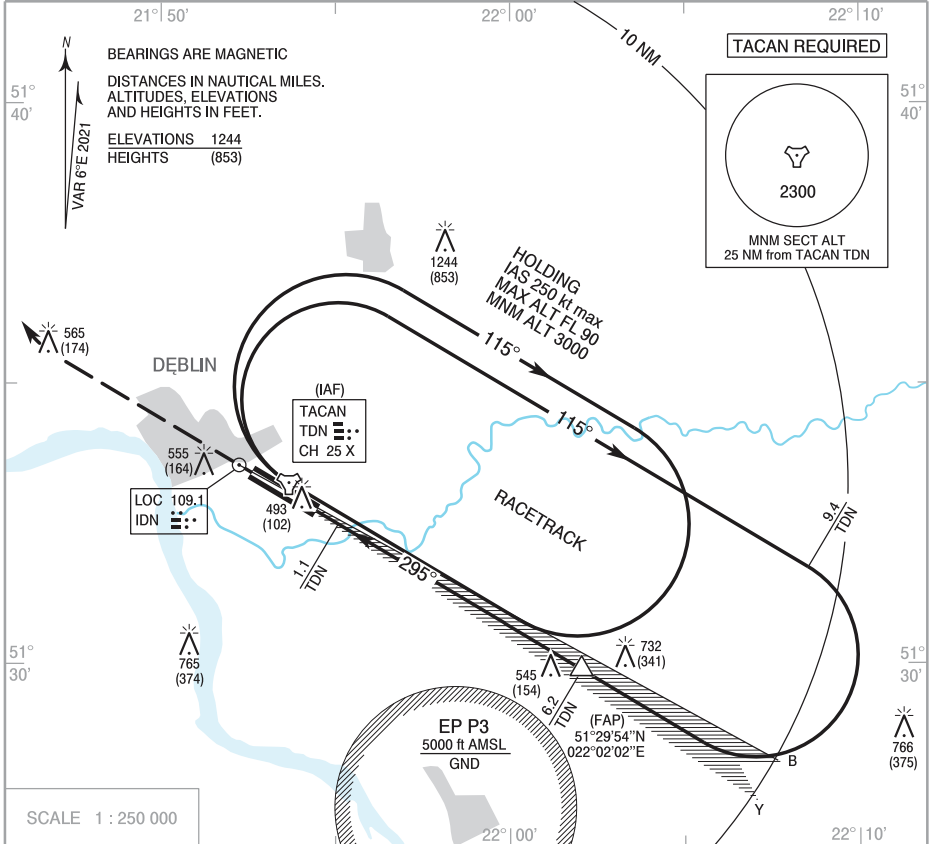
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDN	51°33'13.7"N	021°53'40.1"E		
FAP (FAF LOC)	51°29'54.2"N	022°02'01.9"E	300.83° GEO (295° MAG) LOC IDN	5.69 NM DME IDN
MAPt (LOC)	51°32'29.4"N	021°55'04.8"E	300.78° GEO (295° MAG) LOC IDN	0.63 NM DME IDN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 30

Deblin APPROACH	128.250
Deblin GROUND	121.750
Deblin TOWER	122.750
ATIS	140.350

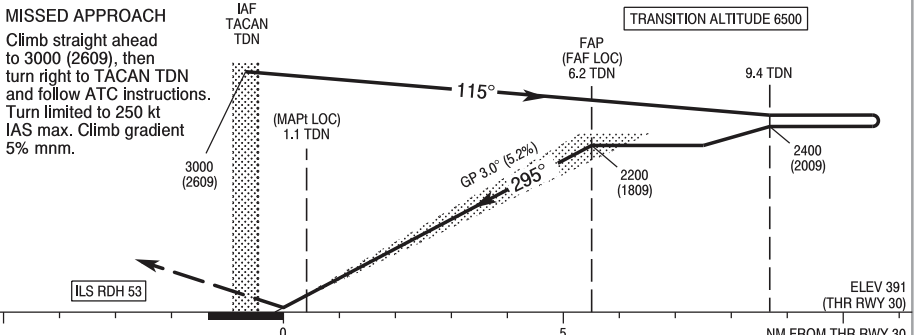
**DEBLIN**  
ILS x or LOC x  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2609), then turn right to TACAN TDN and follow ATC instructions. Turn limited to 250 kt IAS max. Climb gradient 5% mm.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.1 NM								
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	621 (230)	634 (243)	642 (251)	652 (261)	670 (279)	Time	min : s	4 : 20	3 : 05	2 : 15	1 : 50	1 : 30	1 : 20
	LOC (OCH AAL)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Dist. to TDN		6.2	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
						Altitude		2200	2135	1815	1500	1185	870	814

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN**  
ILS x or LOC x  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDN	51°33'13.7"N	021°53'40.1"E		
FAP (FAF LOC)	51°29'54.2"N	022°02'01.9"E	300.83° GEO (295° MAG) LOC IDN	6.20 NM TACAN TDN
MAPt (LOC)	51°32'29.4"N	021°55'04.8"E	300.78° GEO (295° MAG) LOC IDN	1.14 NM TACAN TDN
Final approach descent angle: 3.00°				

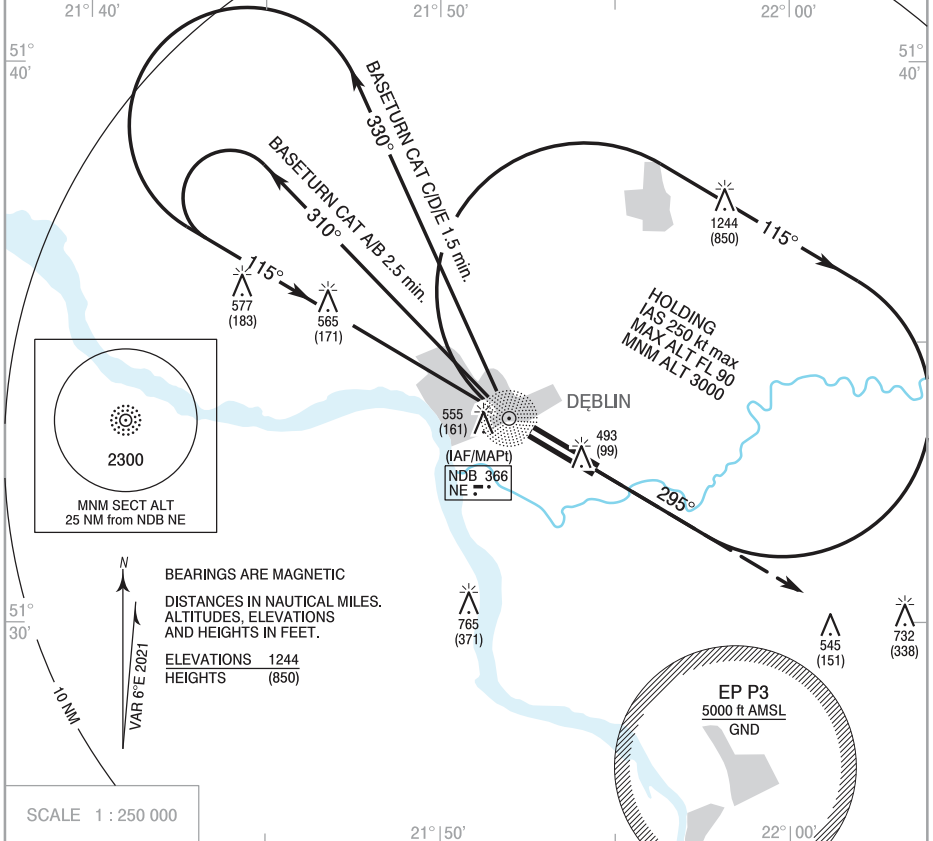
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 12 ELEV 390 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

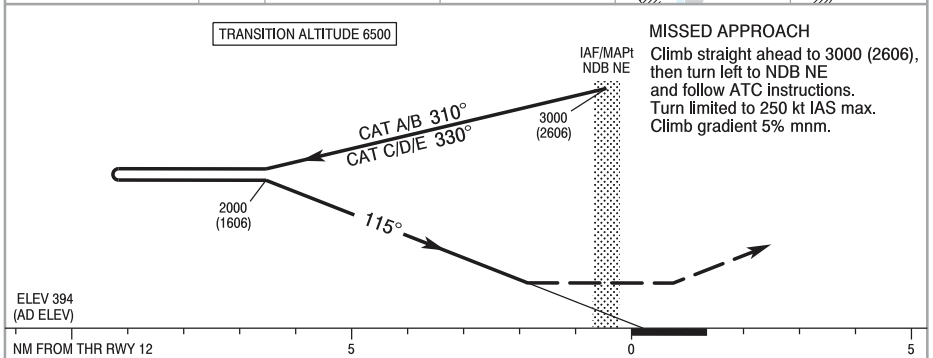
DeblIn APPROACH 128.250  
DeblIn GROUND 121.750  
DeblIn TOWER 122.750  
ATIS 140.350

**DEBŁIN  
NDB**

**RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	884 (490)	884 (490)	884 (490)	884 (490)	884 (490)
Circling	884 (490)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN  
NDB  
RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NE	51°33'38.7"N	021°51'57.9"E		
MAPt NDB NE	51°33'38.7"N	021°51'57.9"E		

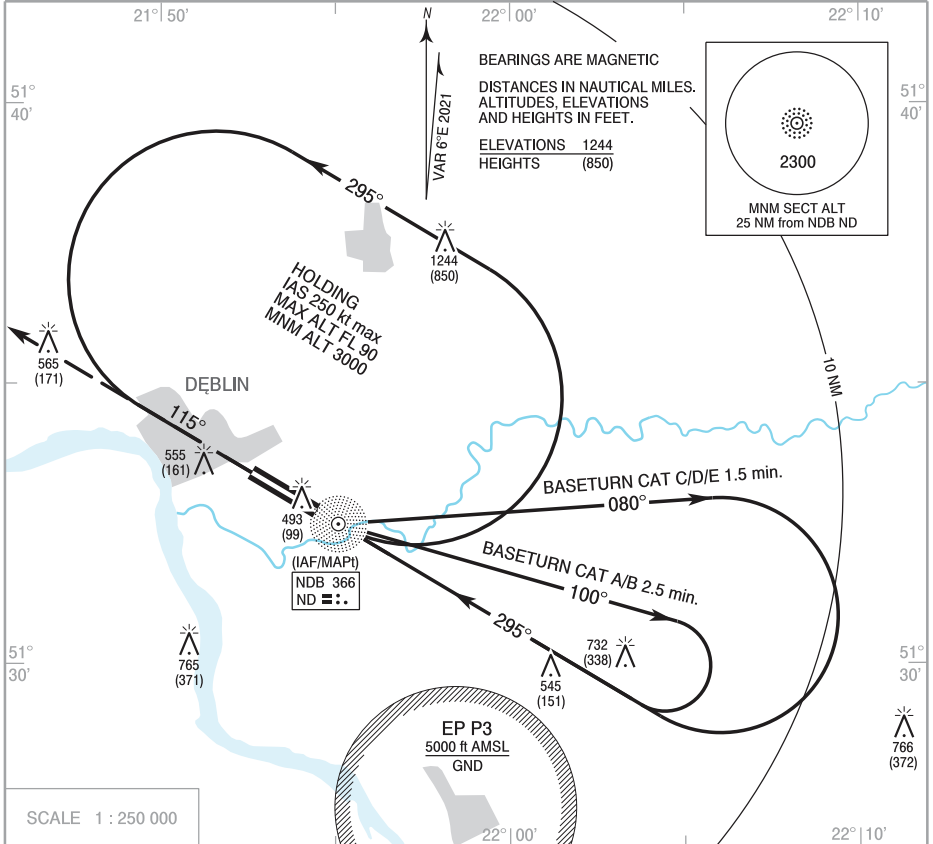
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Deblin APPROACH 128,250  
Deblin GROUND 121,750  
Deblin TOWER 122,750  
ATIS 140,350

**DEBLIN  
NDB  
NDB**

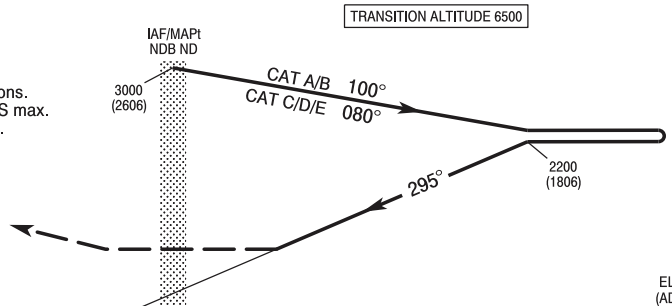
**RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2606), then turn right to NDB ND and follow ATC instructions. Turn limited to 250 kt IAS max. Climb gradient 5% mnm.



5 0 5 NM FROM THR RWY 30

Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	1034 (640)	1034 (640)	1034 (640)	1034 (640)	1034 (640)
Circling	1034 (640)	1034 (640)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN  
NDB  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ND	51°32'29.4"N	021°55'04.8"E		
MAPt NDB ND	51°32'29.4"N	021°55'04.8"E		

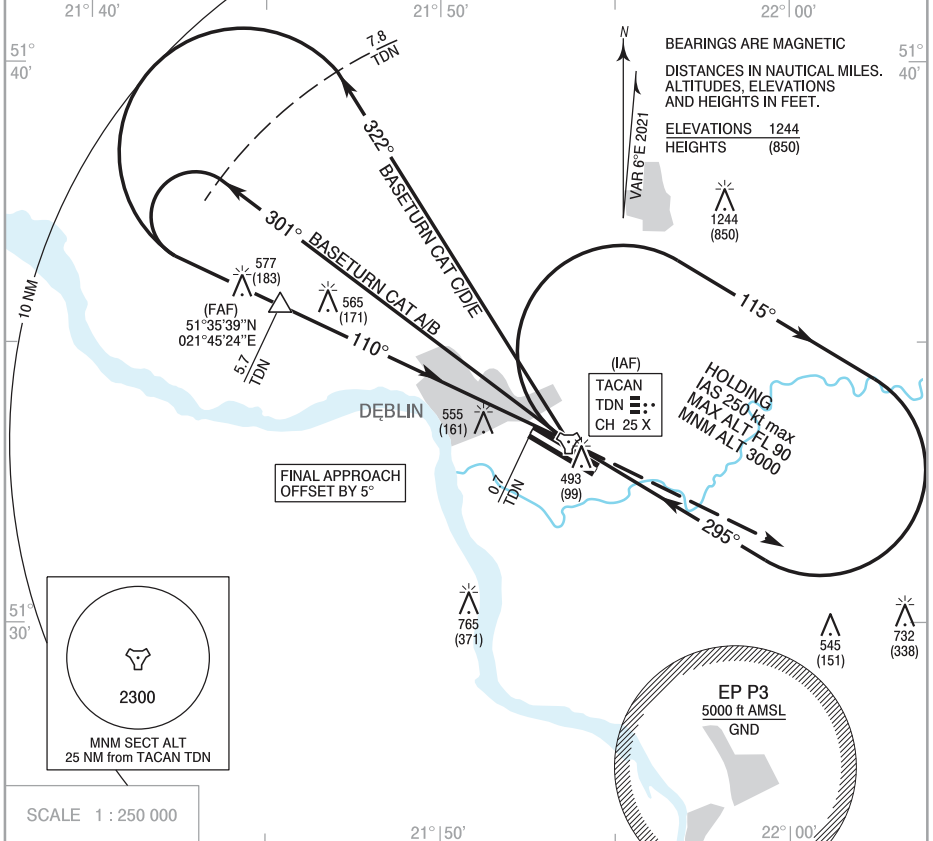
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 12 ELEV 390 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

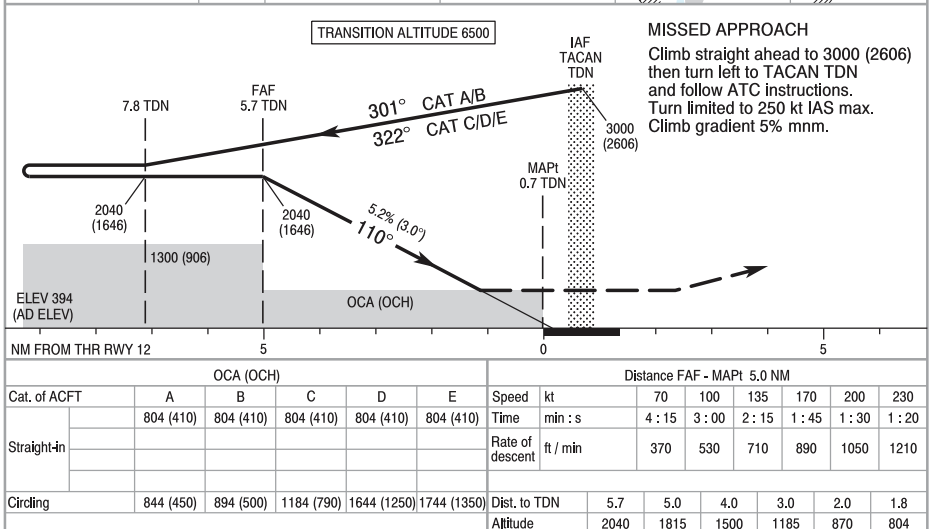
Debln APPROACH 128.250  
Debln GROUND 121.750  
Debln TOWER 122.750  
ATIS 140.350

**DEBLIN  
TACAN z**

**RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN  
TACAN z  
RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**

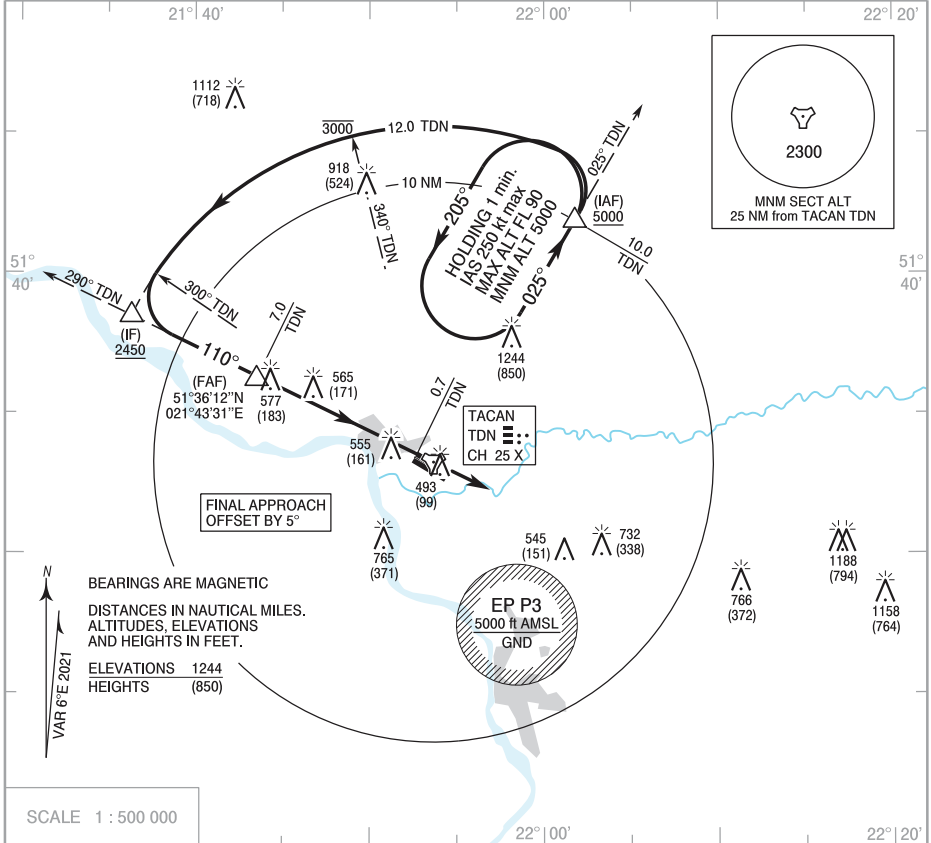
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDN	51°33'13.7"N	021°53'40.1"E		
FAF	51°35'39.0"N	021°45'24.0"E	296.00° GEO (290° MAG) TACAN TDN	5.70 NM TACAN TDN
MAPt	51°33'30.9"N	021°52'41.4"E	296.00° GEO (290° MAG) TACAN TDN	0.67 NM TACAN TDN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 12 ELEV 390 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

DebIn APPROACH 128.250  
DebIn GROUND 121.750  
DebIn TOWER 122.750  
ATIS 140.350

**DEBLIN  
TACAN y  
RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



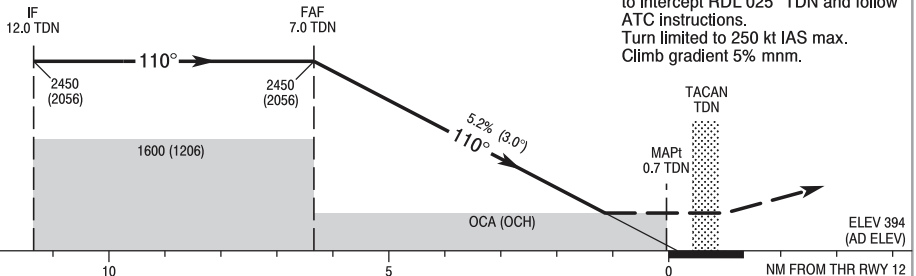
Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

SCALE 1 : 500 000

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2606)  
then turn left climbing to 5000 (4606)  
to intercept RDL 025° TDN and follow  
ATC instructions.  
Turn limited to 250 kt IAS max.  
Climb gradient 5% mnm.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.3 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	804 (410)	804 (410)	804 (410)	804 (410)	804 (410)	Time	min : s	5 : 25	3 : 50	2 : 50	2 : 15	1 : 55	1 : 40
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Dist. to TDN	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
						Altitude	2450	2130	1810	1495	1180	865	804

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN**  
**TACAN y**  
**RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**

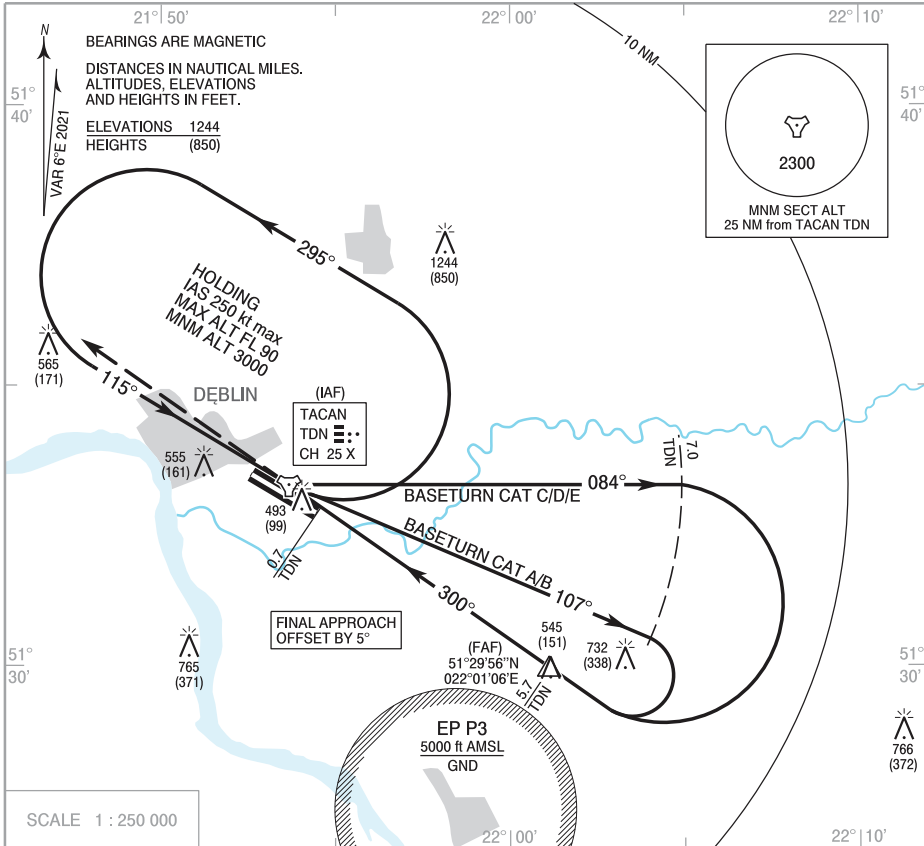
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°41'51.0"N	022°01'45.7"E	031.00° GEO (025° MAG) TACAN TDN	10.00 NM TACAN TDN
IF	51°38'18.9"N	021°36'14.6"E	296.00° GEO (290° MAG) TACAN TDN	12.00 NM TACAN TDN
FAF	51°36'12.0"N	021°43'31.0"E	296.00° GEO (290° MAG) TACAN TDN	7.00 NM TACAN TDN
MAPt	51°33'30.9"N	021°52'41.4"E	296.00° GEO (290° MAG) TACAN TDN	0.67 NM TACAN TDN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Deblin APPROACH 128,250  
Deblin GROUND 121,750  
Deblin TOWER 122,750  
ATIS 140,350

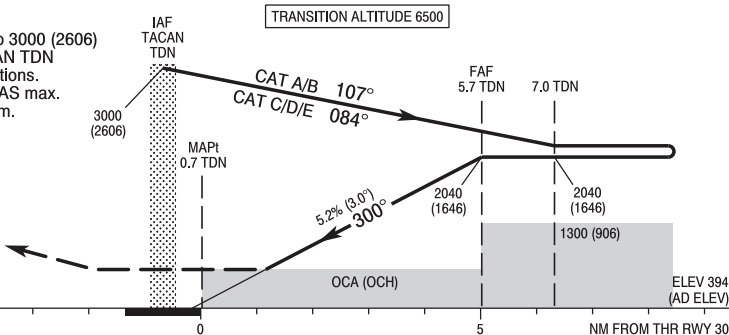
**DEBLIN  
TACAN z  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2606)  
then turn right to TACAN TDN  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 250 kt IAS max.  
Climb gradient 5% mnm.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230
Straight-in	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	kt	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20
						Time						
Circling	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
						ft / min						
						Dist. to TDN	5.7	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
						Altitude	2040	1815	1500	1185	870	814

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**DEBLIN  
TACAN z  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

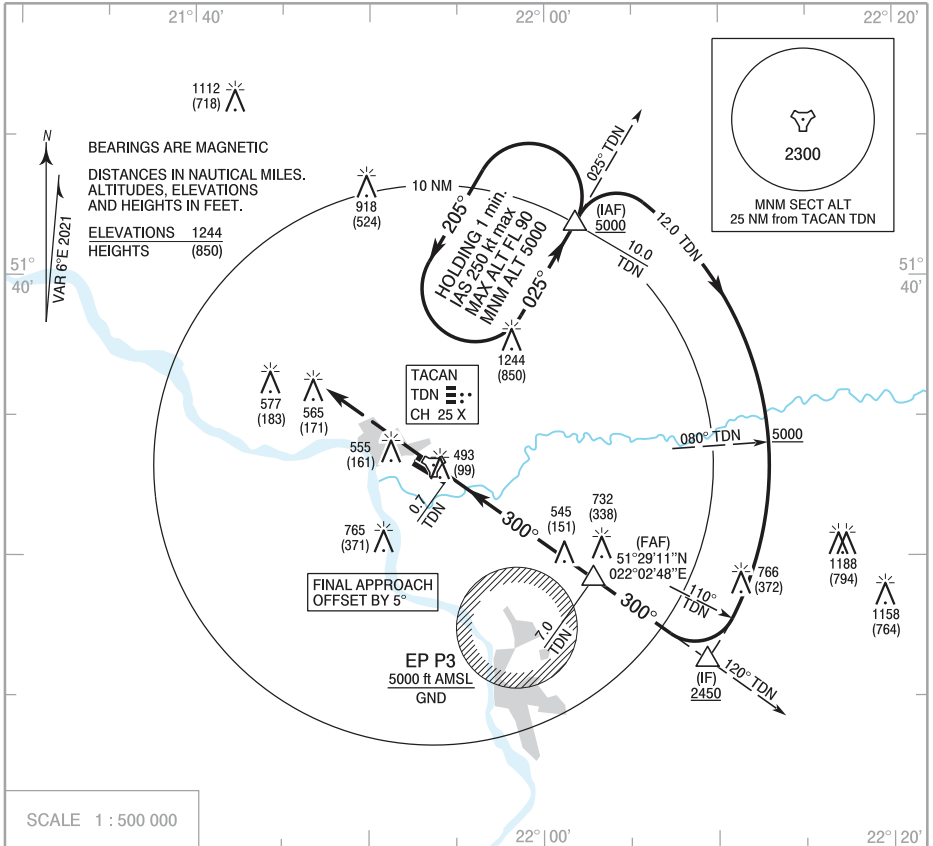
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TDN	51°33'13.7"N	021°53'40.1"E		
FAF	51°29'56.0"N	022°01'06.0"E	126.00° GEO (120° MAG) TACAN TDN	5.70 NM TACAN TDN
MAPt	51°32'50.1"N	021°54'33.2"E	126.00° GEO (120° MAG) TACAN TDN	0.68 NM TACAN TDN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 30 ELEV 391 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Deblin APPROACH 128.250  
Deblin GROUND 121.750  
Deblin TOWER 122.750  
ATIS 140.350

**DEBLIN  
TACAN y  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

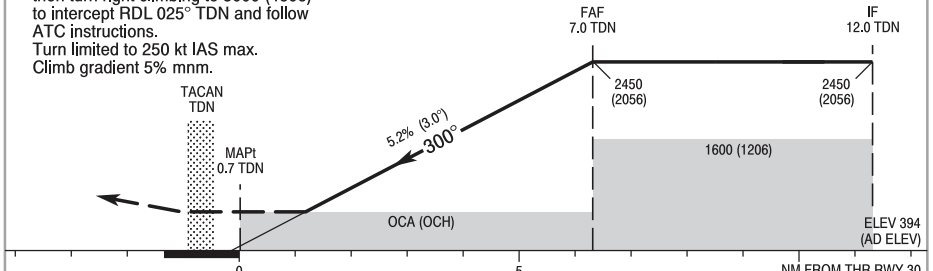


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2606)  
then turn right climbing to 5000 (4606)  
to intercept RDL 025° TDN and follow  
ATC instructions.  
Turn limited to 250 kt IAS max.  
Climb gradient 5% mnm.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.3 NM								
	A	B	C	D	E	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8		
Straight-in	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	814 (420)	Speed	kt	70	100	135	170	200	230	
						Time	min : s	5 : 25	3 : 50	2 : 50	2 : 15	1 : 55	1 : 40	
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling	844 (450)	894 (500)	1184 (790)	1644 (1250)	1744 (1350)	Dist. to TDN		7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
						Altitude		2450	2130	1810	1495	1180	865	814



INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAODEBLIN  
TACAN y  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°41'51.0"N	022°01'45.7"E	031.00° GEO (025° MAG) TACAN TDN	10.00 NM TACAN TDN
IF	51°26'16.5"N	022°09'18.5"E	126.00° GEO (120° MAG) TACAN TDN	12.00 NM TACAN TDN
FAF	51°29'11.0"N	022°02'48.0"E	126.00° GEO (120° MAG) TACAN TDN	7.00 NM TACAN TDN
MAPt	51°32'50.1"N	021°54'33.2"E	126.00° GEO (120° MAG) TACAN TDN	0.68 NM TACAN TDN
Final approach descent angle: 3.00°				

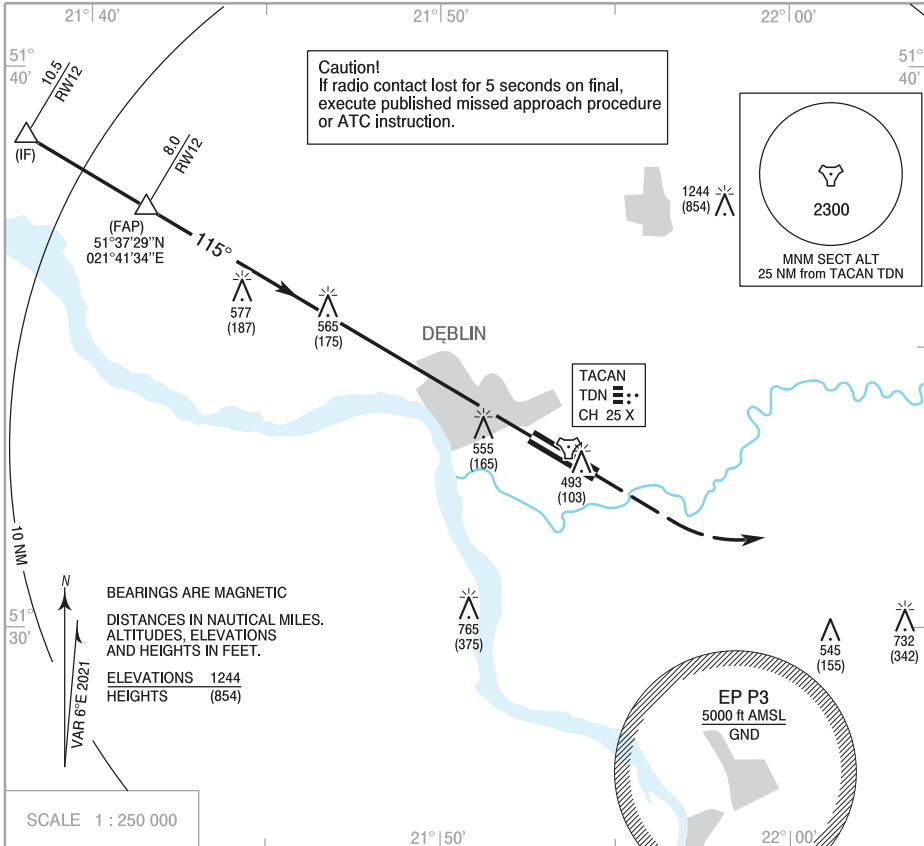
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 12 ELEV 390 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 12

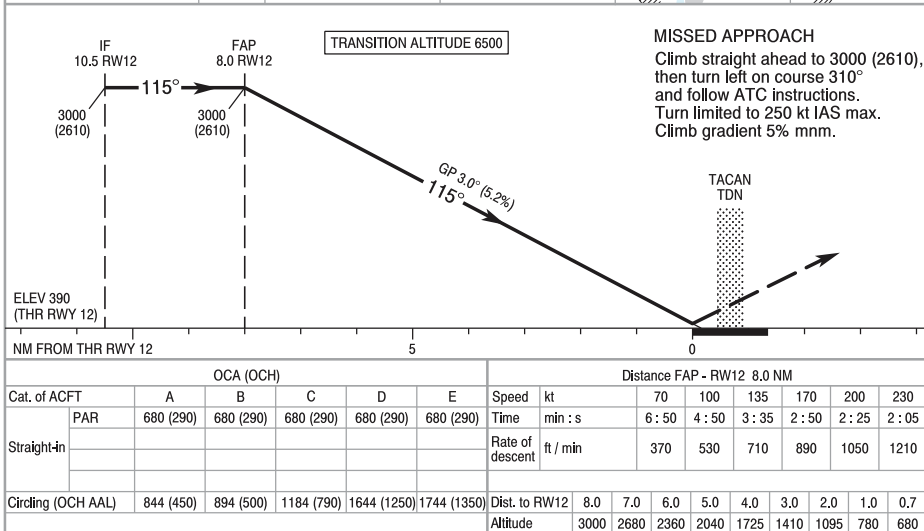
Deblin PRECISION	118.825	Deblin TOWER	122.750
Deblin APPROACH	128.250	ATIS	140.350
Deblin GROUND	121.750		

**DEBLIN  
PAR**

**RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK



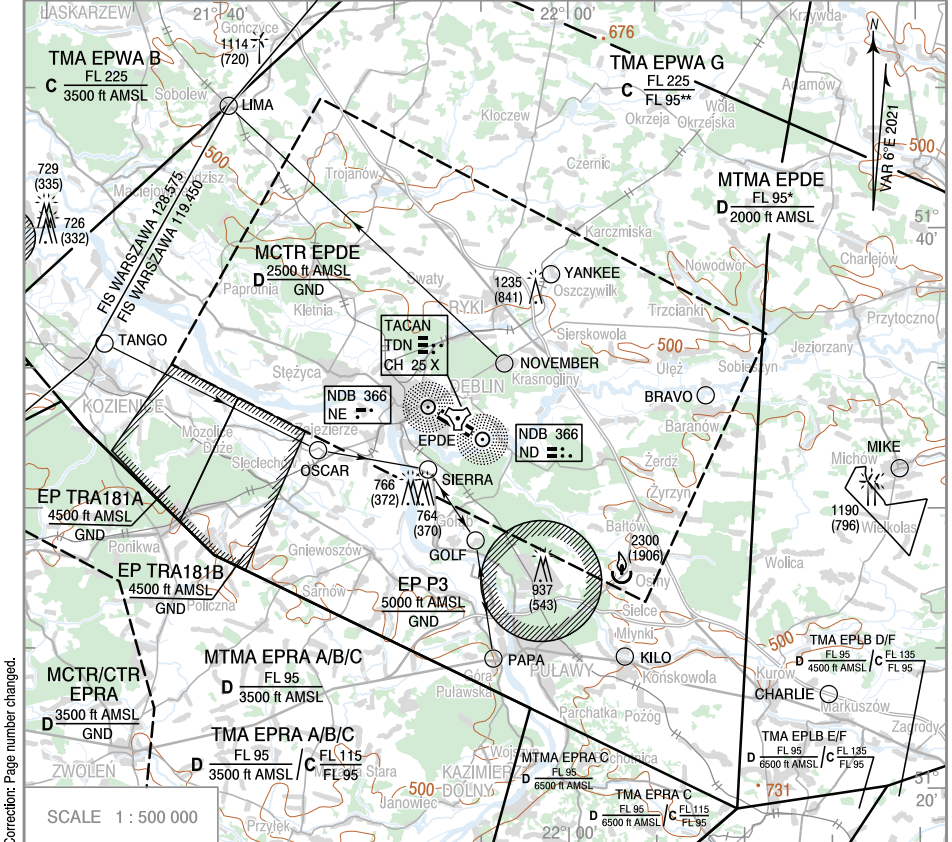
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 394 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

**FIS WARSZAWA INFORMATION** 119.450 Dęblin APPROACH 128.250  
128.575 Dęblin GROUND 121.750  
Dęblin TOWER 122.750

**DĘBLIN**



Correction: Page number changed.

- \* excluding active MCTR EPDE
- \*\* excluding TMA EPRA

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	51°34'03"N	022°07'52"E	Bridge over the Wieprz river in Baranów
CHARLIE	51°23'22"N	022°14'50"E	Traffic Cord in Markuszów
GOLF	51°28'53"N	021°54'41"E	Wólka Golebska
KILO	51°24'44"N	022°03'12"E	Końskowola
LIMA	51°44'23"N	021°40'29"E	Railway station in Sobolew
MIKE	51°31'25"N	022°18'57"E	Church in Michów
NOVEMBER	51°35'12"N	021°56'20"E	Krasnogrądy
OSCAR	51°32'06"N	021°45'40"E	Church in Opactwo
PAPA	51°24'40"N	021°55'42"E	Church in Góra Puławska
SIERRA	51°31'25"N	021°51'58"E	Matygi
TANGO	51°35'53"N	021°33'25"E	Sewage treatment plant in Wójtostwo
YANKEE	51°38'23"N	021°59'01"E	School building with sports ground in Oszczynki

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPIR AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPIR AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPIR - INOWROCŁAW**

**EPIR AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPIR AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	524943N 0181949E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 05/23. centre of RWY 05/23.
2	Odstęłość, kierunek od miasta	6 km na północny wschód od miasta Inowrocław.
	Direction and distance from city	6 km north-east of Inowrocław city.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	276 ft / 19.1°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	102 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 1641 88-100 Inowrocław Dowódca: +48-261-437-260
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-437-272 (faks) AFS: EPIRZPZM - MIL ARO E-mail: 56blot.boz@ron.mil.pl - MIL ARO Military Unit 1641 88-100 Inowrocław +48-261-437-260 +48-261-437-272



		E-mail: 56blot.boz@ron.mil.pl - MIL ARO AFS: EPIRZPZM - MIL ARO
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	<p><u>Officer Dyżurny JW:</u> +48-261-437-345 +48-261-437-290 +48-261-437-444 (faks) +48-261-437-050 - MIL TWR AFS TWR: EPIRZTZM +48-261-437-097 - MIL APP AFS APP: EPIRZAZM +48-261-437-071 - MIL ARO +48-261-437-073 - MIL ARO (faks) E-mail: <a href="mailto:56blot.boz@ron.mil.pl">56blot.boz@ron.mil.pl</a> - MIL ARO AFS ARO: EPIRZPZM</p> <p><u>Military Unit Duty Officer:</u> +48-261-437-345 +48-261-437-290 +48-261-437-444 (fax) +48-261-437-050 - MIL TWR AFS TWR: EPIRZTZM +48-261-437-097 - MIL APP AFS APP: EPIRZAZM +48-261-437-071 - MIL ARO +48-261-437-073 - MIL ARO (fax) E-mail: <a href="mailto:56blot.boz@ron.mil.pl">56blot.boz@ron.mil.pl</a> - MIL ARO AFS ARO: EPIRZPZM</p>
	<b>Remarks</b>	

**EPIR AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPIR AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	Officer dyżurny - H24.  MON-FRI 0630-1430 (0530-1330) Duty officer - H24.

2	Slużby celne oraz imigracyjne	NIL
	Customs and immigration	
3	Slużby medyczne i sanitarne	NIL
	Health and sanitation	
4	Slużba Informacji Lotniczej	NIL
	AIS	
5	Biuro Odpraw Załóg	H24
	ATS Reporting Office (ARO)	MIL ARO
6	Biuro odpraw MET	MON-FRI 0500-1500 (0400-1400)
	MET briefing Office	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne  MON-FRI 0500-1500 (0400-1400) Aerodrome MET Office
7	ATS	MON 0630-1430 (0530-1330)
	ATS	TWR: MON-FRI 0630-1430 (MON-FRI 0530-1330). APP: MON-FRI 0630-1430 (MON-FRI 0530-1330). PAR: O/R z wyprzedzeniem 72 HR po uzgodnieniu z APP.  MON 0630-1430 (0530-1330) TWR: MON-FRI 0630-1430 (MON-FRI 0530-1330). APP: MON-FRI 0630-1430 (MON-FRI 0530-1330). PAR: O/R 72 HR in advance, after arrangement with APP.
8	Tankowanie	NIL
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Handling	After prior consultation with the aerodrome user.
10	Ochrona	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Security	After prior consultation with the aerodrome user.
11	Odladzanie	NIL
	De-icing	
12	Uwagi	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.

<b>Remarks</b>	<p>4.3.8 - Tankowanie śmigłowców będących na wyposażeniu SZRP po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem nie później niż 48 HR przed planowanym przylotem.</p> <p>Tankowanie śmigłowców nie będących na wyposażeniu SZRP tylko po wyrażeniu zgody 12 Wojskowego Oddziału Gospodarczego Toruń na 72 HR przed planowanym przylotem.</p> <p>Po uzyskaniu zgody na tankowanie przez 12 Wojskowy Oddział Gospodarczy informacja zwrotna do MIL ARO - patrz AD 4.2 pkt 8.</p> <p>Kontakt: MON-FRI: 0530-1330, Tel.: +48-261-433-878, E-mail: <a href="mailto:12wog.hns@ron.mil.pl">12wog.hns@ron.mil.pl</a></p> <p>1) - see MIL GEN 2.1. 4.3.8 - Refuelling of helicopters operated by the Polish Armed Forces is available upon prior consultation with the user, no later than 48 HR before scheduled arrival.</p> <p>Refuelling of helicopters not operated by the Polish Armed Forces is available only upon acceptance of 12th Military Economic Unit Toruń, 72 HR prior to the planned arrival.</p> <p>After obtaining permission for refuelling by the 12th Military Economic Detachment feedback to ARO MIL - see AD 4.2 point 8.</p> <p>Contact: MON-FRI: 0530-1330, Phone: +48-261-433-878, E-mail: <a href="mailto:12wog.hns@ron.mil.pl">12wog.hns@ron.mil.pl</a></p>
----------------	--

## EPIR AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPIR AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	NIL
	<b>Cargo-handling facilities</b>	
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	Fuel: F-34
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	Cysterna samochodowa o pojemności 4500 l.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	Tank truck, capacity of 4500 l.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	

	De-icing facilities	NIL
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Drobne naprawy, tylko MI2 i MI24, W-3.
	Repair facilities for visiting aircraft	Minor repairs, MI2 and MI24, W-3 only.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPIR AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPIR AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	W mieście.
	Hotels	In the city.
2	Restauracje	W mieście.
	Restaurants	In the city.
3	Środki transportu	Autobus, taksówka.
	Transportation	Bus, taxi.
4	Pomoc medyczna	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w mieście.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospitals in the city.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the city.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPIR AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE**  
**EPIR AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT H3 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	
2	Wyposażenie ratownicze	3 samochody; sprzęt ratowniczy; środki gaśnicze; 6 strażaków.  3 vehicles; rescue equipment; extinguishing agents; 6 firefighters.
	Rescue equipment	
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	NIL
	Capability for removal of disabled aircraft	
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPIR AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I**  
**SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA**  
**EPIR AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION**  
**ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	oczyszczarka lotniskowa - 1, wirnikowy zgarniacz śniegu - 1, pląg odśnieżny - 3, polewarko-zmywarka - 1.  runway sweeper - 1, snow rotor blower - 1, snow plough - 3, sprayer - 1.
	Type(s) of clearing equipment	

2	Kolejność oczyszczania	1. RWY; 2. TWY.
	Clearance priorities	1. RWY; 2. TWY.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	NIL
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPIR AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPIR AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN	GRASS	NIL	1.2 MPa 1.2 MPa	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		W	8.0 m	CONC/ ASPH	PCN 7/F/A/W/ T	NIL
		X	8.0 m	CONC/ ASPH	PCN 7/F/A/W/ T	NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		Y	8.0 m	CONC/ ASPH	PCN 7/F/A/W/ T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

## EPIR AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE EPIR AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Oznakowanie poziome, linie żółte. <sup>1)</sup> Markings, yellow lines. <sup>1)</sup>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	NIL

	<b>RWY and TWY markings and lights</b>	
3	<b>Poprzeczki zatrzymania</b>	NIL
	<b>Stop bars</b>	
4	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b>	NIL
	<b>Other RWY protection measures</b>	
5	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.
	<b>Remarks</b>	<sup>1)</sup> Marking is not in accordance with ICAO regulations.

## EPIR AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPIR AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
05/APCH	Komin/Chimney	524458.4N	0181428.4E	494	770	TAK/TAK, YES/YES
05/APCH	Komin/Chimney	524602.3N	0181425.9E	402	704	TAK/TAK, YES/YES
05/APCH	Maszt/Mast	524620.4N	0181628.4E	212	512	NIE/TAK, NO/YES
05/APCH	Kościół z wieżą/Church with tower	524728.1N	0181633.1E	183	480	NIE/TAK, NO/YES
05/APCH	Komin/Chimney	524750.0N	0181610.0E	111	417	NIE/TAK, NO/YES
05/APCH	Kościół z wieżą/Church with tower	524800.7N	0181536.1E	247	579	NIE/TAK, NO/YES
05/APCH	Komin/Chimney	524835.3N	0181452.7E	230	515	TAK/TAK, YES/YES
05/APCH	Maszt - Liszkowo/Mast - Liszkowo	525336.5N	0181344.0E	312	633	TAK/TAK, YES/YES
NIL						



W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Hangar/Hangar	524929.6N	0181839.3E	52	328	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar/Hangar	524933.1N	0181836.0E	40	317	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża kontroli lotniska/ Aerodrome control tower	524939.1N	0181902.6E	74	344	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	524940.5N	0181834.5E	80	356	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar lekki/Lightweight hangar	524954.8N	0181857.4E	53	322	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar lekki/Lightweight hangar	524955.6N	0181902.6E	53	323	NIE/TAK, NO/YES
	Kościół z wieżą - Szadłowice/Church with tower - Szadłowice	525042.2N	0182004.9E	134	420	NIE/TAK, NO/YES
	Komin - Wierzchosławice/ Chimney - Wierzchosławice	525201.7N	0182111.9E	156	433	NIE/NIE, NO/NO
NIL						

## EPIR AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPIR AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Inowrocław-Latkowo
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office Inowrocław-Latkowo
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	Patrz AD 4.3/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP
	Hours of service/MET office outside hours	See AD 4.3/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces

3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Inowrocław-Latkowo. 12 HR
	<b>Office responsible for TAF preparation/ period of validity</b>	Aerodrome MET Office Inowrocław-Latkowo. 12 HR
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	NIL
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Konsultacje telefoniczne: +48-261-437-061.  Personal consultations. Phone consultations: +48-261-437-061.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	NIL
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL TWR MIL APP MIL PAR
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Inowrocław-Latkowo Tel.: +48-261-437-061
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP Tel.: +48-261-828-230  Aerodrome MET Office Inowrocław-Latkowo Phone: +48-261-437-061 Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces Phone: +48-261-828-230

## EPIR AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPIR AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom progów i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
05	052.000°GEO	2000 x 60	GRASS SWY: NIL	524922.62N 0181906.87E END: NIL NIL	274.0 NIL
23	232.000°GEO	2000 x 60	GRASS SWY: NIL	525002.33N 0182031.22E END: NIL NIL	265.4 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
05	NIL	NIL	NIL	2000 x 400	NIL	NIL	NIL
23	NIL	NIL	NIL	2000 x 400	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
05	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
23	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.

### EPIR AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPIR AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
05	2000	2000	2000	2000	NIL
23	2000	2000	2000	2000	NIL

**EPIR AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ**  
**EPIR AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
05		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
23		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępny/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępny/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
05	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
23	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

**EPIR AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPIR AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL

	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	NIL
	TWY edge and centre line lighting	
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	NIL
	Secondary power supply/Switch-over time	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPIR AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**  
**EPIR AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	NIL
	Undulacja geoidy	
	Coordinates of TLOF or THR of FATO	
	Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPIR AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPIR AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>INOWROCŁAW (EPIR) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524718N 0181217E 525111N 0181157E 525302N 0181728E 525411N 0182305E 525311N 0183137E 525151N 0183210E 524522N 0182213E 524447N 0181725E 524536N 0181544E 524718N 0181217E	3500 ft  GND	D	Inowrocław WIEŻA 120.025 MHz PL Inowrocław TOWER 120.025 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR22A.  Excluding active EPTR22A.

## EPIR AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPIR AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	Inowrocław ZBLIŻANIE Inowrocław APPROACH	119.250	NIL	NIL	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)	NIL
ATIS	-	134.660	NIL	NIL	MON-THU 0500-2300 (0400-2200) FRI 0500-1500 (0400-1400)	Telefony ATIS: +48-261-437-880, +48-261-437-881, +48-261-437-882  ATIS phones: +48-261-437-880, +48-261-437-881, +48-261-437-882
PAR	INOWROCLAW PRECYZYJNY INOWROCLAW PRECISION	133.000	NIL	NIL	Na żądanie z wypreżeniem 72 HR po uzgodnieniu z APP. O/R 72 HR in advance, after arrangement with APP.	NIL
TWR	Inowrocław WIEŻA Inowrocław TOWER	120.025	NIL	NIL	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)	NIL

**EPIR AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPIR AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA-2000M	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	O/R APP INOWROCLAW	524946.3N 0181944.2E	NIL	NIL	0.15 km N FM RCL 1.0 km FM THR wzdłuż RWY RCL  0.15 km N FM RCL 1.0 km FM THR along RWY RCL
NDB	NR	262.000 kHz	H24	525005.3N 0182037.5E	NIL	NIL	NIL
NDB	NRD	444.000 kHz	H24	525041.1N 0182153.6E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TIR	CH 29Y	H24	524925.9N 0181931.2E	NIL	NIL	NIL

## EPIR AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPIR AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft as well as military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

**DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/  
LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.**

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fuelling, protection of aircraft - only with the AD administration.

## **EPIR AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPIR AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Dla zmniejszenia uciążliwości hałasu przy odlotach i przylotach ogranicza się wykorzystanie instrumentalnych procedur podejścia PAR i TACAN dla RWY 05 w godzinach 2200-0600 (2100-0500).

Between 2200-0600 (2100-0500), the use of RWY 05 PAR and TACAN instrument approach procedures will be limited in order to reduce the noise burden during departures and arrivals.

## **EPIR AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPIR AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES**

### **1 Wlot do MCTR EPIR w locie VFR**

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPIR możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR INOWROCLAW wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR INOWROCLAW nie później niż nad następującymi punktami:

### **1 Entry into EPIR MCTR during a VFR flight**

Overflights through the EPIR MCTR are possible after obtaining clearance from INOWROCLAW TWR issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

Crew conducting a VFR flight shall establish radio contact with INOWROCLAW TWR not later than after reaching one of the following points:

<b>Punkt Point</b>	<b>Współrzędne geograficzne Geographical coordinates</b>	<b>Opis Description</b>
<b>JULIETT</b>	525122N 0181156E	Stacja kolejowa w m. Jaksice Railway station at Jaksice
<b>MIKE</b>	524038N 0180027E	Skrzyżowanie w m. Dąbrówka Intersection in Dąbrówka
<b>NOVEMBER</b>	525339N 0181858E	Kościół w m. Płonkowo Church in Płonkowo

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
PAPA	525002N 0183913E	Skrzyżowanie w m. Przybranowo Intersection in Przybranowo
ROMEO	523753N 0183206E	Skrzyżowanie w m. Radziejów Intersection in Radziejów
SIERRA	524355N 0181611E	Skrzyżowanie w m. Przedbojewice Intersection in Przedbojewice
WHISKEY	524851N 0182818E	Skrzyżowanie w m. Wonorze Intersection in Wonorze
ZULU	525412N 0180828E	Skrzyżowanie w m. Złotniki Kujawskie Intersection in Złotniki Kujawskie

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad następującymi punktami: **NOVEMBER, SIERRA, WHISKEY i JULIETT.**

Wykaz punktów VFR dla lotniska EPIR dostępny na mapie MIL AD 4 EPIR 13-1.

In case of air traffic congestion, an aircraft may expect, if necessary, holding at one of the following points: **NOVEMBER, SIERRA, WHISKEY and JULIETT.**

List of VFR points for EPIR aerodrome is available on chart MIL AD 4 EPIR 13-1.

## 2 Utrata łączności w locie VFR

2.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan obejmujący wlot do MCTR EPIR lub EPTR22 bez zamiaru lądowania na lotnisku EPIR lub lotnisku cywilnym EPIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/EPTR22, wlot do MCTR/EPTR22 jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku EPIR nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPIR lub EPTR22, należy

- a. W czasie dolotu i podejścia od wschodniej strony lotniska:
- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
  - wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **PAPA-WHISKEY** lub **ROMEO-WHISKEY** i wykonywać lot w kierunku lotniska na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;

## 2 Radio communication failure in VFR flight

2.1. If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into EPIR MCTR or EPTR22 with destination other than EPIR aerodrome or EPIN civil aerodrome before reaching the MCTR/EPTR22 limits, entry to MCTR/EPTR22 is prohibited.

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed with destination at EPIR aerodrome before reaching the MCTR EPIR or EPTR22 limits, the aircrew shall:

- a. During arrival and approach from the eastern side of the aerodrome:
- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
  - enter MCTR/EPTR22 along **PAPA-WHISKEY** or **ROMEO-WHISKEY** routes and continue flight toward an aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;

- natychmiast po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z lotniskiem wejść w pozycję "downwind" i wykonywać krążenie na trawersie wieży oczekując sygnałów wzrokowych;
  - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik.
- b. W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony lotniska:
- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
  - wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **MIKE-JULIETT** lub **ZULU-JULIETT** i wykonywać lot w kierunku lotniska na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;
  - natychmiast po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z lotniskiem wejść w pozycję "downwind" i wykonywać krążenie na trawersie wieży oczekując sygnałów wzrokowych;
  - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik
- c. W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony lotniska:
- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
  - wejść w MCTR przez punkt **NOVEMBER** i wykonywać lot w kierunku lotniska na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;
  - natychmiast po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z lotniskiem wejść w pozycję "downwind" i wykonywać krążenie na trawersie wieży oczekując sygnałów wzrokowych;
  - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik.
- immediately after visual contact with aerodrome has been made enter "downwind" position, proceed circling abeam TWR and wait visual signals;
  - after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
  - immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine.
- b. During arrival and approach from the western side of the aerodrome:
- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
  - enter MCTR/EPTR22 along **MIKE-JULIETT** or **ZULU-JULIETT** routes and continue flight toward an aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;
  - immediately after visual contact with aerodrome have been made enter "downwind" position, proceed circling abeam TWR and wait visual signals;
  - after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
  - immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine.
- c. During arrival and approach from the western side of the aerodrome:
- immediately after communication failure occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
  - enter MCTR via **NOVEMBER** point and continue flight toward an aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL,
  - immediately after visual contact with aerodrome has been made enter "downwind" position, proceed circling abeam TWR and wait visual signals;
  - after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
  - immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine.

d. W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
- wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **MIKE-SIERRA** lub **ROMEO-SIERRA** lub bezpośrednio przez punkt **SIERRA** wykonywać lot w kierunku lotniska na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;
- natychmiast po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z lotniskiem wejść w pozycję "downwind" i wykonywać krążenie na trawersie wieży oczekując sygnałów wzrokowych;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik.

2.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku cywilnym INOWROCŁAW - EPIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPIR lub EPTR22, należy:

a. W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony względem lotniska EPIR:

- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
- wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **MIKE-JULIETT** lub **ZULU-JULIETT** i wykonywać lot w kierunku lotniska EPIN na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/ 450 m AMSL;
- po lądowaniu, drogą telefoniczną, niezwłocznie powiadomić kontrolera TWR EPIR o lądowaniu statku powietrznego.

b. W czasie dolotu i podejścia od wschodniej strony względem lotniska EPIR:

- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
- wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **PAPA-SIERRA** lub **ROMEO-SIERRA** i wykonywać lot w kierunku lotniska EPIN na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/ 450 m AMSL;

d. During arrival and approach from the southern side of the aerodrome:

- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
- enter MCTR/EPTR22 along **MIKE-SIERRA** or **ROMEO-SIERRA** routes or directly via **SIERRA** point and continue flight toward an aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;
- immediately after visual contact with aerodrome has been made enter "downwind" position, then commence circling abeam TWR and wait visual signals;
- after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine

2.2. If radio failure of communication occurs in flight with FPL fails with destination at INOWROCŁAW - EPIN civil aerodrome before reaching the EPIR MCTR or EPTR22 limits, the aircrew shall:

a. During arrival and approach from the western side of the EPIR aerodrome:

- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
- enter MCTR/EPTR22 along **MIKE-JULIETT** or **ZULU-JULIETT** routes and continue flight toward an EPIN aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;
- upon landing immediately report to the EPIR TWR controller by phone.

b. During arrival and approach from the eastern side of the EPIR aerodrome:

- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
- enter MCTR/EPTR22 along **PAPA-SIERRA** or **ROMEO-SIERRA** routes and continue flight toward EPIN aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/ 450 m AMSL;
- upon landing immediately report to the EPIR TWR controller by phone.

- po lądowaniu, drogą telefoniczną, niezwłocznie powiadomić kontrolera TWR EPIR o lądowaniu statku powietrznego.
- c. W czasie dolotu i podejścia od południowej strony względem lotniska EPIR:
- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
  - wejść w MCTR/EPTR22 po trasie **MIKE-SIERRA** lub **ROMEO-SIERRA** lub bezpośrednio przez punkt **SIERRA** i wykonywać lot w kierunku lotniska EPIN na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;
  - po lądowaniu, drogą telefoniczną, niezwłocznie powiadomić kontrolera TWR EPIR o lądowaniu statku powietrznego.
- d. W czasie dolotu i podejścia od północnej strony względem lotniska EPIR:
- natychmiast po stwierdzeniu utraty łączności włączyć dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania na statku powietrznym;
  - wejść w MCTR po trasie **NOVEMBER-JULIETT** lub/i wykonywać lot w kierunku lotniska EPIN na wysokości nie wyższej niż 1500 ft/450 m AMSL;
  - po lądowaniu, drogą telefoniczną, niezwłocznie powiadomić kontrolera TWR EPIR o lądowaniu statku powietrznego.
- e. zabrania się na wlot w MCTR i EPTR22 statkiem powietrznym z utratą łączności, wykonującym lot z zamiarem lądowania na lotnisku EPIN od strony północnej przez punkt **NOVEMBER** oraz od strony wschodniej przez punkt **WHISKEY**.
- c. During arrival and approach from the southern side of the EPIR aerodrome:
- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
  - enter MCTR/EPTR22 along **MIKE-SIERRA** or **ROMEO-SIERRA** routes or directly via **SIERRA** point and continue flight toward EPIN aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;
  - upon landing immediately report to the EPIR TWR controller by phone.
- d. During arrival and approach from the northern side of the EPIR aerodrome:
- immediately after failure of communication occurs, turn on all aircraft navigational, warning and landing lights;
  - enter MCTR along **NOVEMBER-JULIETT** route and/or continue flight toward EPIN aerodrome at a maximum altitude of 1500 ft/450 m AMSL;
  - after landing notify immediately by phone the EPIR TWR controller on aircraft landing.
- e. If radio failure of communication occurs in flight with destination EPIN aerodrome, proceeding from the northern side of AD via **NOVEMBER** point or from eastern side of AD via **WHISKEY** point, entry into MCTR and EPTR22 is prohibited.

### 3 Utrata łączności w locie IFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan obejmujący wlot do MCTR EPIR lub EPTR22 bez zamiaru lądowania na lotnisku EPIR lub EPIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/EPTR22, wlot do MCTR/EPTR22 jest zabroniony.

#### 3.1 Przylot statku powietrznego

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR EPIR/EPTR22 należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz

### 3 Radio communication failure in IFR flight

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into EPIR MCTR or EPTR22 with destination other than EPIR or EPIN aerodrome before reaching the EPIR MCTR/EPTR22 limits, entry to MCTR/EPTR22 is prohibited.

#### 3.1 Aircraft arrival

In the event of failure of communication during an IFR flight conducted within the EPIR MCTR/EPTR22, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;

- na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać dół na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPIR;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g. po odebraniu zielonego sygnału wykonać lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- h. po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik;
- i. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadku gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if failure of communication occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPIR;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- g. after receiving a green signal, perform landing on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- h. immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine;
- i. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

### 3.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPIR/EPTR22, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać dół na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPIR;

### 3.2 Aircraft departure

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and failure of communication occurred within EPIR MCTR/EPTR22, the flight crew shall take action to return to the take-off aerodrome and:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if failure of communication occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPIR;

- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
  - f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
  - g. po odebraniu zielonego sygnału wykonać lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - h. po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik;
  - i. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadku gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigational aid;
  - f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
  - g. after receiving a green signal, perform landing on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
  - h. immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine;
  - i. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

### 3.3 Podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP INOWROCLAW.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP INOWROCLAW lub TWR EPIR nie powiodły się, należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze po nieudanym podejściu lub otrzymanymi uprzednio od ATC;
- c. po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPIR;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wybranej pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;

### 3.3 Approach with the use of precision approach radar

After the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be no longer than 5 seconds.

In the event of a break longer than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If a failure of communication has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with INOWROCLAW APP.

If multiple attempts to establish radio contact on all available frequencies with the PAR controller, INOWROCLAW APP or EPIR TWR have failed, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure or as instructed previously by ATC;
- c. after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in MIL AD 4 EPIR;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated radio navigation aid;
- e. after stabilizing on final approach, observe the TWR for light signals;
- f. after receiving a green signal, perform landing on the most suitable RWY in respect of weather conditions;



- f. po odebraniu zielonego sygnału wykonać lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- g. po lądowaniu natychmiast opuścić RWY w pierwszą możliwą bramkę startową, będącą przy pasie i wyłączyć silnik;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadku gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### UWAGA

W przypadkach, gdy ze względów operacyjnych na lotnisku EPIR możliwe jest wyłącznie wykonanie procedury podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem PAR, a lot nie może być wykonany w warunkach VMC, należy wykonać lot na lotnisko zapasowe wyszczególnione w planie lotu i podejmować próby nawiązania łączności z właściwymi organami ATC.

#### 3.4 Statek powietrzny kołujący do startu

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na sygnały świetlne od TWR EPIR i wykonywać instrukcje TWR EPIR.

- g. immediately after landing, vacate the RWY in the first available take-off gate along RWY strip and turn-off the engine;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### REMARK

In cases where for operational reasons only the precision approach procedure using PAR may be executed at EPIR aerodrome and the flight cannot be performed under VMC, the air crew shall perform flight to the alternate aerodrome specified in the flight plan and attempt to establish radio contact with the relevant ATC units.

#### 3.4 Aircraft taxiing for take-off

If a failure of communication occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- stop the aircraft;
- wait for the EPIR TWR light signals and follow EPIR TWR instructions.

## EPIR AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPIR AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

Wzdłuż TWY Y znajdują się miejsca przeznaczone do startów i lądowań śmigłowców oznaczone następująco:

H1 - 52 49 42.88 N 018 19 06.85 E  
H2 - 52 49 45.34 N 018 19 12.34 E  
H3 - 52 49 47.06 N 018 19 15.49 E  
H4 - 52 49 50.23 N 018 19 21.31 E  
H5 - 52 49 53.29 N 018 19 26.85 E  
H6 - 52 49 56.33 N 018 19 32.39 E

Dodatkowo wyznaczono miejsca przeznaczone do startów i lądowań śmigłowców oznaczone następująco:

Z1 - 52 49 57.23 N 018 19 37.31 E  
Z2 - 52 49 56.03 N 018 19 39.11 E

Areas for take-offs and landings of helicopters along TWY Y have been designated as follows:

H1 - 52 49 42.88 N 018 19 06.85 E  
H2 - 52 49 45.34 N 018 19 12.34 E  
H3 - 52 49 47.06 N 018 19 15.49 E  
H4 - 52 49 50.23 N 018 19 21.31 E  
H5 - 52 49 53.29 N 018 19 26.85 E  
H6 - 52 49 56.33 N 018 19 32.39 E

Additionally, take-off and landing sites for helicopters have been designated as follows:

Z1 - 52 49 57.23 N 018 19 37.31 E  
Z2 - 52 49 56.03 N 018 19 39.11 E

Z3 - 52 49 54.82 N 018 19 40.90 E  
Z4 - 52 49 53.63 N 018 19 42.69 E  
Z5 - 52 49 52.44 N 018 19 44.48 E

Z3 - 52 49 54.82 N 018 19 40.90 E  
Z4 - 52 49 53.63 N 018 19 42.69 E  
Z5 - 52 49 52.44 N 018 19 44.48 E

**EPIR AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA**  
**EPIR AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS**  
**RELATED TO AN AERODROME**

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPIR 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 05, RWY 23)	AD 4 EPIR 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB z) RWY 23 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB y) RWY 23 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB x) RWY 23 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 05 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 23 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 05 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 23 (CAT H)	AD 4 EPIR 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPIR 13 - 1

**EPIR AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI**  
**SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)**  
**EPIR AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

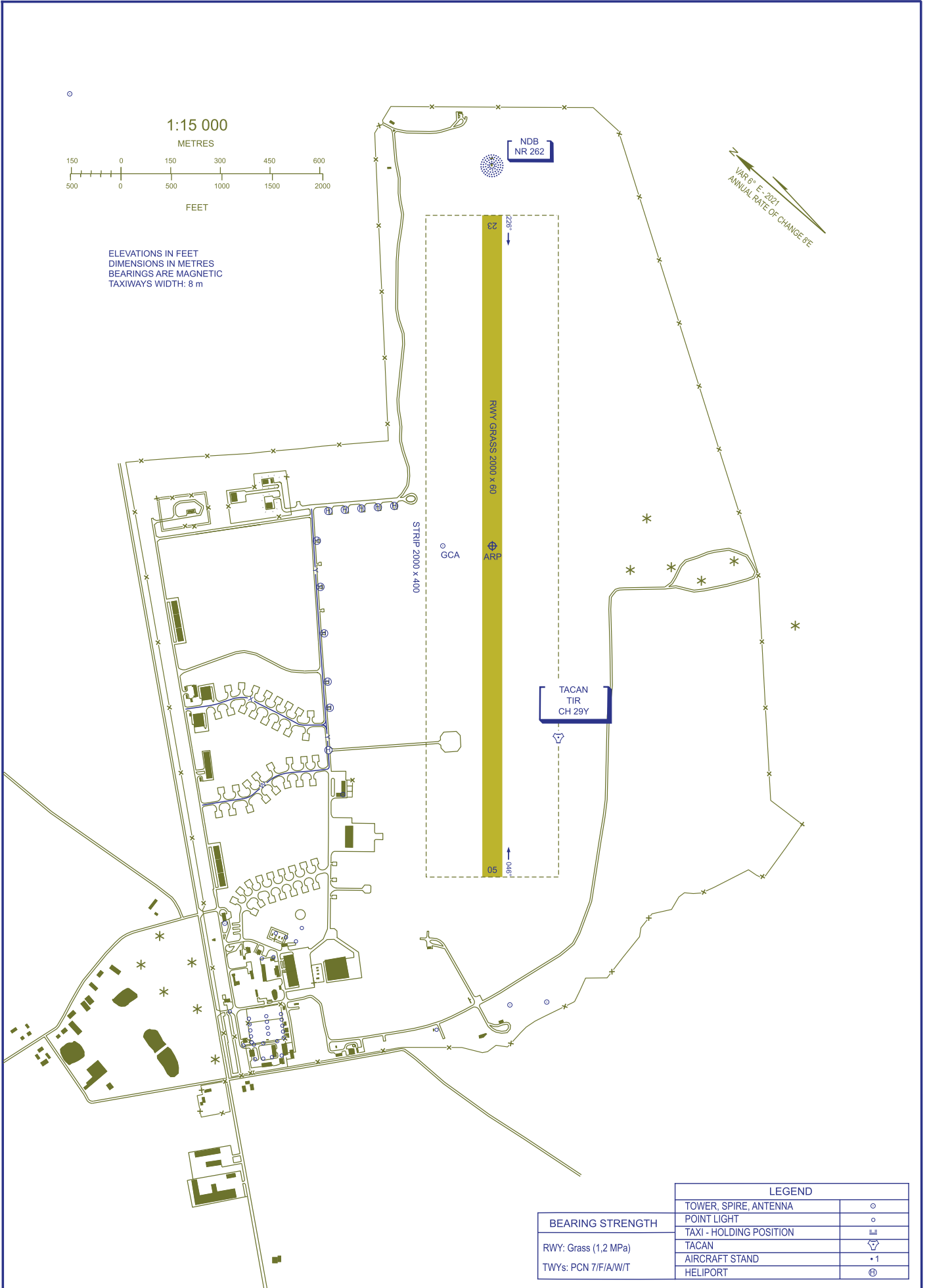
AERODROME CHART - ICAO

52°49'43" N  
018°19'49" E

ELEV 276 ft  
GEOID UND. 102 ft

Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

INOWROCLAW



ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH: 8 m

LEGEND	
TOWER, SPIRE, ANTENNA	○
POINT LIGHT	◦
TAXI - HOLDING POSITION	≡
TACAN	▽
AIRCRAFT STAND	•1
HELIPORT	⊕
BEARING STRENGTH	
RWY: Grass (1,2 MPa)	
TWYs: PCN 7/F/A/W/T	

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS added

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

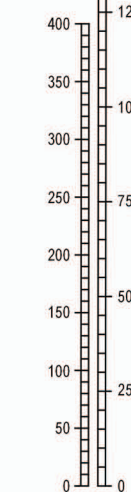
**AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO**  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

INOWROCLAW  
RWY 05/23

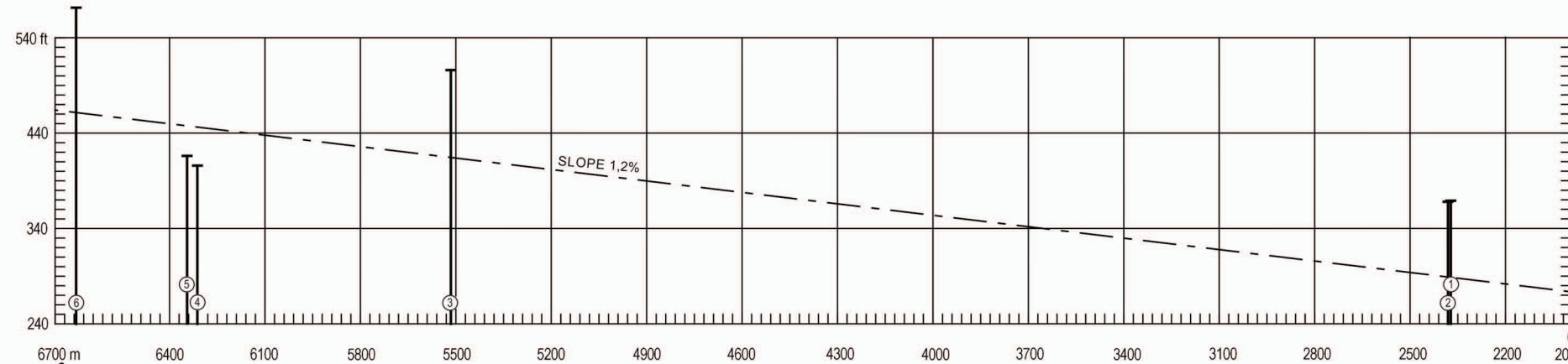
MAGNETIC  
VARIATION 6°E 2021

METRES

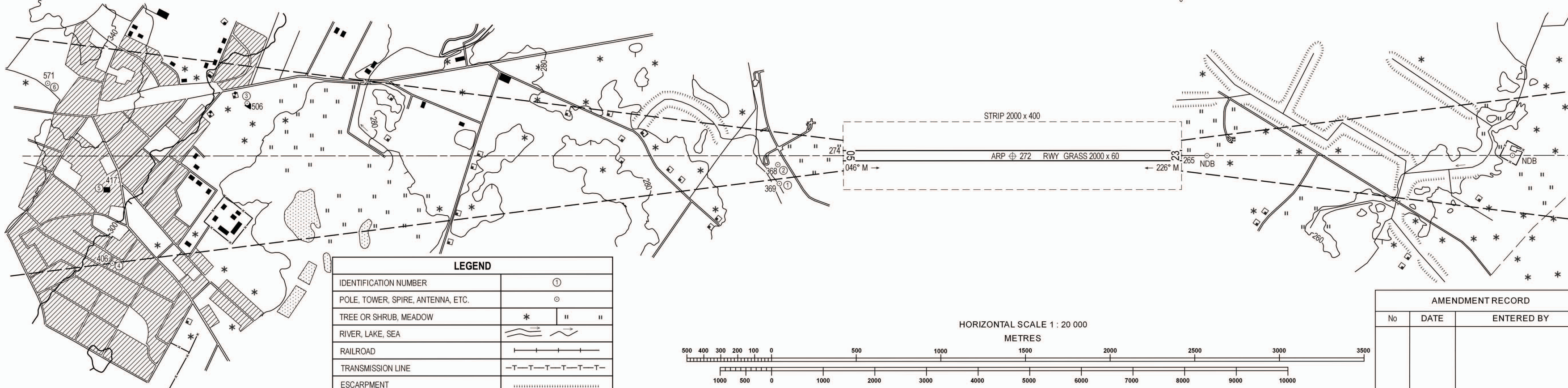
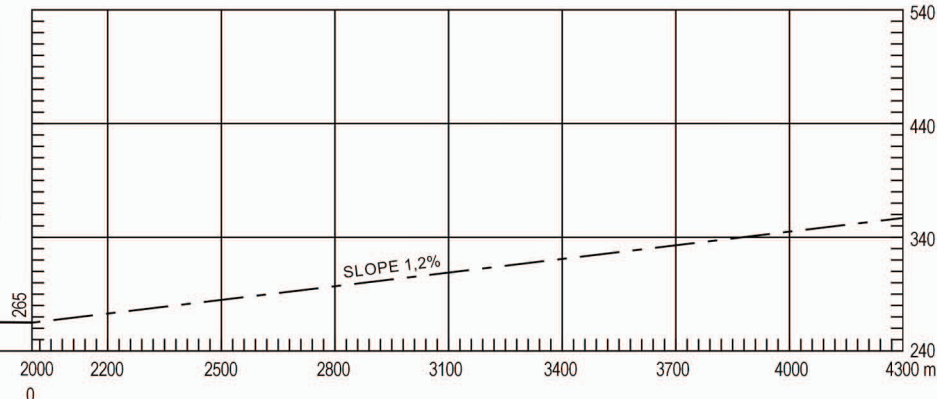
FEET



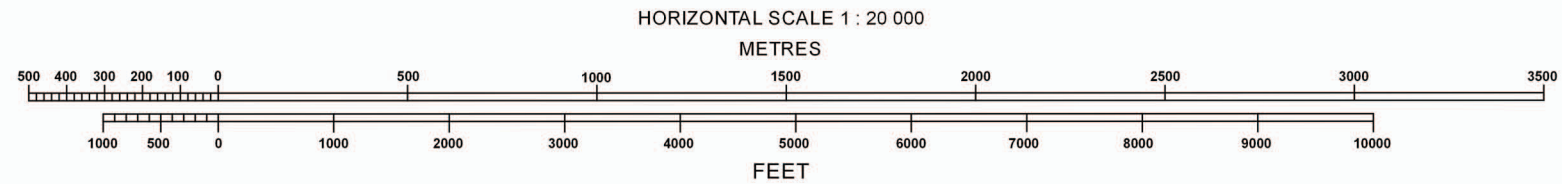
VERTICAL SCALE  
1 : 2 000



RWY 05 - 23		
DECLARED DISTANCES		
RWY 05	RWY 23	
2000	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2000
2000	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2000
2000	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2000
2000	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2000



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TREE OR SHRUB, MEADOW	*
RIVER, LAKE, SEA	~~~~~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 300 ~



AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

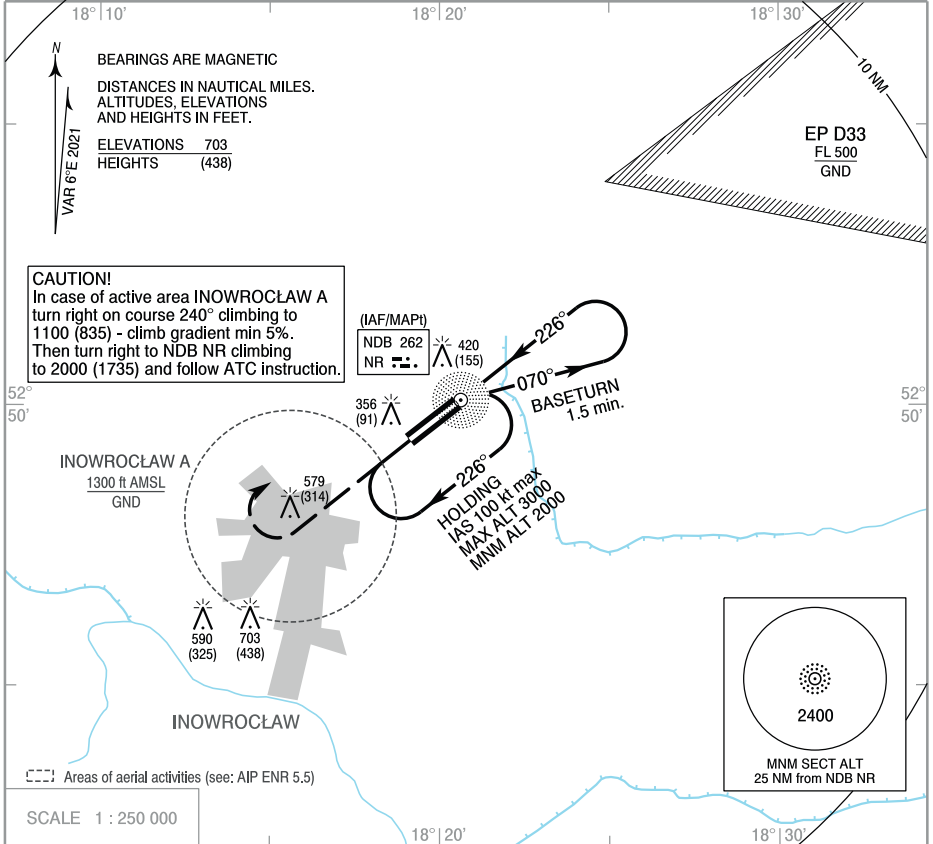


**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 23 ELEV 265 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 23

Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
NDB z  
RWY 23 (CAT H)**

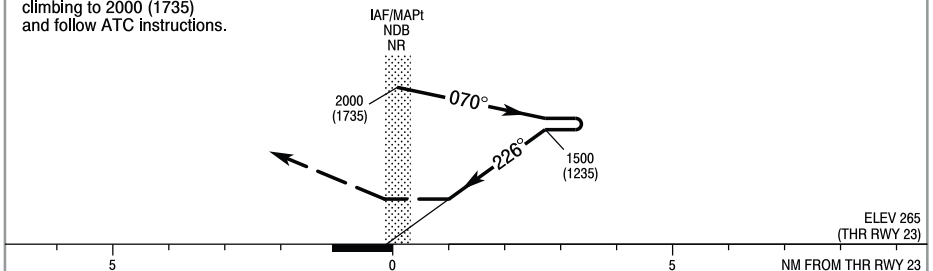


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (1035)  
then turn right to NDB NR  
climbing to 2000 (1735)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)			
Cat. of ACFT	H				
		755 (490)			
Straight-in					
Circling (OCH AAL)	766 (490)				



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**INOWROCLAW  
NDB z  
RWY 23 (CAT H)**

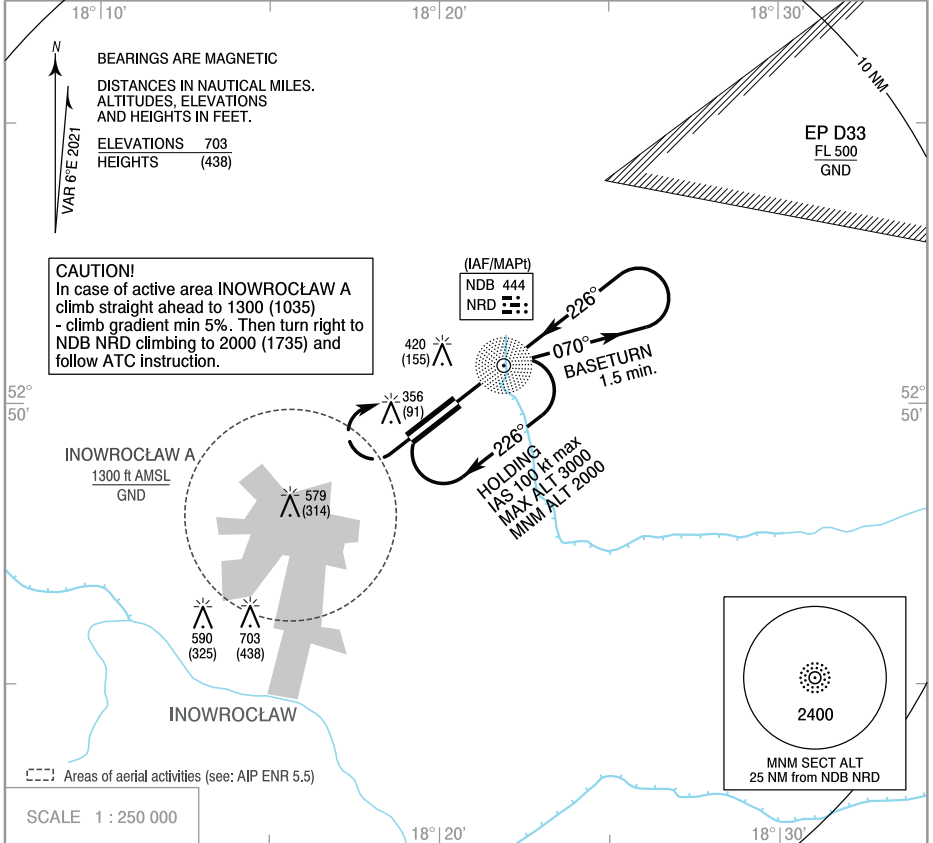
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NR	52°50'05.3"N	018°20'37.5"E		
MAPt NDB NR	52°50'05.3"N	018°20'37.5"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 23 ELEV 265 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 23

Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
NDB y  
RWY 23 (CAT H)**

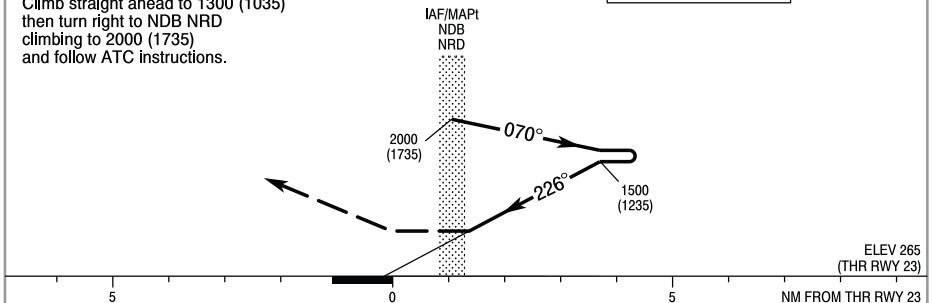


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (1035)  
then turn right to NDB NRD  
climbing to 2000 (1735)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)			
Cat. of ACFT	H				
	755 (490)				
Straight-in					
Circling (OCH AAL)	766 (490)				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**INOWROCLAW  
NDB y  
RWY 23 (CAT H)**

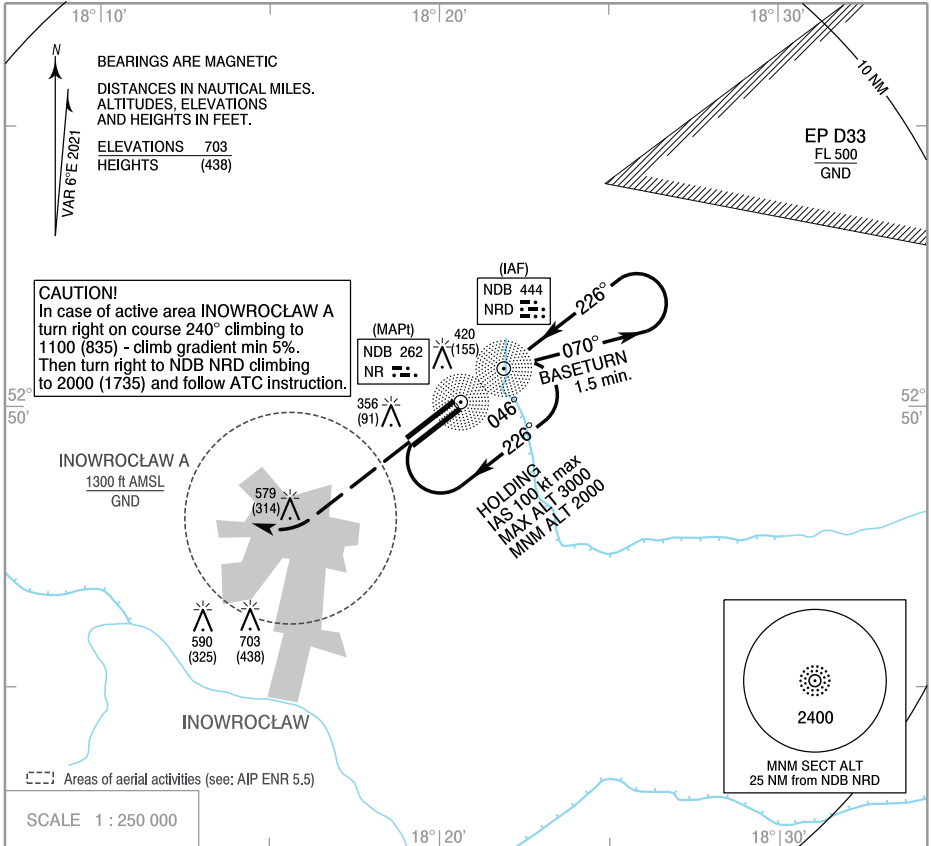
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NRD	52°50'41.1"N	018°21'53.6"E		
MAPt NDB NRD	52°50'41.1"N	018°21'53.6"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 23 ELEV 265 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 23

Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
NDB x  
RWY 23 (CAT H)**

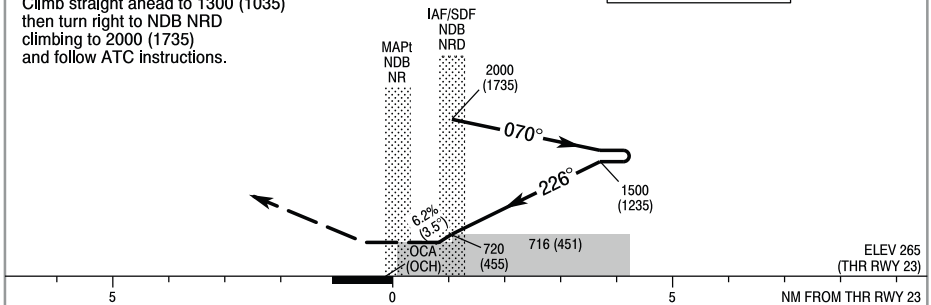


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (1035)  
then turn right to NDB NRD  
climbing to 2000 (1735)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)				Distance SDF - MAPt 1.0 NM						
Cat. of ACFT	H					Speed	kt	60	70	80	90	100
	675 (410)					Time	min : s	1 : 00	0 : 50	0 : 45	0 : 40	0 : 35
Straight-in						Rate of descent	ft / min	380	440	500	560	630
Circling (OCH AAL)	716 (440)											

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**INOWROCLAW  
NDB x  
RWY 23 (CAT H)**

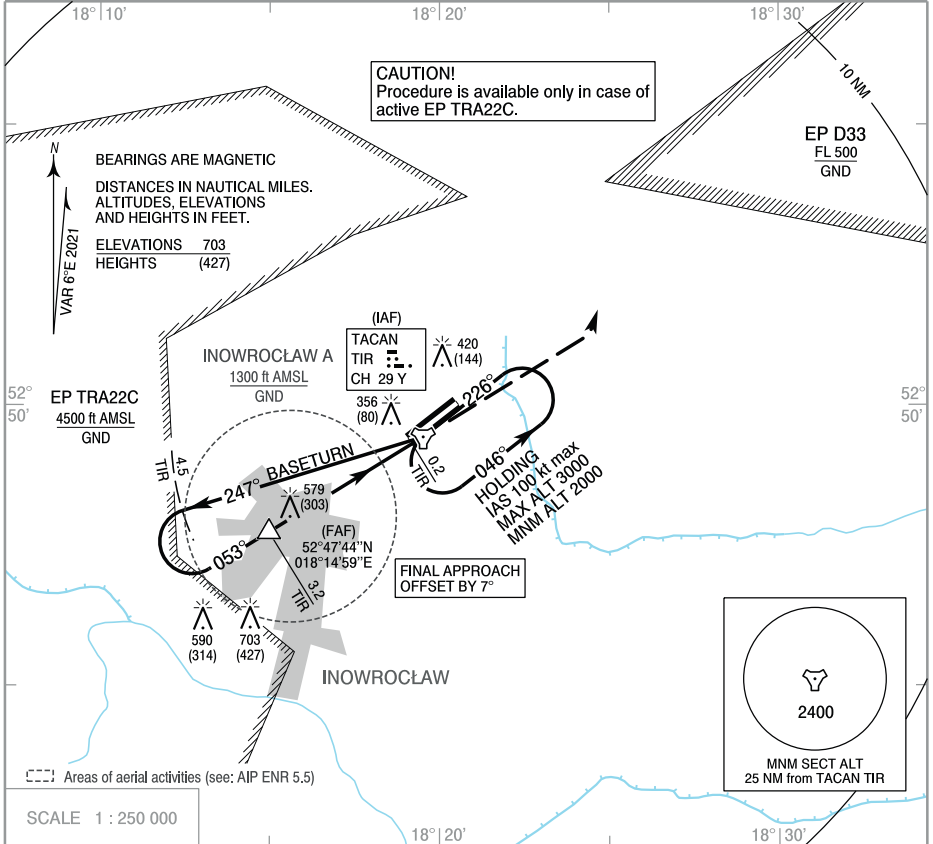
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NRD	52°50'41.1"N	018°21'53.6"E		
SDF NDB NRD	52°50'41.1"N	018°21'53.6"E		
MAPt NDB NR	52°50'05.3"N	018°20'37.5"E		
Final approach descent angle: 3.50°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 05 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Inowroclaw PRECISION 133.000  
Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

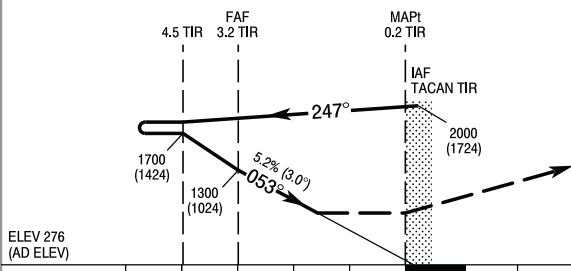
**INOWROCLAW  
TACAN  
RWY 05 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1300 (1024)  
then turn left to TACAN TIR  
climbing to 2000 (1724)  
and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 3.0 NM						
Cat. of ACFT	H					Speed	kt	60	70	80	90	100
		Straight-in	836 (560)					Time	min : s	3 : 00	2 : 35	2 : 15
				Rate of descent	ft / min	320	370	420	480	530		
Circling	836 (560)					Dist. to TIR		3.2	3.0	2.0	1.8	
						Altitude		1300	1240	925	836	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**INOWROCLAW  
TACAN  
RWY 05 (CAT H)**

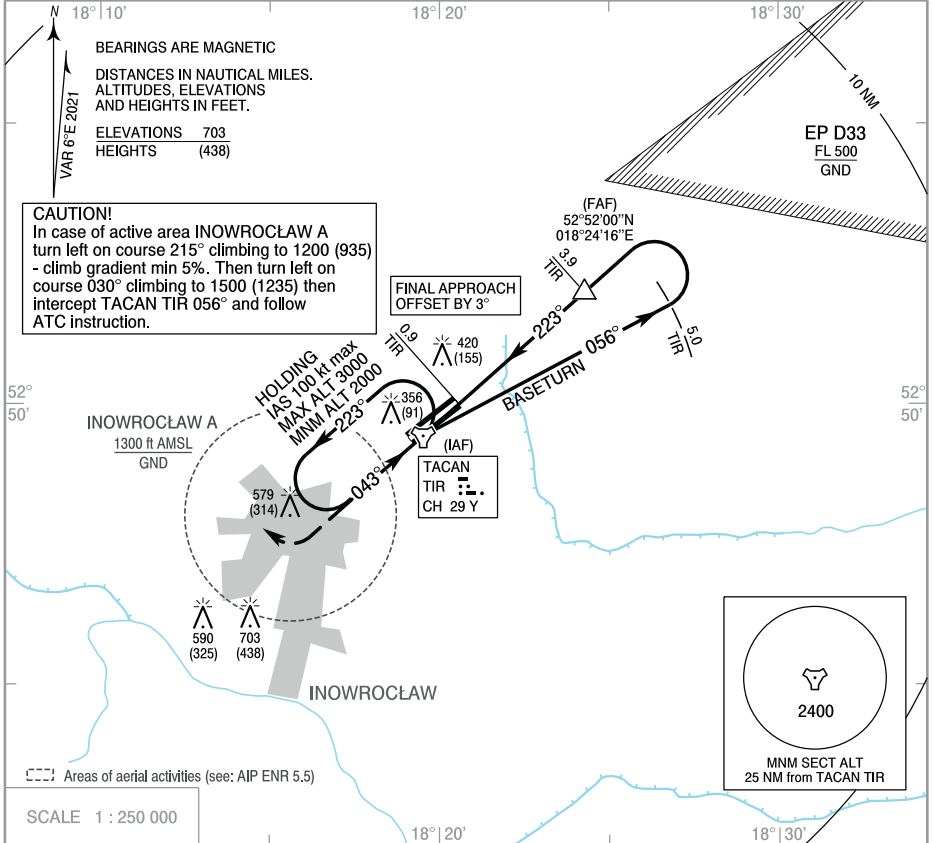
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TIR	52°49'25.9"N	018°19'31.2"E		
FAF	52°47'44.0"N	018°14'59.0"E	239.00° GEO (233° MAG) TACAN TIR	3.23 NM TACAN TIR
MAPt	52°49'18.7"N	018°19'12.0"E	239.00° GEO (233° MAG) TACAN TIR	0.22 NM TACAN TIR
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 23 ELEV 265 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 23

Inowroclaw PRECISION 133.000  
Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
TACAN  
RWY 23 (CAT H)**

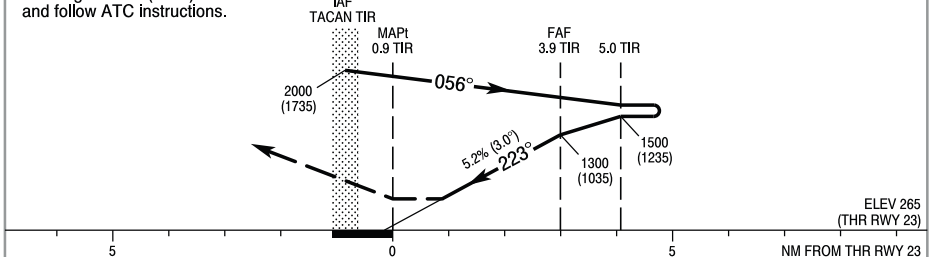


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (1035)  
then turn right to TACAN TIR  
climbing to 2000 (1735)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 3.0 NM					
Cat. of ACFT	H				Speed	kt	60	70	80	90	100
Straight-in	605 (340)				Time	min : s	3 : 00	2 : 35	2 : 15	2 : 00	1 : 50
					Rate of descent	ft / min	320	370	420	480	530
Circling (OCH AAL)	716 (440)				Dist. to TIR		3.9	3.0	2.0	1.7	
					Altitude		1300	1015	700	605	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**INOWROCLAW  
TACAN  
RWY 23 (CAT H)**

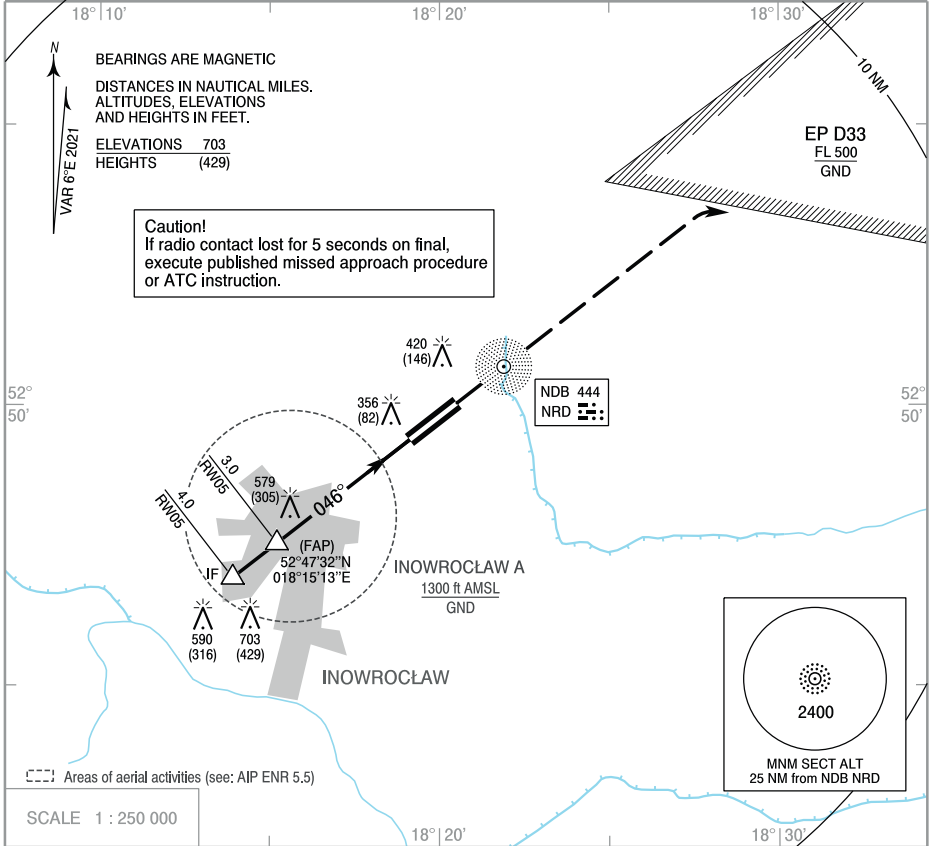
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TIR	52°49'25.9"N	018°19'31.2"E		
FAF	52°52'00.0"N	018°24'16.0"E	049.00° GEO (043° MAG) TACAN TIR	3.86 NM TACAN TIR
MAPt	52°50'00.0"N	018°20'34.2"E	049.00° GEO (043° MAG) TACAN TIR	0.86 NM TACAN TIR
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 05 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 05

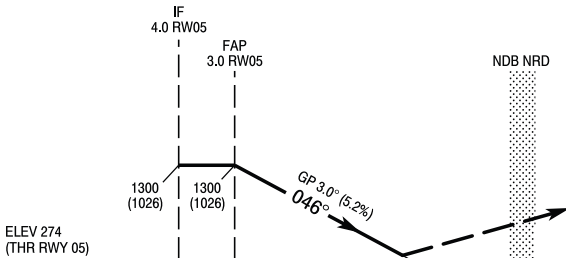
Inowroclaw PRECISION 133.000  
Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
PAR  
RWY 05 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500



**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (726)  
then turn right on course 220°  
climbing to 1300 (1026)  
and follow ATC instructions.

Cat. of ACFT		H	OCA (OCH)					Distance FAP - RW05 3.0 NM					
Straight-in	PAR	524 (250)					Speed	kt	60	70	80	90	100
							Time	min : s	3 : 00	2 : 35	2 : 15	2 : 00	1 : 50
							Rate of descent	ft / min	320	370	420	480	530
Circling (OCH AAL)		716 (440)					Dist. to RW05		3.0	2.0	1.0	0.5	
							Altitude		1300	985	670	524	

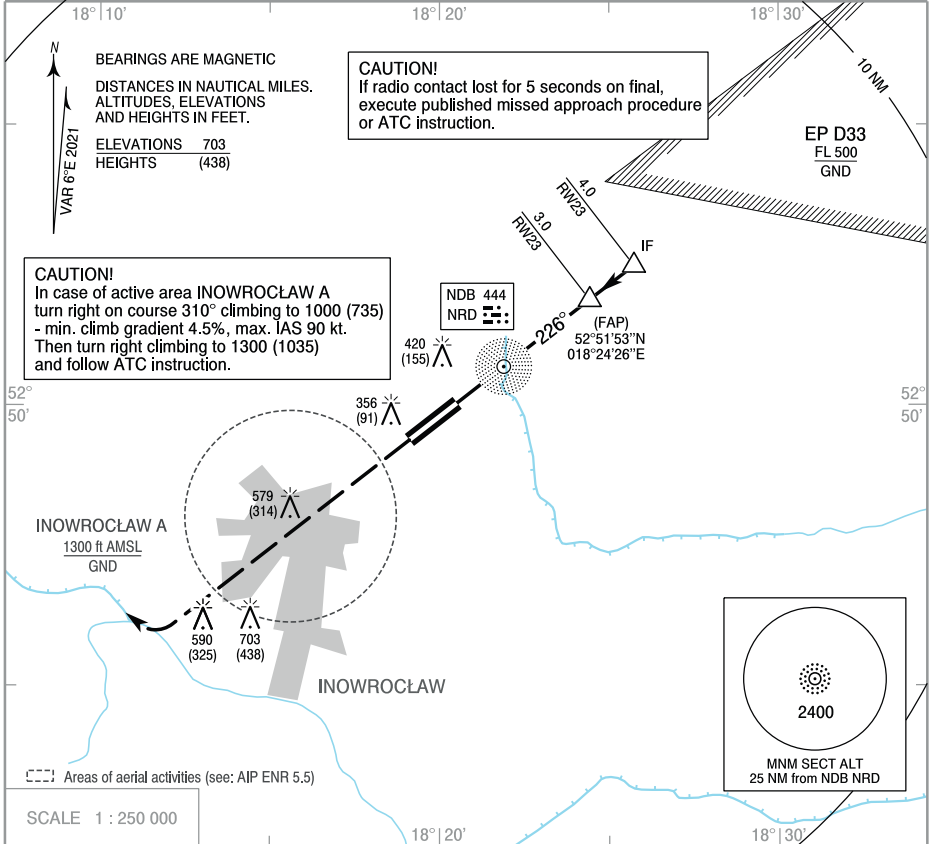
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 23 ELEV 265 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 23

Inowroclaw PRECISION 133.000  
Inowroclaw APPROACH 119.250  
Inowroclaw TOWER 120.025  
ATIS 134.660

**INOWROCLAW  
PAR  
RWY 23 (CAT H)**

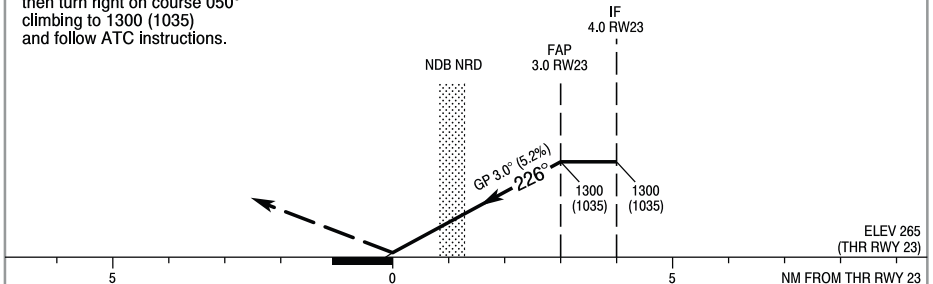


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (735)  
then turn right on course 050°  
climbing to 1300 (1035)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)				Distance FAP - RWY23 3.0 NM					
Cat. of ACFT	H	PAR	515 (250)			Speed	60	70	80	90	100
						kt	3:00	2:35	2:15	2:00	1:50
Straight-in						Time	min : s				
						Rate of descent	ft / min	320	370	420	480
Circling (OCH AAL)	716 (440)					Dist. to RWY23	3.0	2.0	1.0	0.5	
						Altitude	1300	985	670	515	

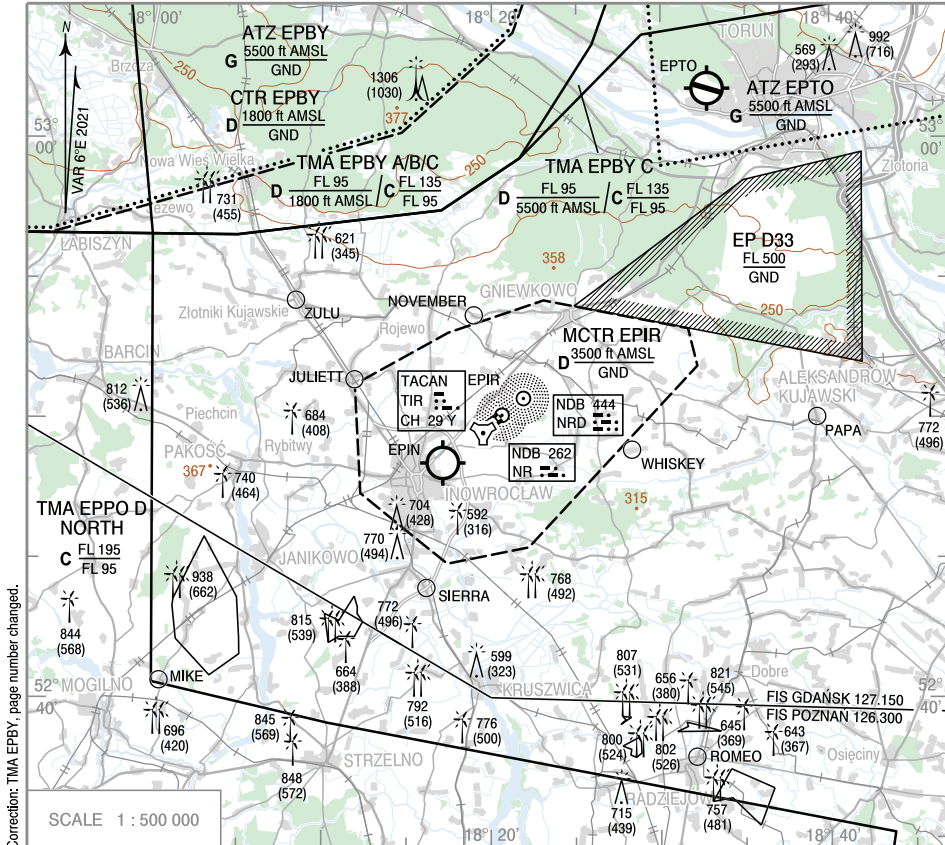
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 276 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDANSK INFORMATION	127.150
FIS POZNAN INFORMATION	126.300
Inowroclaw APPROACH	119.250
Inowroclaw TOWER	120.025

**INOWROCLAW**



POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
JULIETT	EPIRJ	52°51'22"N	018°11'56"E	Railway station at Jaksice town
MIKE	EPIRM	52°40'38"N	018°00'27"E	Intersection in Dąbrówka town
NOVEMBER	EPIRN	52°53'39"N	018°18'58"E	Church in Płonkowo town
PAPA	EPIRP	52°50'02"N	018°39'13"E	Intersection in Przybranowo town
ROMEO	EPIRR	52°37'53"N	018°32'06"E	Intersection in Radziejów town
SIERRA	EPIRS	52°43'55"N	018°16'11"E	Intersection in Przedbojowice town
WHISKEY	EPIRW	52°48'51"N	018°28'18"E	Intersection in Wonorze town
ZULU	EPIRZ	52°54'12"N	018°08'28"E	Intersection in Złotniki Kujawskie town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPKS AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPKS AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPKS - POZNAŃ/Krzesiny**

**EPKS AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPKS AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	521955N 0165800E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 11/29. centre of RWY 11/29.
2	Odstęłość, kierunek od miasta	10 km na południowy wschód od m. Poznań.
	Direction and distance from city	10 km to the south-east of Poznań city.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	276 ft / 22°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	115 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 1156 ul. Silniki 1 61-325 Poznań Dowódca: +48-261-548-500
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-548-555 (faks) Military Unit 1156 ul. Silniki 1 61-325 Poznań +48-261-548-500 +48-261-548-555
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	



8	<b>Uwagi</b>	Officer Dyżurny JW: +48-261-548-560 +48-261-548-318 +48-261-548-320 (faks)
	<b>Remarks</b>	Dyżurny Logistyk Lotniska: +48-261-548-313 +48-780-026-329 +48-261-548-350 - MIL TWR +48-261-548-659 - MIL TWR (faks) AFS: EPKSZTZM E-mail: <a href="mailto:twr.epks@ron.mil.pl">twr.epks@ron.mil.pl</a> +48-261-547-599 - MIL PAR AFS: EPKSZAZM +48-261-548-391 - MIL ARO +48-261-548-356 - MIL ARO (faks) AFS: EPKSZPZM E-mail: <a href="mailto:aro.epks@ron.mil.pl">aro.epks@ron.mil.pl</a>  Military Unit Duty Officer: +48-261-548-560 +48-261-548-318 +48-261-548-320 (fax) Aerodrome Duty Logistics Officer: +48-261-548-313 +48-780-026-329 +48-261-548-350 - MIL TWR +48-261-548-659 - MIL TWR (fax) AFS: EPKSZTZM E-mail: <a href="mailto:twr.epks@ron.mil.pl">twr.epks@ron.mil.pl</a> +48-261-547-599 - MIL PAR AFS: EPKSZAZM +48-261-548-391 - MIL ARO +48-261-548-356 - MIL ARO (fax) AFS: EPKSZPZM E-mail: <a href="mailto:aro.epks@ron.mil.pl">aro.epks@ron.mil.pl</a>

**EPKS AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPKS AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	Zarządzający lotniskiem	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	Aerodrome Administration	Oficer Dyżurny - H24. Dyżurny Logistyk - H24.  MON-FRI 0630-1430 (0530-1330) Duty Officer - H24. Duty Logistics - H24.
2	Służby celne oraz imigracyjne	NIL
	Customs and immigration	
3	Służby medyczne i sanitarne	W czasie wykonywania lotów.
	Health and sanitation	During flights.
4	Służba Informacji Lotniczej	NIL
	AIS	
5	Biuro Odpraw Załóg	H24 MIL ARO
	ATS Reporting Office (ARO)	
6	Biuro odpraw MET	H24 MIL MET
	MET briefing Office	
7	ATS	H24 MIL ATS
	ATS	
8	Tankowanie	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Fuelling	After prior consultation with the aerodrome user.
9	Obsługa naziemna	H24
	Handling	
10	Ochrona	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Security	After prior consultation with the aerodrome user.
11	Odladanie	NIL

	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	1 <sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1
	<b>Remarks</b>	1 <sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPKS AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPKS AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	Podnośniki widłowe spalinowe - 5 (25 t, 2 x 8 t, 6,3 t, 2 t).
	<b>Cargo-handling facilities</b>	Platforma do przeladunku palet i kontenerów - 1 (13,6 t).  Combustion fork-lift trucks - 5 (25 t, 2 x 8 t, 6,3 t, 2 t). Pallet and container cargo high-loader - 1 (13.6 t).
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	Paliwo lotnicze F-34 z dodatkiem zapobiegającym krystalizacji wody (S-1745), po wcześniejszym uzgodnieniu.  Fuel: F-34 Aviation fuel F-34 with water antifreezing component (S-1745), after prior consultation.
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	11 system - 4 x 33000 L, 7 x 27000 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	11 tank trucks - 4 x 33000 L, 7 x 27000 L.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	Global Ground Support Model 6800 TE-EC. Po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>De-icing facilities</b>	Global Ground Support Model 6800 TE-EC. After prior consultation.
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	After prior consultation.
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Drobne naprawy.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Minor repairs.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPKS AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPKS AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	Hotele w mieście.
	Hotels	Hotels in the city.
2	Restauracje	Restauracje w mieście.
	Restaurants	Restaurants in the city.
3	Środki transportu	Samochód dla załogi z lotniska do Poznania, po wcześniejszym uzgodnieniu.
	Transportation	Car for the crew from the aerodrome to Poznań city, after prior consultation.
4	Pomoc medyczna	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w mieście.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospitals in the city.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	Biuro Informacji Miejskiej.
	Tourist office	City Information Office.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPKS AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPKS AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A7 ICAO (CAT 7 ICAO w dni robocze, poza tymi dniami i w święta - CAT 6 ICAO. CAT 9 MAX O/R z wyprzedzeniem 24 HR. Utrzymanie podwyższonej kategorii przez MAX 24 HR.)
	Aerodrome category for firefighting	

		CAT A7 ICAO (CAT 7 ICAO on working days, on other days and holidays - CAT 6 ICAO. CAT 9 MAX O/R 24 HR in advance. Maintenance of increased category for a MAX of 24 HR.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 7 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 7.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Holownik, drużyna holownicza.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Towing machine, towing team.
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPKS AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPKS AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	zgarniacz wirnikowy śniegu - 2, odkurzacz lotniskowy - 5, oczyszczarka lotniskowa - 7, plug odśnieżny - 7, polewaczko-zmywarka - 2.  snow rotor blower - 2, aerodrome cleaner - 5, runway sweeper - 7, snow plough - 7, sprayer - 2.
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. SWY; 3. TWY (A, F, E, C); 4. APN D; 5. Część APN C pomiędzy stanowiskami postojowymi 12-13; 6. Pozostałe APN i TWY.
	<b>Clearance priorities</b>	
		1. RWY;

		2. SWY; 3. TWYs (A, F, E, C); 4. APN D; 5. Part of APN C between aircraft stands 12-13; 6. Remaining APNs and TWYs.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	NIL
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPKS AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPKS AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength	
		APN A	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		APN B	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		APN C	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		APN D	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		APN E	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		APN H1	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		DARM	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL

2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	TWY	Width	nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	15.0 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		B	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		C	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		D	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		E	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		F	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		G	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		H	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		I	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		J	14.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		K	12.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		L	12.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		P	12.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		Q	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		R	12.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		S	12.0 m	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		Z	15.0 m	CONC	PCN 60/R/B/ W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPKS AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPKS AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	<p>1. System prowadzenia na TWY: Linie żółte. 2. Wizualne oznaczenia położenia: Linie żółte. 3. Urządzenia sygnalizacji naziemnej: Oznakowanie pionowe kierunkowe.</p> <p>1. Taxiing guidance system: Yellow lines. 2. Visual aids to location: Yellow lines. 3. Ground signalling devices: Signs (direction).</p>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Światła krawędziowe TWY, RWY. RWY and TWY edge lights.



	<b>RWY and TWY markings and lights</b>	
3	<b>Poprzeczki zatrzymania</b>	Linia zatrzymania.
	<b>Stop bars</b>	Stop line.
4	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b>	NIL
	<b>Other RWY protection measures</b>	
5	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPKS AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE**  
**EPKS AD 4.10 AERODROME OBSTACLES**

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521616.3N	0170453.5E	220	475	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521616.6N	0170518.4E	207	469	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521616.9N	0170538.8E	194	462	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521617.1N	0170554.7E	193	465	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521617.4N	0170618.1E	220	485	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521617.7N	0170642.5E	207	475	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521617.9N	0170704.7E	213	474	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521618.2N	0170729.1E	213	482	TAK/TAK, YES/YES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521618.5N	0170752.4E	206	477	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521623.5N	0170811.8E	213	478	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521627.8N	0170828.7E	200	467	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521632.6N	0170847.3E	220	471	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521638.2N	0170909.3E	226	480	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521643.2N	0170928.5E	240	520	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521648.9N	0170951.0E	215	487	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521704.4N	0171051.9E	204	489	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521710.2N	0171114.2E	204	494	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521715.1N	0171133.8E	208	502	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521719.4N	0171150.3E	159	454	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Elewator zbożowy/Grain elevator	521824.3N	0170310.9E	184	443	NIE/TAK, NO/YES
29/APCH	NDB/NDB	521920.0N	0165944.3E	38	310	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	NDB/NDB	521921.7N	0165945.8E	38	310	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	ILS/LOC/ILS/LOC	522022.1N	0165636.1E	8	282	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Drzewo/Tree	522022.7N	0165542.7E	56	305	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
11/APCH	Drzewo/Tree	522030.0N	0165610.9E	52	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522030.1N	0165608.9E	62	327	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Grupa drzew/Group of trees	522030.3N	0165611.1E	39	315	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522030.7N	0165609.1E	62	327	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522030.9N	0165608.2E	56	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522031.3N	0165611.8E	49	325	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Grupa drzew/Group of trees	522031.4N	0165607.3E	58	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522031.8N	0165609.7E	62	327	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522031.9N	0165606.7E	58	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522032.6N	0165600.3E	72	326	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522033.6N	0165606.7E	49	315	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522034.7N	0165610.3E	58	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522034.8N	0165610.9E	58	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522035.2N	0165609.0E	58	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522038.8N	0165614.0E	49	315	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522038.9N	0165614.6E	49	318	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522039.4N	0165612.0E	43	308	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522039.7N	0165614.0E	43	305	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522039.9N	0165615.6E	36	299	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.2N	0165611.9E	39	302	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.2N	0165615.0E	49	312	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.3N	0165613.0E	43	305	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.3N	0165613.3E	46	312	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.3N	0165613.7E	46	312	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522040.7N	0165611.0E	49	312	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
11/APCH	Drzewo/Tree	522041.3N	0165607.9E	52	305	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522043.2N	0165614.6E	79	335	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522043.6N	0165613.1E	79	335	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522044.0N	0165612.1E	92	348	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522044.7N	0165610.6E	62	315	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522045.7N	0165609.9E	75	328	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Drzewo/Tree	522045.9N	0165611.5E	79	331	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Wieża/Tower	522106.6N	0165034.1E	207	476	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	522133.8N	0164736.0E	215	475	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	522142.4N	0164719.7E	193	454	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	522149.0N	0164707.2E	193	455	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	522155.9N	0164654.0E	193	455	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Wieża/Tower	522211.7N	0164806.6E	210	481	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521618.0N	0170106.3E	206	467	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521626.0N	0170047.1E	206	472	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521633.9N	0170028.3E	213	479	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521642.1N	0170008.6E	206	468	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521647.7N	0165946.1E	213	476	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521653.5N	0165922.9E	220	489	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521659.3N	0165859.6E	220	493	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521705.0N	0165836.3E	213	489	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521710.8N	0165813.1E	220	495	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521743.6N	0165424.1E	224	431	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521745.2N	0165438.6E	239	464	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521746.3N	0165413.2E	232	439	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521746.7N	0165453.2E	184	454	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	521749.0N	0165402.6E	226	424	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521751.6N	0165352.2E	226	427	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521754.0N	0165342.5E	224	426	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521800.6N	0165329.9E	239	427	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521807.4N	0165316.8E	237	428	TAK/TAK, YES/YES
	Antena GSM/GSM Antenna	521808.2N	0170238.9E	131	382	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521811.2N	0165259.3E	233	425	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521816.0N	0165237.4E	226	414	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521821.2N	0165213.6E	193	451	TAK/TAK, YES/YES
	Śłup linii energetycznej/ Power line pylon	521829.5N	0165154.9E	233	487	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	521910.7N	0165652.0E	171	371	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	521913.2N	0165849.9E	92	362	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża kontroli lotniska (TWR)/Aerodrome control tower (TWR)	521923.5N	0165842.5E	101	367	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521925.5N	0165838.1E	59	326	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521926.1N	0165836.1E	59	325	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521926.5N	0165852.6E	43	314	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521926.8N	0165834.1E	59	325	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521926.9N	0165842.8E	44	312	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521927.6N	0165840.6E	44	302	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521927.9N	0165853.7E	43	314	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521928.3N	0165838.4E	44	311	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521928.8N	0165854.6E	43	315	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521929.0N	0165836.3E	44	311	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521929.7N	0165834.1E	44	310	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521929.8N	0165855.4E	43	315	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521930.1N	0165827.7E	56	323	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521930.7N	0165826.0E	56	323	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521931.2N	0165824.2E	56	322	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521931.8N	0165822.5E	56	322	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521932.3N	0165820.8E	56	322	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Hangar/Hangar	521932.9N	0165746.5E	46	315	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521932.9N	0165819.0E	56	322	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	521933.4N	0165755.3E	109	377	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521933.5N	0165817.3E	56	321	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521934.0N	0165815.6E	56	321	TAK/TAK, YES/YES
	Czujnik wylądowań atmosferycznych/Lightning sensor	521934.5N	0165839.2E	13	285	TAK/NIE, YES/NO
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	521934.5N	0165849.1E	22	290	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521934.6N	0165813.9E	56	321	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	521934.8N	0165839.4E	37	308	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521935.1N	0165812.1E	56	320	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521935.7N	0165810.4E	56	320	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	521936.1N	0165403.7E	204	400	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521936.3N	0165808.7E	56	320	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521936.8N	0165807.0E	56	320	TAK/TAK, YES/YES
	RVR 1/RVR 1	521937.2N	0165841.1E	10	282	TAK/NIE, YES/NO
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521937.4N	0165805.2E	56	320	TAK/TAK, YES/YES



W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Antena/Antenna	521938.8N	0165832.5E	17	283	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521939.7N	0165801.0E	43	308	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521940.7N	0165801.9E	43	308	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521941.2N	0165755.0E	43	308	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	521941.9N	0165407.3E	194	390	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	521942.6N	0165756.2E	43	307	TAK/TAK, YES/YES
	Antena monitorująca ILS GP/DME/ILS GP/DME monitoring antenna	521943.6N	0165848.4E	22	291	TAK/TAK, YES/YES
	ILS GP/DME/ILS GP/DME	521945.0N	0165844.4E	54	323	TAK/TAK, YES/YES
	Antena Łoś/Łoś Antenna	521948.1N	0165835.3E	16	289	TAK/NIE, YES/NO
	Antena/Antenna	521949.9N	0165758.2E	41	314	NIE/TAK, NO/YES
	RVR 2/RVR 2	521950.5N	0165802.1E	10	282	TAK/NIE, YES/NO
	Antena/Antenna	521959.6N	0165728.8E	19	287	NIE/TAK, NO/YES
	TACAN/TACAN	521959.8N	0165803.9E	28	302	TAK/TAK, YES/YES
	Las/Forest	522000.9N	0165651.4E	72	335	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	522002.4N	0165651.1E	69	338	NIE/NIE, NO/NO
	Wiatromierz/Anemometer	522003.7N	0165710.0E	37	305	TAK/TAK, YES/YES
	Las/Forest	522004.7N	0165650.2E	69	338	NIE/NIE, NO/NO
	RVR 3/RVR 3	522005.9N	0165712.5E	10	279	TAK/NIE, YES/NO
	Las/Forest	522007.1N	0165648.1E	69	338	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	522008.4N	0165646.3E	69	338	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	522008.6N	0165704.6E	22	290	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	522009.3N	0165644.4E	69	338	NIE/NIE, NO/NO
	Antena Łoś/Łoś Antenna	522011.7N	0165724.3E	16	289	TAK/NIE, YES/NO
	Las/Forest	522013.4N	0165629.1E	92	358	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	522013.8N	0165630.9E	82	341	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	522014.9N	0165331.3E	187	390	NIE/TAK, NO/YES
	Las/Forest	522018.2N	0165614.9E	82	341	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	522020.4N	0165950.5E	98	361	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	522024.1N	0170010.6E	95	361	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	522042.6N	0165645.8E	72	340	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek z masztem/ Building with mast	522240.9N	0165735.3E	217	494	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	522244.1N	0165415.2E	201	456	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	522247.8N	0165449.7E	283	517	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

## EPKS AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPKS AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. Aerodrome MET Office.
	Name of the associated meteorological office	
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP. H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
	Hours of service/MET office outside hours	

3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne./9 HR
	<b>Office responsible for TAF preparation/ period of validity</b>	Aerodrome MET Office./9 HR
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/3 HR
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	METAR, TAF, mapy / PL, EN.
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	METAR, TAF, charts /PL, EN.
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, dane radarowe, mapa istotnych zjawisk pogody, mapa wiatrów górnych, tabela pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, radar data, SWL, upper wind charts, weather table.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Telefon, faks, Internet, WAN-meteo-RL.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Phone, fax, Internet, WAN-meteo-RL.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	KRZESINY TWR, KRZESINY PAR
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	Tel.: +48-261-548-352 Faks: +48-261-548-353
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	E-mail: <a href="mailto:lbn.krzesiny@ron.mil.pl">lbn.krzesiny@ron.mil.pl</a> Phone: +48-261-548-352 Fax: +48-261-548-353 E-mail: <a href="mailto:lbn.krzesiny@ron.mil.pl">lbn.krzesiny@ron.mil.pl</a>

## EPKS AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPKS AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	118.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: PCN 60/R/A/W/T CONC/ASPH	522013.77N 0165701.67E END: NIL 115.5	271.7 272.3
29	298.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: PCN 60/R/A/W/T CONC/ASPH	521936.15N 0165857.79E END: NIL 115.5	274.0 271.7

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
11	0.025%	149 x 60	400 x 300	3260 x 300	NIL	425 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
29	0.025%	149 x 60	360 x 300	3260 x 300	NIL	499 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
11	<p>System hamujący BAK-12 lina. Odległość od THR 11 - 425 m, liny kotwiczone punktowo do nawierzchni RWY. W czasie operacji samolotów F-16 standardowo rozłożona jedna lina w zależności od kierunku drogi startowej w użyciu - bliższa DER. Informacja o odległości do miejsca rozłożenia liny od THR drogi startowej w użyciu rozgłaszana w komunikacie ATIS. W przypadku rozłożenia jednocześnie dwóch lin na RWY, informacja dodatkowo publikowana w NOTAM. Dla zagranicznych statków powietrznych wymaga zgłoszenia (PPR) do ARO lotniska EPKS na minimum: - 24 HR przed planowanym użyciem w okresie MON - FRI; - 48 HR przed planowanym użyciem w okresie SAT - SUN oraz w dni ustawowo wolne od pracy.</p> <p>BAK-12 breaking system (line). 425 m from THR 11, cables anchored at selected points to the RWY surface. During operations of F-16s, normally one cable (closer to DER) is laid depending on the RWY in use. Information on the distance from the cable location to the THR of RWY in use is provided by ATIS. If two cables are laid on the RWY at the same time, the information will be additionally published by NOTAM. Crews of foreign aircraft are to notify the EPKS ARO of their arrival via PPR form at least: - 24 HR in advance of the planned use from MON to FRI; - 48 HR in advance of the planned use from SAT to SUN and on public holidays.</p>

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
29	<p>System hamujący BAK-12 lina. Odległość od THR 29 - 499 m, liny kotwiczone punktowo do nawierzchni RWY. W czasie operacji samolotów F-16 standardowo rozłożona jedna lina w zależności od kierunku drogi startowej w użyciu - bliższa DER. Informacja o odległości do miejsca rozłożenia liny od THR drogi startowej w użyciu rozgłaszana w komunikacie ATIS. W przypadku rozłożenia jednocześnie dwóch lin na RWY, informacja dodatkowo publikowana w NOTAM. Dla zagranicznych statków powietrznych wymaga zgłoszenia (PPR) do ARO lotniska EPKS na minimum: - 24 HR przed planowanym użyciem w okresie MON - FRI; - 48 HR przed planowanym użyciem w okresie SAT - SUN oraz w dni ustawowo wolne od pracy.</p> <p>BAK-12 breaking system (line). 499 m from THR 29, cables anchored at selected points to the RWY surface. During operations of F-16s, normally one cable (closer to DER) is laid depending on the RWY in use. Information on the distance from the cable location to the THR of RWY in use is provided by ATIS. If two cables are laid on the RWY at the same time, the information will be additionally published by NOTAM. Crews of foreign aircraft are to notify the EPKS ARO of their arrival via PPR form at least: - 24 HR in advance of the planned use from MON to FRI; - 48 HR in advance of the planned use from SAT to SUN and on public holidays.</p>

### EPKS AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPKS AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2500	2900	2649	2500	NIL
11	1840	2240	1989	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D
29	2500	2860	2649	2500	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
29	2110	2470	2259	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY B
29	1596	1956	1745	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C

### EPKS AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPKS AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	SALS	432 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	44	NIL
29	CALVERT SFL	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	45	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	NIL	NIL	NIL	LIH W 600 m: Y 300 m: R	R	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
29	NIL	NIL	NIL	LIH W 600 m: Y 300 m: R	R	NIL

**EPKS AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPKS AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY. Edge - blue. All TWYs.
	TWY edge and centre line lighting	
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia	Z drugiego kierunku zasilania - 15 SEC. Z agregatu - 1 min.
	Secondary power supply/Switch-over time	Secondary power supply - 15 SEC. Power generator - 1 min.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPKS AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**  
**EPKS AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**



1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	

7	<b>Uwagi</b>  <b>Remarks</b>	<p>Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko POZNAŃ/Krzesiny 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 do operacji startów i lądowań mogą wykorzystać:</p> <p>a) Drogę startową w użyciu dla operacji VFR/IFR w dzień i w nocy. b) Wybraną drogę kołowania lub skrzyżowania dróg kołowania. Wyznaczone według potrzeb dla operacji VFR w dzień.</p> <p>Informacja publikowana depeszą NOTAM.</p> <p>Helicopters conducting IFR or VFR approach to POZNAŃ/Krzesiny aerodrome shall land on the RWY 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.</p> <p>Helicopters may use for take-off and landing operations:</p> <p>a) RWY in use for VFR/IFR operations by daytime and at night. b) Chosen TWYs or TWY crossing. Designated as required for VFR operations during the daytime.</p> <p>Information published by NOTAM.</p>
---	------------------------------------	---

**EPKS AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPKS AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>KRZESINY (EPKS) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522333N 0164247E 522112N 0165525E 522013N 0170415E 521821N 0172045E 520845N 0171609E 521610N 0163941E 522333N 0164247E	2300 ft  GND	D	KRZESINY PRECYZYJNY 120.750 MHz PL KRZESINY PRECISION 120.750 MHz EN Krzesiny WIEŻA 121.025 MHz PL Krzesiny TOWER 121.025 MHz EN Krzesiny GROUND 121.750 MHz PL, EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

**EPKS AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPKS AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	Krzesiny GROUND	121.750	NIL	NIL	MON-THU 0700-1500 (0600-1400) FRI 0700-1300 (0600-1200) Z wyjątkiem świąt państwowych. MON-THU 0700-1500 (0600-1400) FRI 0700-1300 (0600-1200) Except public holidays.	NIL
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	127.230	NIL	NIL	H24	NIL
		128.925			H24	NIL
ATIS	-	123.910	NIL	NIL	H24	Tel. ATIS: +48-261-548-046  ATIS phone: +48-261-548-046
PAR	KRZESINY PRECYZYJNY KRZESINY PRECISION	120.750	NIL	NIL	Patrz NOTAM See NOTAM	NIL
TWR	Krzesiny WIEŻA Krzesiny TOWER	121.025	NIL	NIL	H24	NIL

**EPKS AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPKS AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	Na polecenie TWR./As instructed by TWR.	521950.0N 0165758.3E	NIL	NIL	0.12 km S FM RCL, 1.25 km FM THR wzdłuż RCL.  0.12 km S FM RCL, 1.25 km FM THR along RCL.
ILS LOC 29 (05°E/JAN 21) CAT I	IKS	111.900 MHz	H24	522022.0N 0165636.1E	NIL	NIL	CAT I RWY 29, 294°, 3.03 km FM THR 29.
ILS GP 29	-	331.100 MHz	H24	521944.9N 0165844.5E	NIL	NIL	0.12 km FM RCL, 0.3 km FM THR 29 wzdłuż RWY RCL.  0.12 km FM RCL, 0.3 km FM THR

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							29 along RWY RCL. RDH: 50 ft GP 3.0°
DME 29	IKS	CH 56X	H24	521944.9N 0165844.5E	NIL	NIL	0.12 km N FM RCL, 0,3 km FM THR 29 wzdłuż RWY RCL.  0.12 km N FM RCL, 0.3 km FM THR 29 along RWY RCL.
NDB	NK	489.000 kHz	H24	521920.9N 0165945.2E	NIL	NIL	114°, 1.01 km FM THR 29.
TACAN	TKS	CH 52X	H24	521959.9N 0165803.6E	NIL	NIL	0,17 km N FM RCL, 1,25 km FM THR 29 wzdłuż RCL

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							0.17 km N FM RCL, 1.25 km FM THR 29 along RCL.

## EPKS AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPKS AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu z wyprzedzeniem 72 HR w formie PPR do MIL ARO. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

### 2 Odladanie statków powietrznych

Odladanie statków powietrznych odbywa się na APN D z zachowaniem poniższych zasad:

- a. odladanie odbywa się wyłącznie w asyście służb lotniskowych, tj. dyżurnego logistyka lotniska (DLL) lub dyżurnego technika lotniska (DTL);
- b. odladanie statków powietrznych odbywa się przy wyłączonych silnikach statku powietrznego;
- c. w związku z możliwością zalegania na nawierzchni APN D środka odladającego zmianie może ulec współczynnik szorstkości na tej płycie.

### 3 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

#### 3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

3.1.1. Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku POZNAŃ/Krzesiny mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

3.1.2. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

3.1.3. Podczas obowiązywania LVP ruch pojazdów po polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

3.1.4. Operacje LVP na lotnisku POZNAŃ/Krzesiny są możliwe w dzień i w nocy pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

### 1 Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to MIL ARO 72 HR in advance by means of PPR. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft - only with the AD administration.

### 2 Aircraft de-icing

Aircraft de-icing is carried out on APN D in accordance with the following rules:

- a. de-icing is carried out with the assistance of AD services only, i.e. Duty Logistics Officer or Duty Aerodrome Technician;
- b. de-icing is carried out when the aircraft engines are switched off;
- c. owing to the fact that de-icing agent may lie on the surface of APN D, the friction coefficient of this APN may change.

### 3 Low visibility operations (LVP)

#### 3.1 GENERAL PROVISIONS

3.1.1. Procedures for carrying out low visibility operations (LVP) at POZNAŃ/Krzesiny aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

3.1.2. LVP shall not be applied for crises situations.

3.1.3. During Low Visibility Procedures (LVP), movements of vehicles are to be limited to the minimum.

3.1.4. LVP operations at POZNAŃ/Krzesiny aerodrome are possible by day and night, provided that RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are serviceable and are turned on.



### 3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

#### 3.2.1 Faza przygotowania do LVP

3.2.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania.

3.2.1.2. Kontroler TWR nakazuje wycofanie osób i pojazdów poza pole manewrowe i jego bezpośrednie sąsiedztwo z wyjątkiem pojazdów dyżurnego technika lotniska DTL (FOLLOW ME).

3.2.1.3. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

#### 3.2.2 Wprowadzenie LVP

3.2.2.1. Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej.

3.2.2.2. Wprowadzenie LVP możliwe jest wyłącznie po potwierdzeniu usunięcia ludzi, pojazdów i sprzętu z pola manewrowego z wyjątkiem pojazdów DTL (FOLLOW ME).

3.2.2.3. Wprowadzenie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez kontrolera TWR drogą radiową (na kanale 159 FM) komunikatu o treści:

"DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGLASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP. DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO".

3.2.2.4. Do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o wprowadzeniu operacji LVP.

3.2.2.5. Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszały się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście DTL (FOLLOW ME).

### 3.2 CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

#### 3.2.1 The LVP preparation phase

3.2.1.1. Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels.

3.2.1.2. TWR controller requires withdrawal of persons and vehicles from the manoeuvring area and its direct vicinity except for Duty Aerodrome Technician (FOLLOW ME).

3.2.1.3. In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with an increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

#### 3.2.2 Introduction of LVP

3.2.2.1. LVP operations shall be commenced when the VIS falls to 800 m (RVR - 550 m) or less.

3.2.2.2. LVP operations may be commenced when the withdrawal of persons, vehicles and equipment has been confirmed excluding Duty Aerodrome Technician vehicles (FOLLOW ME).

3.2.2.3. Introduction of LVP is conducted through double-issuing a message by TWR controller via radio (on channel 159 FM) with a content as follows:

"TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES. LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION".

3.2.2.4. The TWR controller informs the aircraft crews on introduction of LVP, until the ATIS message has been amended.

3.2.2.5. The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area at a time and aircraft taxiing is permissible in assistance of the Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME) only.

3.2.2.6. Kolowanie statku powietrznego do startu odbywa się standardowo:

- a. RWY 29 - TWY F, TWY A;
- b. RWY 11 - TWY F, TWY E.

3.2.2.7. W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części drogi startowej.

3.2.2.8. W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

3.2.2.9. Próby śmigłowców w zawisie dopuszczalne są wyłącznie na RWY 11/29 przy THR 29 i pod warunkiem, że śmigłowiec będzie widoczny przez kontrolera TWR. Kolowanie do próby odbywa się w asyście DTL (FOLLOW ME).

### 3.2.3 Zawieszenie LVP

3.2.3.1. Kontroler TWR zawieszka obowiązywanie LVP w przypadkach:

- a. gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- b. utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- c. stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- d. stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;
- e. zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- f. uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- g. zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.

3.2.3.2. W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o zawieszeniu LVP.

3.2.2.6. Aircraft taxiing for departure is conducted in a standard way:

- a. RWY 29 - TWY F, TWY A;
- b. RWY 11 - TWY F, TWY E.

3.2.2.7. During LVP, take-offs from the intermediate part of runway are forbidden.

3.2.2.8. During LVP, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

3.2.2.9. Hovering of helicopters is possible only on RWY 11/29 at THR 29 provided that the helicopter is visible to the TWR controller. Taxiing for hovering shall be conducted in assistance of the Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME).

### 3.2.3 Suspension of LVP

3.2.3.1. The TWR controller suspends LVP when:

- a. the actual VIS value falls below 400 m;
- b. there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;
- c. a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- d. there is navigation lights failure;
- e. there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;
- f. he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;
- g. there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

3.2.3.2. In the case a decision on suspension of LVP has been taken, until an ATIS message has been amended, the TWR controller informs aircraft crews on LVP suspension.

3.2.3.3. W czasie, gdy LVP są zawieszono, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty, lądowania oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

### 3.2.4 Odwołanie LVP

3.2.4.1. Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą.

3.2.4.2. Odwołanie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez kontrolera TWR drogą radiową (na kanale 159 FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! ODWOŁUJĘ PROCEDURY DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

3.2.4.3. Do czasu usunięcia zapisu w komunikacie ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o odwołaniu LVP.

3.2.3.3. When the LVP are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs, landings and aircraft movements in the manoeuvring area.

### 3.2.4 Termination of LVP

3.2.4.1. LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated.

3.2.4.2. Termination of LVP is carried out through double-issuing a message by the TWR controller via radio (on channel 159 FM) with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY HAVE BEEN SUSPENDED”.

3.2.4.3. Until the content of ATIS message has been removed, the TWR controller informs the aircraft crews on termination of LVP.

## EPKS AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPKS AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPKS AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPKS AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPKS możliwe po uzyskaniu zezwolenia od KRZESINY TWR wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

### 1 Zasady ogólne

Standardowy układ czterozakrętowego kręgu nadlotniskowego wykonywać zgodnie z kierunkiem drogi startowej w użyciu na południe od lotniska i na wysokości 1300 ft AMSL.

### 2 Procedura OVERHEAD PATTERN

Minimalne warunki meteorologiczne dla procedury OVERHEAD PATTERN: pulap chmur 2000 ft i widzialność 5 km. Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 1800 ft AMSL (1500 ft AGL) i w odległości 3-5 NM od progu RWY. Wszystkie manewry rozformowania grupy należy wykonywać w kierunku południowym.

Overflights through the EPKS MCTR are possible after obtaining clearance from KRZESINY TWR issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

### 1 General rules

A standard four-turn traffic pattern is to be performed in accordance with the direction of RWY in use south of the aerodrome and at an altitude of 1300 ft AMSL.

### 2 OVERHEAD PATTERN procedure

The minimum meteorological conditions for the OVERHEAD PATTERN procedure: the ceiling - 2000 ft and visibility - 5 km. The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 1800 ft AMSL (1500 ft AGL) and within a distance of 3-5 NM from the RWY THR. All manoeuvres of disbanding the group shall be carried out in a southerly direction

**3 Punkty i procedury oczekiwania w locie VFR**

Lista punktów VFR dla lotniska POZNAŃ/Krzesiny:

**3 Holding points and procedures in VFR flights**

List of VFR points for POZNAŃ/Krzesiny aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ECHO	521241N 0171709E	M. Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją Level crossing in Kijewo town
KILO	521953N 0171016E	M. Kleszczewo - magazyny Warehouses in Kleszczewo
MIKE	521400N 0165000E	M. Mosina Mosina town
ROMEO	521946N 0170303E	Rondo niedaleko m. Żerniki Traffic circle near Żerniki town
ZULU	521000N 0171000E	M. Zaniemiśl Zaniemiśl village

Punkt/Point	ECHO	KILO	MIKE	ROMEO	ZULU
Punkt FPL/FPL point	EPKSE	EPKSK	EPKSM	EPKSR	EPKSZ

Lista dodatkowo wykorzystywanych punktów VFR:

List of additionally used VFR points:

Punkt/Point	Punkt FPL/ FPL point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
DELTA	EPPOD	523012N 0164605E	Wiadukt obwodnicy nad torami kolejowymi Ring road overpass over the railway
FOXTROT	EPPOF	522351N 0165129E	Stadion piłkarski Football stadium
GOLF	EPPOG	522556N 0165048E	Jasnozielony magazyn Pale green ware house
HOTEL	EPPOH	522630N 0164750E	Hotel na południowym krańcu Jeziora Kierskiego Hotel on south end of Kierskie Lake
INDIA	EPPOI	522441N 0164737E	Radar lotniczy Aviation radar
JULIETT	EPPOJ	522428N 0164333E	Węzeł drogowy Poznań-Ławica Road junction Poznań-Ławica

Punkt/Point	Punkt FPL/ FPL point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
QUEBEC	EPPOQ	523041N 0165829E	Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach Spatial Orientation Park at Owińska
TANGO	EPPOT	522711N 0165848E	Oczyszczalnia ścieków w m. Koziegłowy Sewage treatment plant in Koziegłowy town
UNIFORM	EPPOU	522203N 0165137E	Grobla przy stawie Nowakowskiego Causeway between Nowakowskiego ponds
VICTOR	EPPOV	522820N 0164726E	Północno-wschodni skraj Jeziora Kierskiego Northeast part of Kierskie Lake
X-RAY	EPPOX	522345N 0163627E	Północny skraj Jeziora Niepruszewskiego North end of Niepruszewskie Lake
YANKEE	EPPOY	522753N 0165319E	Wiadukt Narutowicza Narutowicz overpass

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad następującymi punktami: **ECHO, KILO, MIKE, ZULU**.

If necessary, in case of congestion of air traffic, aircraft conducting VFR flight may also be instructed to hold at one of the following designated points: **ECHO, KILO, MIKE, ZULU**.

#### 4 Procedury JET

#### 4 JET procedures

##### 4.1 JET DEPARTURE

Mapa odlotów wysokomanewrowych wojskowych statków powietrznych według wskazań przyrządów.

Mapa przedstawia niestandardowe trasy odlotowe wysokomanewrowych wojskowych statków powietrznych od miejsca startu do określonych punktów nawigacyjnych w drogach lotniczych.

##### 4.1 JET DEPARTURE

Highly Manoeuvrable Military Aircraft Departure Chart - Instrument.

The chart shows non-standard departure routes of highly manoeuvrable military aircraft from the take-off site to specified navigation points within airways.

##### 4.2 JET ARRIVAL

Mapa dolotów wysokomanewrowych wojskowych statków powietrznych według wskazań przyrządów.

Mapa przedstawia niestandardowe trasy dolotowe wysokomanewrowych wojskowych statków powietrznych od fazy lotu po trasie do fazy podchodzenia do lądowania.

##### 4.2 JET ARRIVAL

Highly Manoeuvrable Military Aircraft Arrival Chart - Instrument.

The chart shows non-standard arrival routes of highly manoeuvrable military aircraft from the en-route phase of flight to the approach phase.

## EPKS AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPKS AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPKS AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPKS AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPKS 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 4 EPKS 6 - 1
HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT DEPARTURE CHART - RWY 11	AD 4 EPKS 8 - 1
HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT DEPARTURE CHART - RWY 29	AD 4 EPKS 8 - 5
HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT ARRIVAL CHART - RWY 11	AD 4 EPKS 10 - 1
HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT ARRIVAL CHART - RWY 29	AD 4 EPKS 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 11 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 11 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 11

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPKS 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPKS 13 - 1

**EPKS AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPKS AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

AERODROME CHART - ICAO

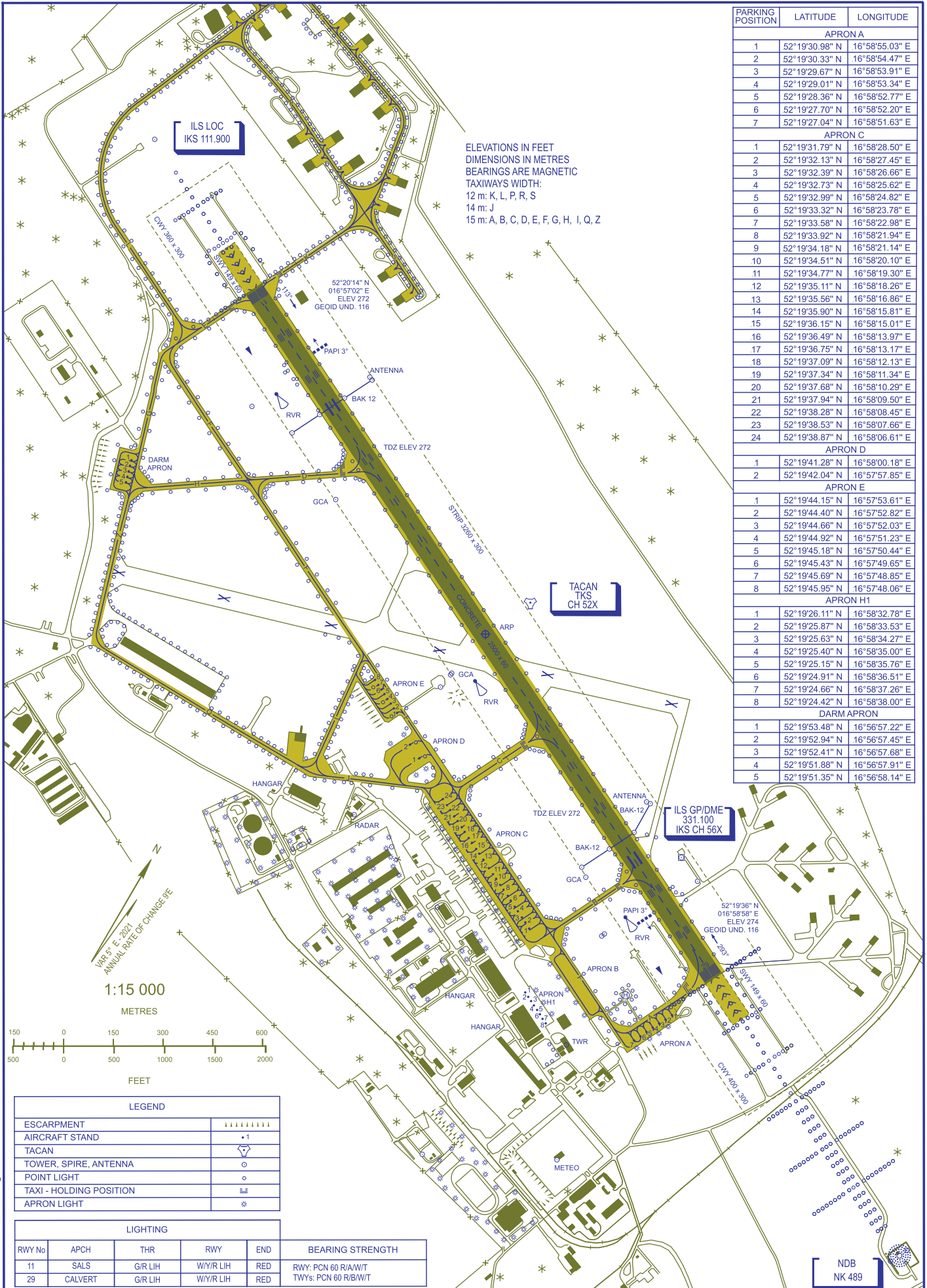
52°19'55" N  
016°58'00" E

ELEV 276 ft  
GEOID UND. 115 ft

Krzyszyn TOWER  
Krzyszyn GROUND  
ATIS

121.025  
121.750  
123.910

POZNAŃ / Krzesiny



PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON A		
1	52°19'30.98" N	16°58'55.03" E
2	52°19'30.33" N	16°58'54.47" E
3	52°19'29.67" N	16°58'53.91" E
4	52°19'29.01" N	16°58'53.34" E
5	52°19'28.36" N	16°58'52.77" E
6	52°19'27.70" N	16°58'52.20" E
7	52°19'27.04" N	16°58'51.63" E
APRON C		
1	52°19'31.79" N	16°58'28.50" E
2	52°19'32.13" N	16°58'27.45" E
3	52°19'32.39" N	16°58'26.66" E
4	52°19'32.73" N	16°58'25.62" E
5	52°19'32.99" N	16°58'24.82" E
6	52°19'33.32" N	16°58'23.78" E
7	52°19'33.58" N	16°58'22.98" E
8	52°19'33.92" N	16°58'21.94" E
9	52°19'34.18" N	16°58'21.14" E
10	52°19'34.51" N	16°58'20.10" E
11	52°19'34.77" N	16°58'19.30" E
12	52°19'35.11" N	16°58'18.26" E
13	52°19'35.56" N	16°58'16.86" E
14	52°19'35.90" N	16°58'15.81" E
15	52°19'36.15" N	16°58'15.01" E
16	52°19'36.49" N	16°58'13.97" E
17	52°19'36.75" N	16°58'13.17" E
18	52°19'37.09" N	16°58'12.13" E
19	52°19'37.34" N	16°58'11.34" E
20	52°19'37.68" N	16°58'10.29" E
21	52°19'37.94" N	16°58'09.50" E
22	52°19'38.28" N	16°58'08.45" E
23	52°19'38.53" N	16°58'07.66" E
24	52°19'38.87" N	16°58'06.61" E
APRON D		
1	52°19'41.28" N	16°58'00.18" E
2	52°19'42.04" N	16°57'57.85" E
APRON E		
1	52°19'44.15" N	16°57'53.61" E
2	52°19'44.40" N	16°57'52.82" E
3	52°19'44.66" N	16°57'52.03" E
4	52°19'44.92" N	16°57'51.23" E
5	52°19'45.18" N	16°57'50.44" E
6	52°19'45.43" N	16°57'49.65" E
7	52°19'45.69" N	16°57'48.85" E
8	52°19'45.95" N	16°57'48.06" E
APRON H1		
1	52°19'26.11" N	16°58'32.78" E
2	52°19'25.87" N	16°58'33.53" E
3	52°19'25.63" N	16°58'34.27" E
4	52°19'25.40" N	16°58'35.00" E
5	52°19'25.15" N	16°58'35.76" E
6	52°19'24.91" N	16°58'36.51" E
7	52°19'24.66" N	16°58'37.26" E
8	52°19'24.42" N	16°58'38.00" E
DARM APRON		
1	52°19'53.48" N	16°56'57.22" E
2	52°19'52.94" N	16°56'57.45" E
3	52°19'52.41" N	16°56'57.68" E
4	52°19'51.88" N	16°56'57.91" E
5	52°19'51.35" N	16°56'58.14" E

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH:  
12 m: K, L, P, R, S  
14 m: J  
15 m: A, B, C, D, E, F, G, H, I, Q, Z

1:15 000  
METRES



LEGEND	
ESCARPMENT	
AIRCRAFT STAND	+ 1
TACAN	⬠
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙
POINT LIGHT	○
TAXI - HOLDING POSITION	≡
APRON LIGHT	*

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
11	SALS	G/R LIH	W/Y/R LIH	RED	RWY: PCN 60 R/A/W/T TWYs: PCN 60 R/B/W/T
29	CALVERT	G/R LIH	W/Y/R LIH	RED	

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed



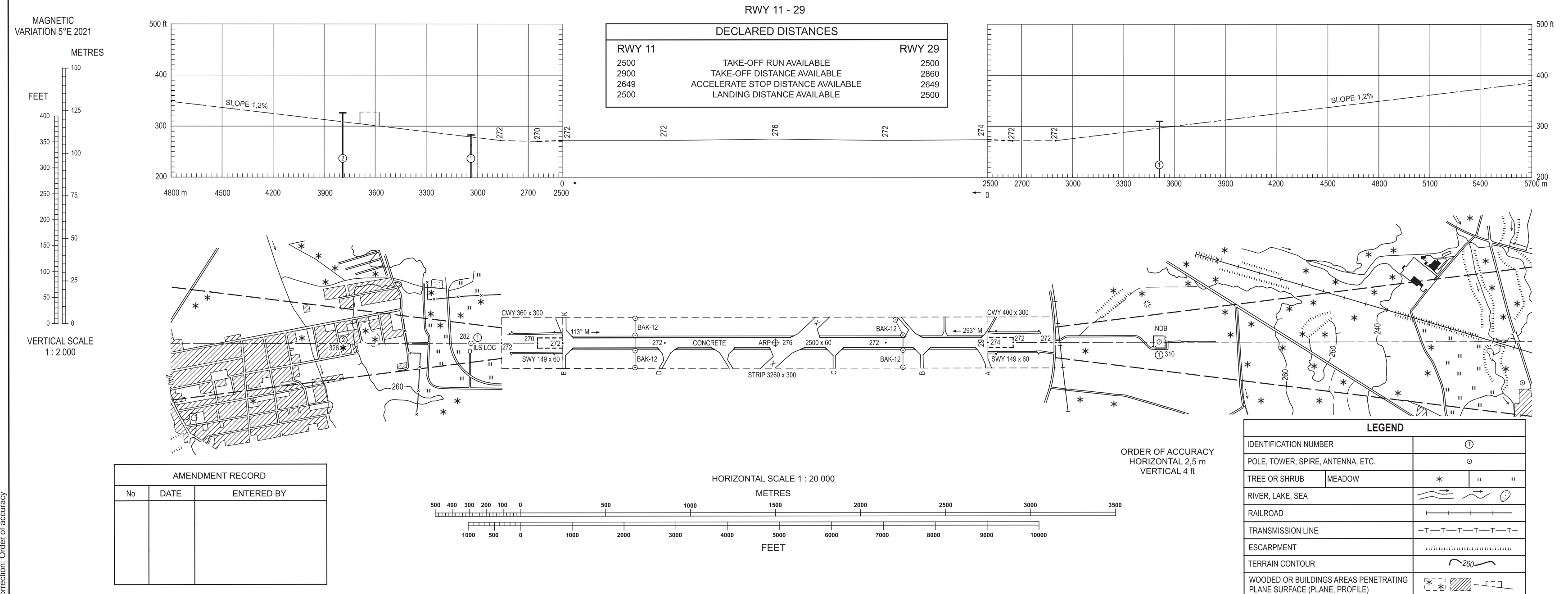
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 11/29



Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: Order of accuracy

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

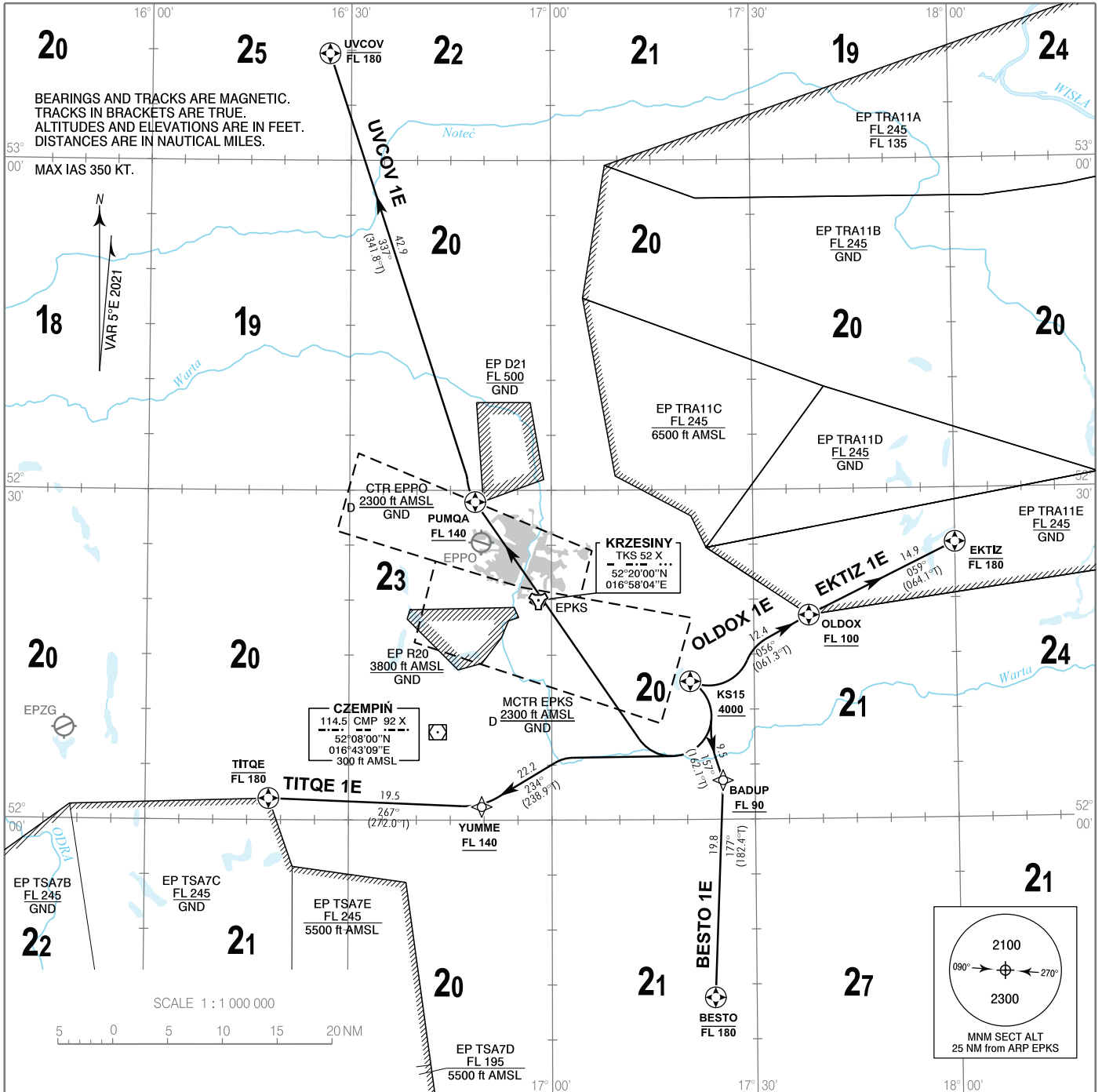
Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

**HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT  
DEPARTURE CHART - INSTRUMENT**

**POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 11**

JET DEPARTURE

TRANSITION ALTITUDE 6500



**IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE**

Set transponder to 7600.

For at least 2 min after setting code 7600 maintain last assigned level, continue on assigned JET DEPARTURE or HDG.

After 2 min after setting code 7600:

1. Climb or descend to maintain FL100 on course CMP
2. Over CMP commence a published instrument approach:
  - a) For RWY 11 - TACAN RWY 11 procedure
  - b) For RWY 29 - TACAN RWY 29 or ILS y RWY 29.

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AMA changed (BTN 53°00'N - 53°30'N, 16°30'E - 17°00'E).

**JET DEPARTURE**

**POZNAŃ / Krzesiny  
 RWY 11**

**BESTO 1E DEP**

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	KS15	Y	113 (118.00)	15.00	<u>4000 FT</u>	113/15.68	52 12 33.840 N 017 20 30.953 E
002	TF	BADUP	-	157 (162.06)	9.49	<u>FL90</u>	129/23.37	52 03 33.000 N 017 25 16.000 E
003	TF	BESTO	Y	177 (182.38)	19.79	<u>FL180</u>	151/39.61	51 43 48.000 N 017 23 56.000 E

**EKTIZ 1E DEP**

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	KS15	Y	113 (118.00)	15.00	<u>4000 FT</u>	113/15.68	52 12 33.840 N 017 20 30.953 E
002	TF	OLDOX	Y	056 (061.28)	12.39	<u>FL100</u>	88/24.55	52 18 32.000 N 017 38 11.000 E
003	TF	EKTIZ	Y	059 (064.07)	14.89	<u>FL180</u>	077/38.30	52 25 04.077 N 018 00 00.000 E

**OLDOX 1E DEP**

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	KS15	Y	113 (118.00)	15.00	<u>4000 FT</u>	113/15.68	52 12 33.840 N 017 20 30.953 E
002	TF	OLDOX	Y	056 (061.28)	12.39	<u>FL100</u>	88/24.55	52 18 32.000 N 017 38 11.000 E

**TITQE 1E DEP**

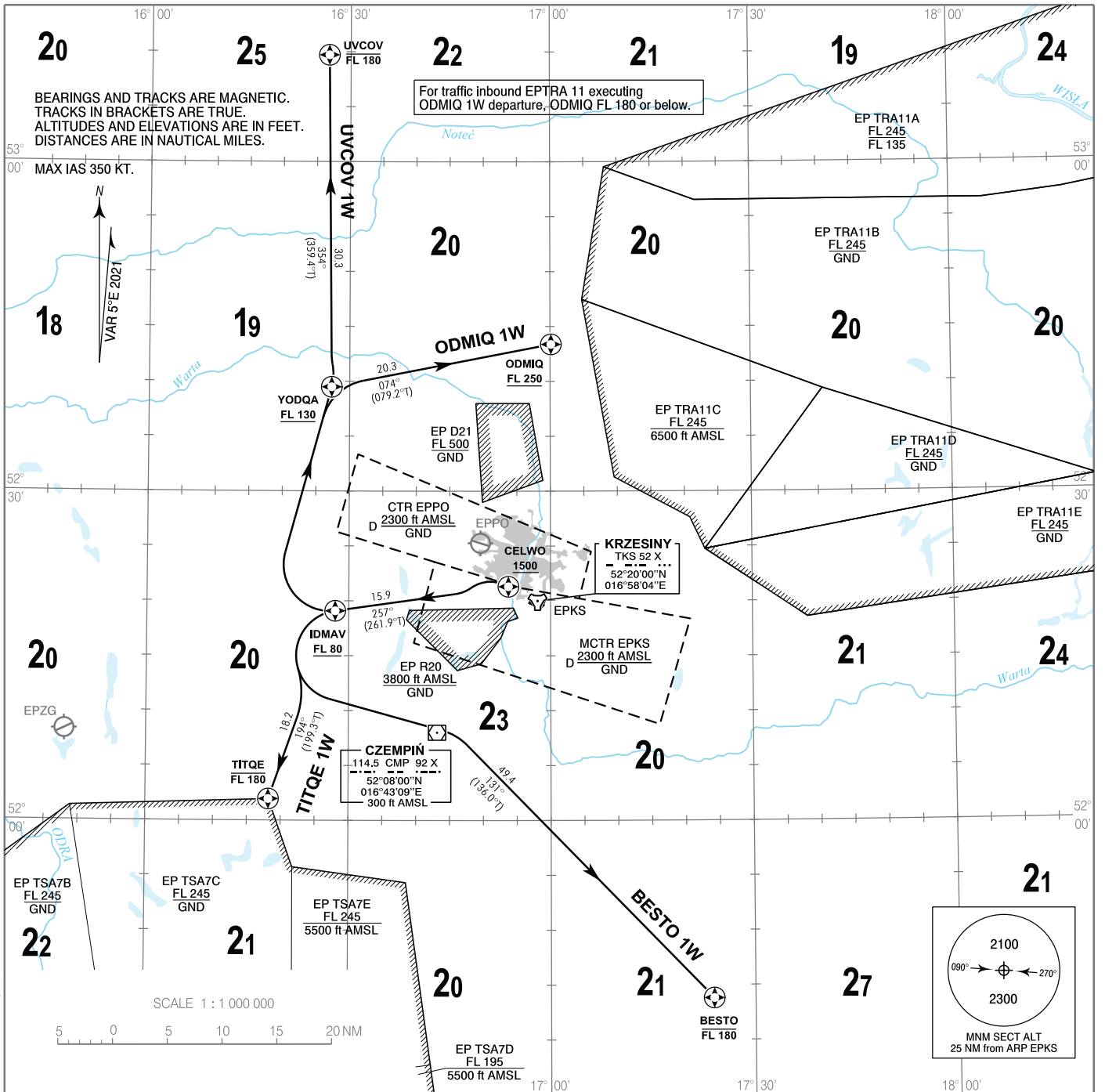
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	TF	KS15	Y	113 (118.00)	15.00	<u>4000 FT</u>	113/15.68	52 12 33.840 N 017 20 30.953 E
002	TF	YUMME	-	234 (238.92)	22.17	<u>FL140</u>	190/19.52	52 01 12.000 N 016 49 39.000 E
003	TF	TITQE	Y	267 (272.00)	19.45	<u>FL180</u>	229/30.50	52 01 57.000 N 016 18 11.000 E

**UVCOV 1E DEP**

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	KS15	Y	113 (118.00)	15.00	<u>4000 FT</u>	113/15.68	52 12 33.840 N 017 20 30.953 E
002	DF	PUMQA	Y	-	-	<u>FL140</u>	322/10.63	52 28 56.000 N 016 48 41.000 E
003	TF	UVCOV	Y	337 (341.82)	42.95	<u>FL180</u>	334/53.47	53 09 43.000 N 016 26 46.000 E

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**JET DEPARTURE**      **TRANSITION ALTITUDE 6500**      **POZNAŃ APPROACH 128.925**      **Krzyszewy TOWER 121.025**      **ATIS 123.910**      **HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT DEPARTURE CHART - INSTRUMENT**      **POZNAŃ / Krzesiny RWY 29**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AMA changed (BTN 53°00'N - 53°30'N, 16°30'E - 17°00'E).

**IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE**

- Set transponder to 7600.
- For at least 2 min after setting code 7600 maintain last assigned level, continue on assigned JET DEPARTURE or HDG.
- After 2 min after setting code 7600:
  1. Climb or descend to maintain FL100 on course CMP
  2. Over CMP commence a published instrument approach:
    - a) For RWY 11 - TACAN RWY 11 procedure
    - b) For RWY 29 - TACAN RWY 29 or ILS y RWY 29.



JET DEPARTURE

POZNAŃ / Krzesiny  
 RWY 29

BESTO 1W DEP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	CELWO	Y	293 (298.00)	02.30	<u>1500 FT</u>	291/2.95	522117.564N 0165344.365E
002	TF	IDMAV	Y	257 (261.86)	15.95	<u>FL80</u>	262/18.48	521905.000N 0162759.000E
003	TF	BESTO	Y	131 (136.00)	49.42	<u>FL180</u>	151/39.61	514348.000N 0172356.000E

ODMIQ 1W DEP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	CELWO	Y	293 (298.00)	02.30	<u>1500 FT</u>	291/2.95	522117.564N 0165344.365E
002	TF	IDMAV	Y	257 (261.86)	15.95	<u>FL80</u>	262/18.48	521905.000N 0162759.000E
003	DF	YODQA	-	-	-	<u>FL130</u>	311/27.09	523928.535N 0162718.699E
004	TF	ODMIQ	Y	074 (079.16)	20.35	<u>FL250</u>	358/23.44	524322.411N 0170008.219E

TITQE 1W DEP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	CELWO	Y	293 (298.00)	02.30	<u>1500 FT</u>	291/2.95	522117.564N 0165344.365E
002	TF	IDMAV	Y	257 (261.86)	15.95	<u>FL80</u>	262/18.48	521905.000N 0162759.000E
003	TF	TITQE	Y	194 (199.31)	18.19	<u>FL180</u>	229/30.50	520157.000N 0161811.000E

UVCOV 1W DEP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACANTKS RDL MAG°/ DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	CF	CELWO	Y	293 (298.00)	02.30	<u>1500 FT</u>	291/2.95	522117.564N 0165344.365E
002	TF	IDMAV	Y	257 (261.86)	15.95	<u>FL80</u>	262/18.48	521905.000N 0162759.000E
003	DF	YODQA	Y	-	-	<u>FL130</u>	311/27.09	523928.535N 0162718.699E
004	TF	UVCOV	Y	354 (359.37)	30.29	<u>FL180</u>	334/53.47	530943.000N 0162646.000E

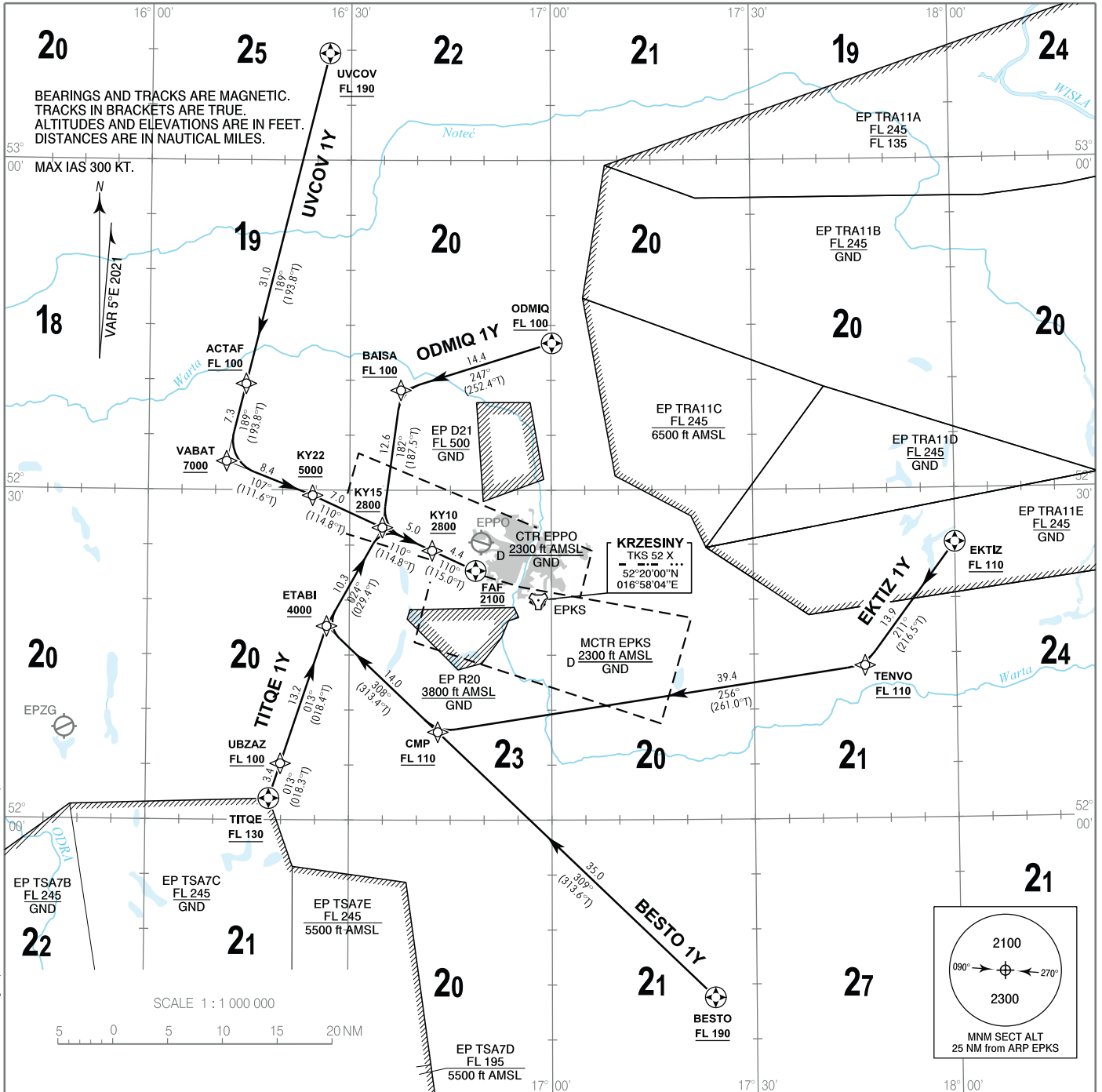
Poznań APPROACH	128.925
Krzesiny TOWER	121.025
ATIS	123.910

**HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT  
ARRIVAL CHART - INSTRUMENT**

**POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 11**

JET ARRIVAL

TRANSITION LEVEL BY ATC



**IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE**

Set transponder to 7600.

For at least 2 min after setting code 7600 maintain last assigned level, continue on assigned JET ARRIVAL or HDG.

After 2 min after setting code 7600:

1. Climb or descend to maintain FL 100 on course CMP
2. Over CMP commence a published instrument approach - for RWY 29: TACAN RWY 29 or ILS y RWY 29, for RWY 11: TACAN RWY 11.

EXPECT VECTORS FOR FINAL APPROACH ON TITQE 1Y, UVCOV 1Y, ODMIQ 1Y, BESTO 1Y.

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AMA changed (BTN 53°00'N - 53°30'N, 16°30'E - 17°00'E).

## JET ARRIVAL

POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 11

## BESTO 1Y ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	BESTO	-	-	<u>FL190</u>	151/39.6	514348.000N 0172356.000E
002	TF	CMP	309 (313.60)	35.00	<u>FL110</u>	212/15.0	520800.000N 0164309.000E
003	TF	ETABI	308 (313.40)	14.00	<u>4000 FT</u>	258/19.4	521738.000N 0162638.000E
004	TF	KY15	024 (029.40)	10.30	<u>2800 FT</u>	290/15.7	522635.745N 0163451.950E
005	TF	KY10	110 (114.80)	5.00	<u>2800 FT</u>	290/10.7	522429.952N 0164216.720E
006	TF	FAF (TACAN RWY 11)	110 (115.00)	4.37	MANDATORY 2100 FT	290/6.3	52 22 39.589 N 016 48 44.559 E

## EKTIZ 1Y ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	EKTIZ	-	-	<u>FL110</u>	077/38.3	522504.077N 0180000.000E
002	TF	TENVO	211 (216.50)	13.94	<u>FL110</u>	096/30.0	521354.000N 0174627.000E
003	TF	CMP	256 (261.00)	39.41	<u>FL110</u>	212/15.0	520800.000N 0164309.000E
004	TF	ETABI	308 (313.40)	14.00	<u>4000 FT</u>	258/19.4	521738.000N 0162638.000E
005	TF	KY15	024 (029.40)	10.30	<u>2800 FT</u>	290/15.7	522635.745N 0163451.950E
006	TF	KY10	110 (114.80)	5.00	<u>2800 FT</u>	290/10.7	522429.952N 0164216.720E
007	TF	FAF (TACAN RWY 11)	110 (115.00)	4.37	MANDATORY 2100 FT	290/6.3	522239.589N 0164844.559E

## ODMIQ 1Y ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	ODMIQ	-	-	<u>FL100</u>	358/23.4	524322.411N 0170008.219E
002	TF	BAISA	247 (252.40)	14.38	<u>FL100</u>	321/23.0	523905.000N 0163735.000E
003	TF	KY15	182 (187.50)	12.61	<u>2800 FT</u>	290/15.7	522635.745N 0163451.950E
004	TF	KY10	110 (114.80)	5.00	<u>2800 FT</u>	290/10.7	522429.952N 0164216.720E
005	TF	FAF (TACAN RWY 11)	110 (115.00)	4.37	MANDATORY 2100 FT	290/6.3	522239.589N 0164844.559E

## TITQE 1Y ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	TITQE	-	-	<u>FL130</u>	229/30.5	520157.000N 0161811.000E
002	TF	UBZAZ	013 (018.30)	3.35	<u>FL100</u>	233/27.8	520507.376N 0161953.066E
003	TF	ETABI	013 (018.40)	13.20	<u>4000 FT</u>	258/19.4	521738.000N 0162638.000E
004	TF	KY15	024 (029.40)	10.30	<u>2800 FT</u>	290/15.7	522635.745N 0163451.950E
005	TF	KY10	110 (114.80)	5.00	<u>2800 FT</u>	290/10.7	522429.952N 0164216.720E
006	TF	FAF (TACAN RWY 11)	110 (115.00)	4.37	MANDATORY 2100 FT	290/6.3	522239.589N 0164844.559E

## UVCOV 1Y ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	UVCOV	-	-	<u>FL190</u>	334/53.5	530943.000N 0162646.000E
002	TF	ACTAF	189 (193.80)	31.00	<u>FL100</u>	302/33.1	523939.014N 0161427.617E
003	TF	VABAT	189 (193.80)	7.27	<u>7000 FT</u>	289/31.4	523236.000N 0161137.000E
004	TF	KY22	107 (111.60)	8.44	<u>5000 FT</u>	290/22.7	522931.071N 0162428.095E
005	TF	KY15	110 (114.80)	7.00	<u>2800 FT</u>	290/15.7	522635.745N 0163451.950E
006	TF	KY10	110 (114.80)	5.00	<u>2800 FT</u>	290/10.6	522429.952N 0164216.720E
007	TF	FAF (TACAN RWY 11)	110 (115.00)	4.37	MANDATORY 2100 FT	290/6.3	522239.589N 0164844.559E

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

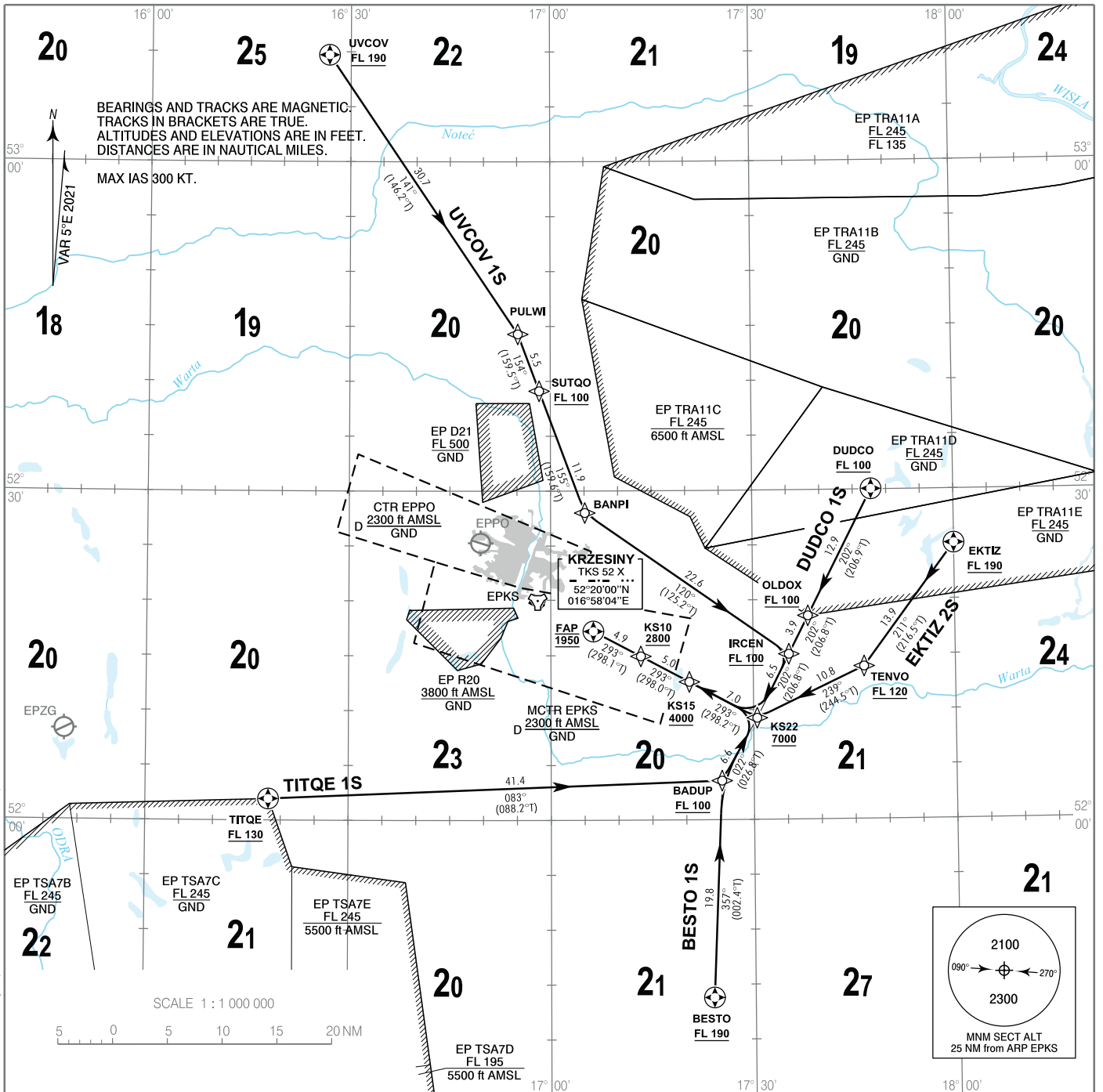
Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

**HIGHLY MANOEUVRABLE MILITARY AIRCRAFT  
ARRIVAL CHART - INSTRUMENT**

**POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 29**

JET ARRIVAL

TRANSITION LEVEL BY ATC



BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.  
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.  
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.  
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

MAX IAS 300 KT.



**IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE**

Set transponder to 7600.

For at least 2 min after setting code 7600 maintain last assigned level, continue on assigned JET ARRIVAL or HDG.

After 2 min after setting code 7600:

1. Climb or descend to maintain FL 100 on course CMP
2. Over CMP commence a published instrument approach - for RWY 29: TACAN RWY 29 or ILS y RWY 29, for RWY 11: TACAN RWY 11.

EXPECT VECTORS FOR FINAL APPROACH ON UVCOV 1S, BESTO 1S, TITQE 1S, DUDCO 1S.

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AMA changed (BTN 53°00'N - 53°30'N, 16°30'E - 17°00'E).

## JET ARRIVAL

POZNAŃ / Krzesiny  
RWY 29

## BESTO 1S ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	BESTO	-	-	<u>FL190</u>	151/39.6	514348.000N 0172356.000E
002	TF	BADUP	357 (002.40)	19.80	<u>FL100</u>	129/23.4	520333.000N 0172516.000E
003	TF	KS22	022 (026.80)	6.57	<u>7000 FT</u>	113/22.7	520915.417N 0173032.094E
004	TF	KS15	293 (298.20)	7.00	<u>4000 FT</u>	113/15.7	521233.840N 0172030.953E
005	TF	KS10	293 (298.00)	5.00	<u>2800 FT</u>	113/10.7	521455.048N 0171320.657E
						<b>LOC/DME IKS RDL MAG°/DISTANCE NM</b>	
006	TF	FAP (ILS y or LOC y RWY 29)	293 (298.05)	4.89	MANDATORY 1950 FT	113/5.3	521712.459N 0170618.958E

## DUDCO 1S ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	DUDCO	-	-	<u>FL100</u>	066/32.0	523002.114N 0174745.058E
002	TF	OLDOX	202 (206.90)	12.92	<u>FL100</u>	088/24.5	521832.000N 0173811.000E
003	TF	IRCEN	202 (206.80)	3.91	<u>FL100</u>	097/23.4	521502.953N 0173518.216E
004	TF	KS22	202 (206.80)	6.50	<u>7000 FT</u>	113/22.7	520915.417N 0173032.094E
005	TF	KS15	293 (298.20)	7.00	<u>4000 FT</u>	113/15.7	521233.840N 0172030.953E
006	TF	KS10	293 (298.00)	5.00	<u>2800 FT</u>	113/10.7	521455.048N 0171320.657E
						<b>LOC/DME IKS RDL MAG°/DISTANCE NM</b>	
007	TF	FAP (ILS y or LOC y RWY 29)	293 (298.05)	4.89	MANDATORY 1950 FT	113/5.3	521712.459N 0170618.958E

## EKTIZ 2S ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	EKTIZ	-	-	<u>FL190</u>	077/38.3	5225 04.077N 0180000.000E
002	TF	TENVO	211 (216.50)	13.94	<u>FL120</u>	096/30.0	521354.000N 0174627.000E
003	TF	KS22	239 (244.50)	10.84	<u>7000 FT</u>	113/22.7	520915.417N 0173032.094E
004	TF	KS15	293 (298.20)	7.00	<u>4000 FT</u>	113/15.7	521233.840N 0172030.953E
005	TF	KS10	293 (298.00)	5.00	<u>2800 FT</u>	113/10.7	521455.048N 0171320.657E
						<b>LOC/DME IKS RDL MAG/DISTANCE NM</b>	
006	TF	<b>FAP (ILS y or LOC y RWY 29)</b>	293 (298.05)	4.89	MANDATORY 1950 FT	113/5.3	521712.459N 0170618.958E

## TITQE 1S ARR

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	TITQE	-	-	<u>FL130</u>	229/30.5	520157.000N 0161811.000E
002	TF	BADUP	083 (088.20)	41.45	<u>FL100</u>	129/23.4	520333.000N 0172516.000E
003	TF	KS22	022 (026.80)	6.57	<u>7000 FT</u>	113/22.7	520915.417N 0173032.094E
004	TF	KS15	293 (298.20)	7.00	<u>4000 FT</u>	113/15.7	521233.840N 0172030.953E
005	TF	KS10	293 (298.00)	5.00	<u>2800 FT</u>	113/10.7	521455.048N 0171320.657E
						<b>LOC/DME IKS RDL MAG/DISTANCE NM</b>	
006	TF	<b>FAP (ILS y or LOC y RWY 29)</b>	293 (298.05)	4.89	MANDATORY 1950 FT	113/5.3	521712.459N 0170618.958E



**UVCOV 1S ARR**

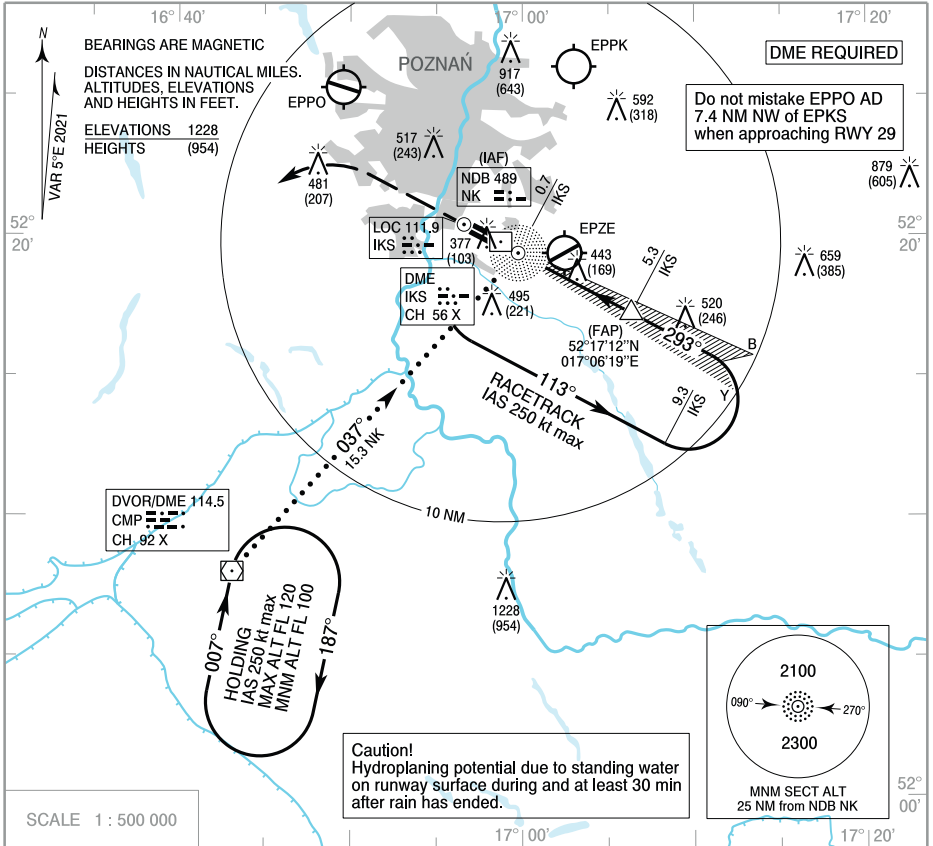
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/ TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE RESTRICTION	TACAN TKS RDL MAG°/DISTANCE NM	WGS-84 COORDINATES
001	IF	UVCOV	-	-	<u>FL190</u>	334/53.5	530943.000N 0162646.000E
002	TF	PULWI	141 (146.20)	30.71	-	351/24.4	524417.200N 0165509.000E
003	TF	SUTQO	154 (159.50)	5.54	<u>FL100</u>	355/19.1	523906.190N 0165819.865E
004	TF	BANPI	155 (159.60)	11.86	-	023/9.0	522800.000N 0170506.000E
005	TF	IRCEN	120 (125.20)	22.61	<u>FL100</u>	097/23.4	521502.953N 0173518.216E
006	TF	KS22	202 (206.80)	6.50	<u>7000 FT</u>	113/22.7	520915.417N 0173032.094E
007	TF	KS15	293 (298.20)	7.00	<u>4000 FT</u>	113/15.7	521233.840N 0172030.953E
008	TF	KS10	293 (298.00)	5.00	<u>2800 FT</u>	113/10.7	521455.048N 0171320.657E
						<b>LOC/DME IKS RDL MAG/DISTANCE NM</b>	
009	TF	<b>FAP (ILS y or LOC y RWY 29)</b>	293 (298.05)	4.89	MANDATORY 1950 F	113/5.3	521712.459N 0170618.958E

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 29 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

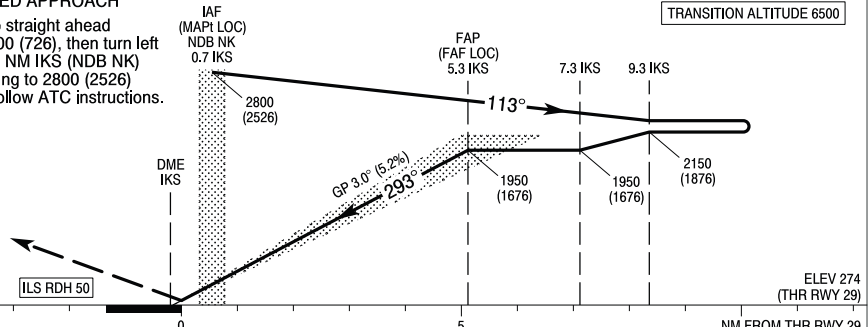
Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

**POZNAŃ / Krzesiny  
ILS z or LOC z  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1000 (726), then turn left to 0.7 NM IKS (NDB NK) climbing to 2800 (2526) and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.6 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in LOC (OCH AAL)	504 (230)	514 (240)	514 (240)	524 (250)	544 (270)	3:55	2:45	2:05	1:35	1:25	1:10	
	696 (420)	696 (420)	696 (420)	696 (420)	696 (420)	370	530	710	890	1050	1210	
Circling* (OCH AAL)	696 (420)	796 (520)	1106 (830)	1106 (830)	1416 (1140)	5.3	5.0	4.0	3.0	2.0	1.3	
*Circling south of the aerodrome only.						Altitude	1950	1855	1540	1225	910	696

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POZNAŃ / Krzesiny**  
ILS z or LOC z  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)

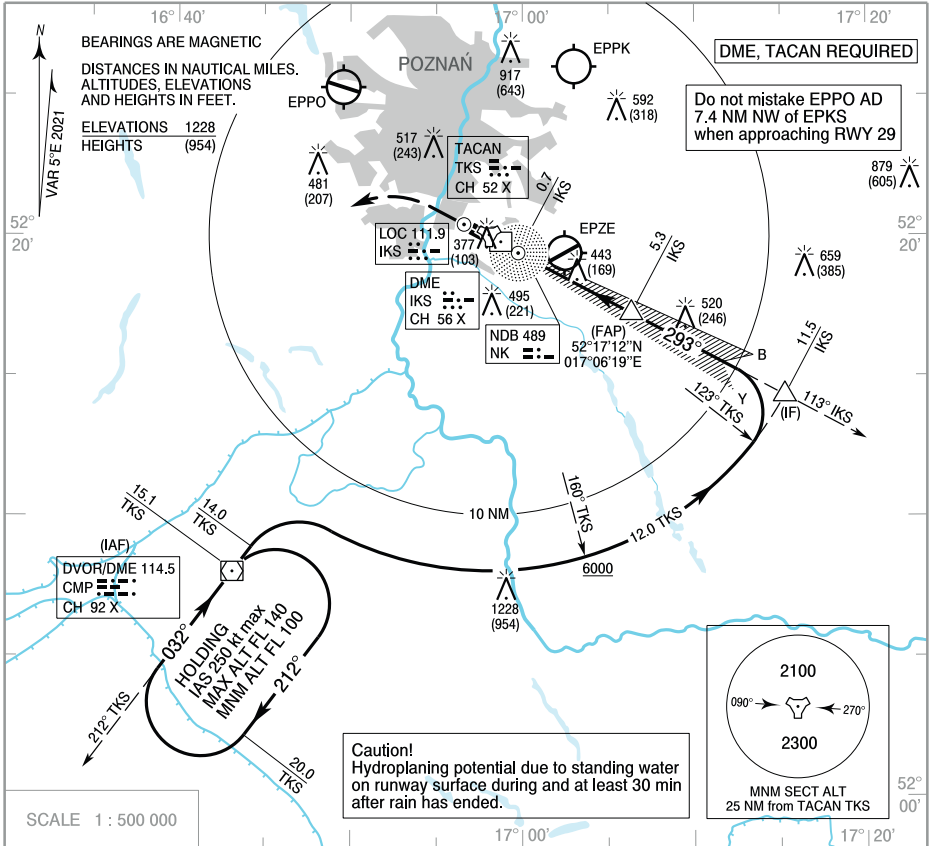
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NK	52°19'20.9"N	016°59'45.2"E		
FAP (FAF LOC)	52°17'12.5"N	017°06'19.0"E	298.05° GEO (293° MAG) LOC IKS	5.30 NM DME IKS
MAPt (LOC)	52°19'20.9"N	016°59'45.2"E	298.05° GEO (293° MAG) LOC IKS	0.73 NM DME IKS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 29 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

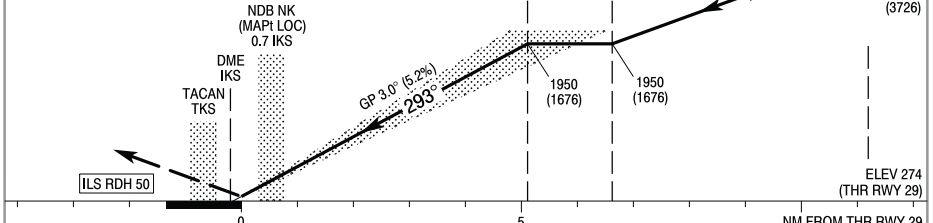
**POZNAŃ / Krzesiny  
ILS y or LOC y  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (726), then turn left to intercept RDL 212° TKS climbing to 6000 (5726) to DVOR/DME CMP and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.6 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in LOC (OCH AAL)	504 (230)	514 (240)	514 (240)	524 (250)	544 (270)	3:55	2:45	2:05	1:35	1:25	1:10	
	696 (420)	696 (420)	696 (420)	696 (420)	696 (420)	370	530	710	890	1050	1210	
Circling* (OCH AAL)	696 (420)	796 (520)	1106 (830)	1106 (830)	1416 (1140)	5.3	5.0	4.0	3.0	2.0	1.3	
*Circling south of the aerodrome only.						Altitude	1950	1855	1540	1225	910	696

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POZNAŃ / Krzesiny**  
ILS y or LOC y  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)

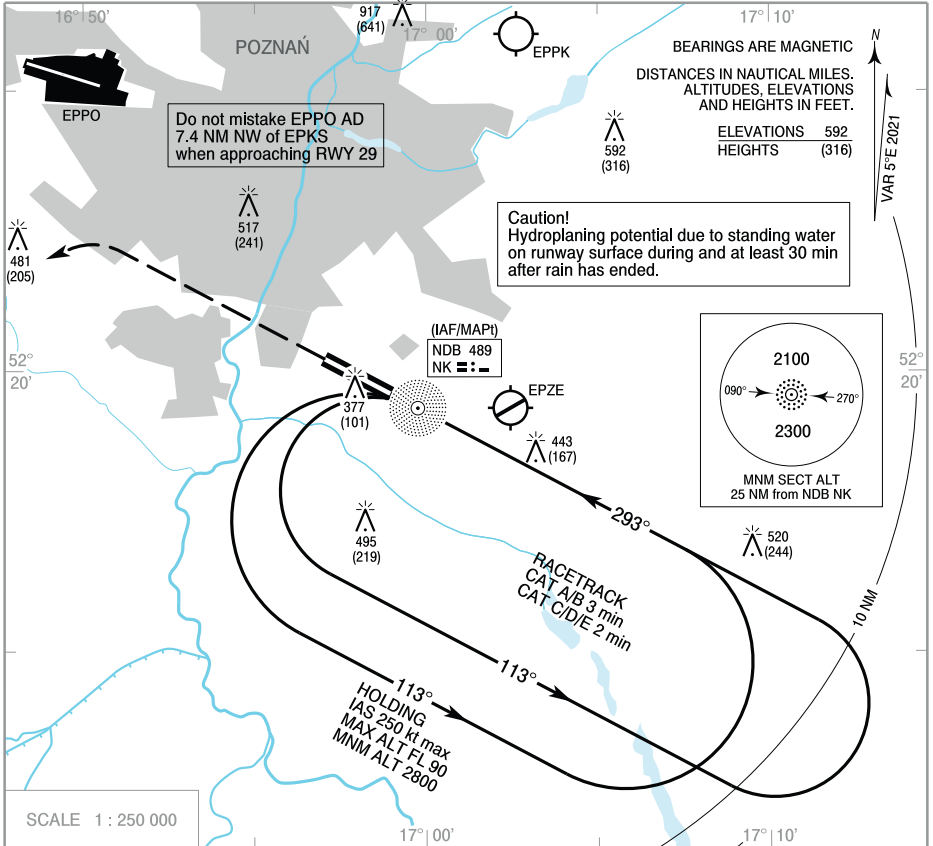
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME CMP	52°07'59.9"N	016°43'08.5"E		
IF	52°14'17.6"N	017°15'13.2"E	298.12° GEO (293° MAG) LOC IKS	11.50 NM DME IKS
FAP (FAF LOC)	52°17'12.5"N	017°06'19.0"E	298.05° GEO (293° MAG) LOC IKS	5.30 NM DME IKS
MAPt (LOC)	52°19'20.9"N	016°59'45.2"E	298.05° GEO (293° MAG) LOC IKS	0.73 NM DME IKS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 29 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Poznań APPROACH 128.925  
Krzyszyn GROUND 121.750  
Krzyszyn TOWER 121.025  
ATIS 123.910

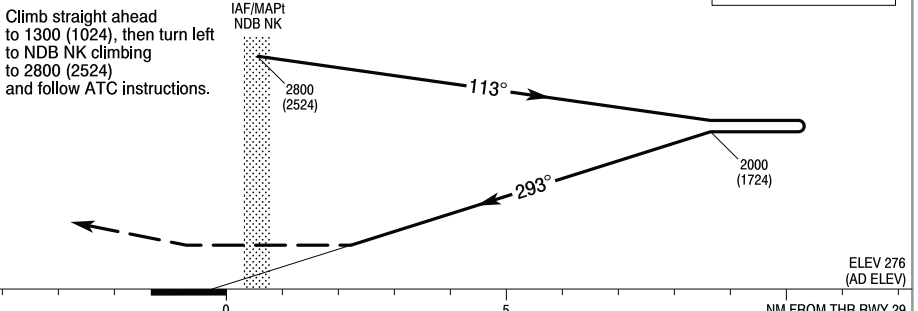
**POZNAŃ / Krzeszyny  
NDB  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (1024), then turn left to NDB NK climbing to 2800 (2524) and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					NM FROM THR RWY 29
	A	B	C	D	E	
Straight-in	816 (540)	816 (540)	816 (540)	816 (540)	816 (540)	
Circling*	816 (540)	816 (540)	1106 (830)	1106 (830)	1416 (1140)	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POZNAŃ / Krzesiny  
NDB  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

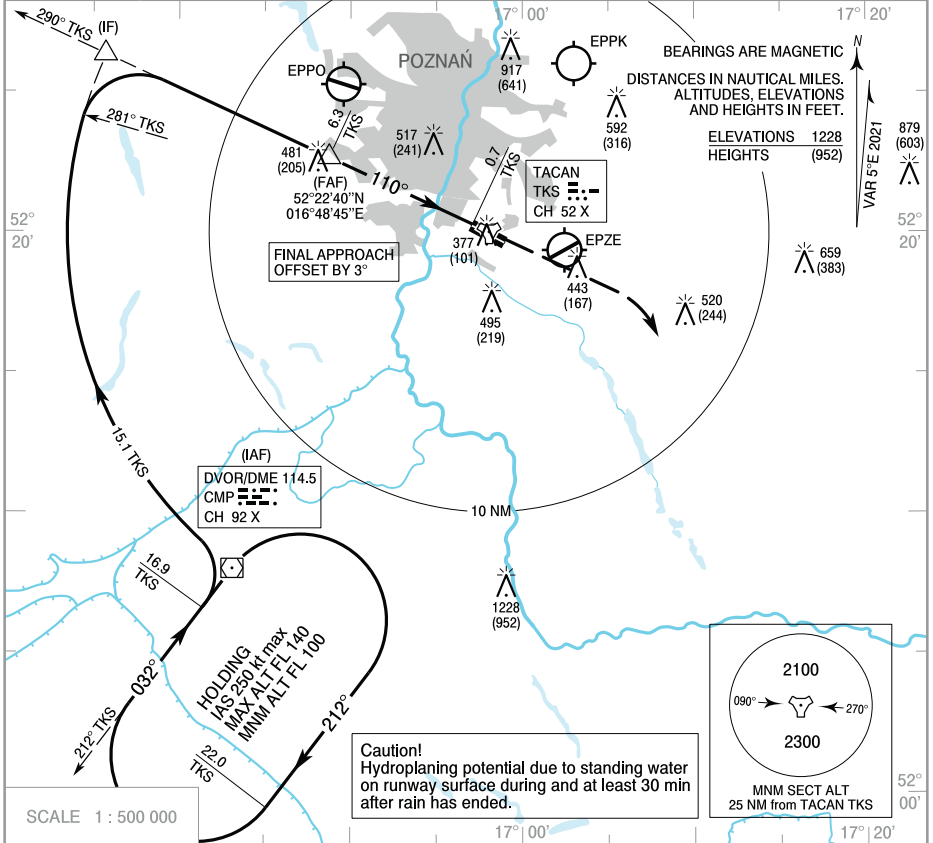
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NK	52°19'20.9"N	016°59'45.2"E		
MAPt NDB NK	52°19'20.9"N	016°59'45.2"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

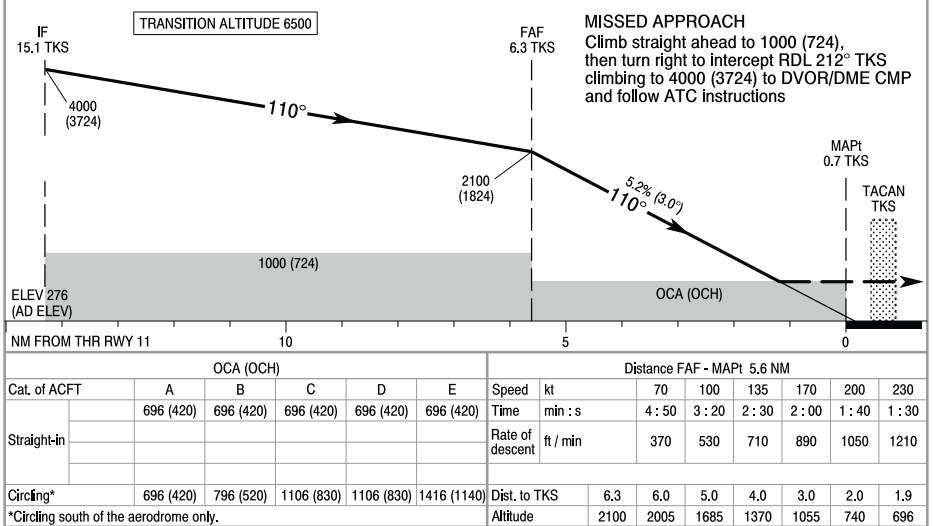
AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 11 ELEV 272 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

**POZNAŃ / Krzesiny  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.





**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POZNAŃ / Krzesiny  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**

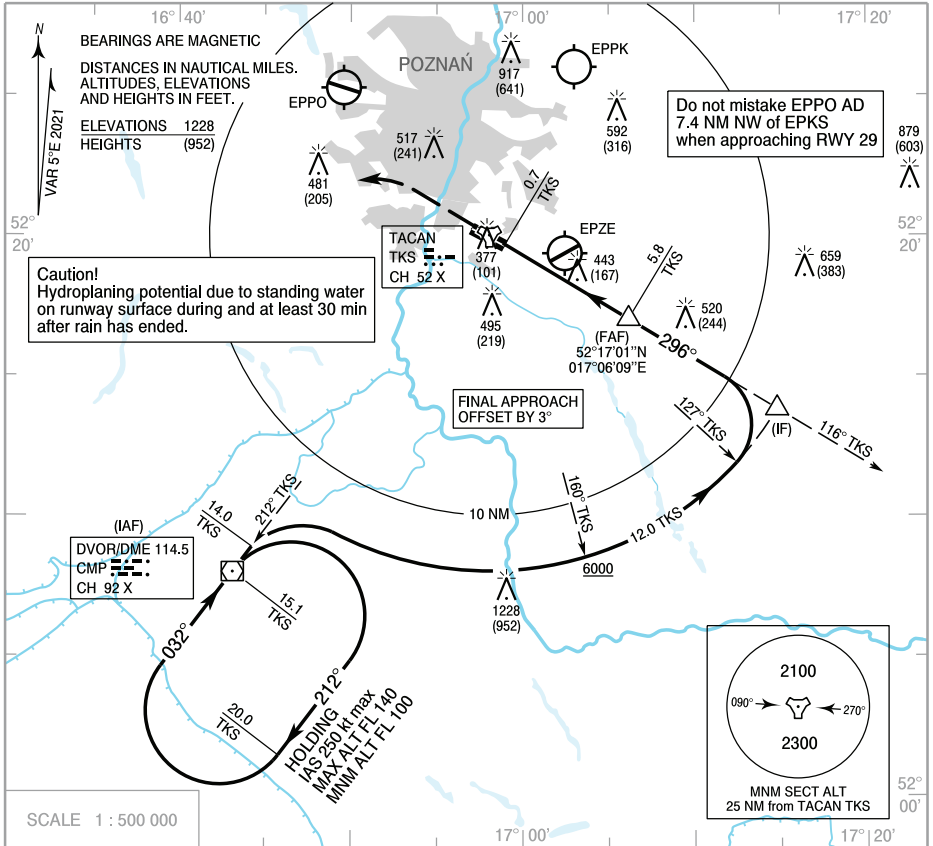
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME CMP	52°07'59.9"N	016°43'08.5"E		
IF	52°26'20.1"N	016°35'41.8"E	294.87° GEO (290° MAG) TACAN TKS	15.11 NM TACAN TKS
FAF	52°22'39.6"N	016°48'44.6"E	294.98° GEO (290° MAG) TACAN TKS	6.30 NM TACAN TKS
MAPt	52°20'17.6"N	016°57'01.5"E	295.00° GEO (290° MAG) TACAN TKS	0.70 NM TACAN TKS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 29 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

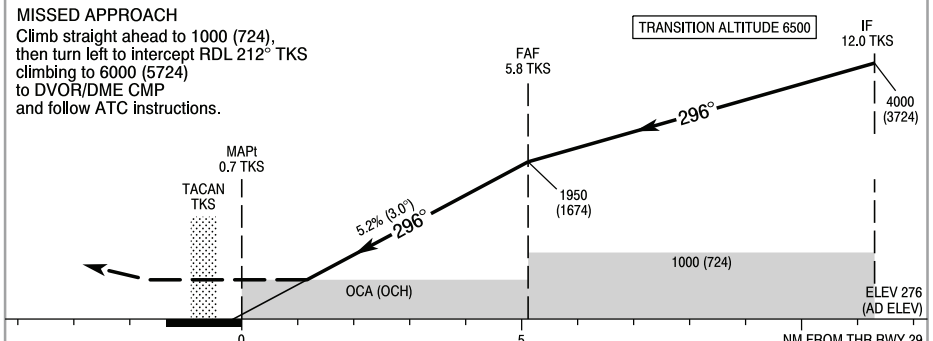
**POZNAŃ / Krzesiny  
TACAN  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (724),  
then turn left to intercept RDL 212° TKS  
climbing to 6000 (5724)  
to DVOR/DME CMP  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.1 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	716 (440)	716 (440)	716 (440)	716 (440)	716 (440)	4:20	3:05	2:15	1:50	1:30	1:20	
						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
						Dist. to TKS	5.8	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
Circling*	716 (440)	796 (520)	1106 (830)	1106 (830)	1416 (1140)	Altitude	1950	1695	1380	1065	750	696

\*Circling south of the aerodrome only.

**INSTRUMENT  
 APPROACH  
 CHART - ICAO**

**POZNAŃ / Krzesiny  
 TACAN  
 RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

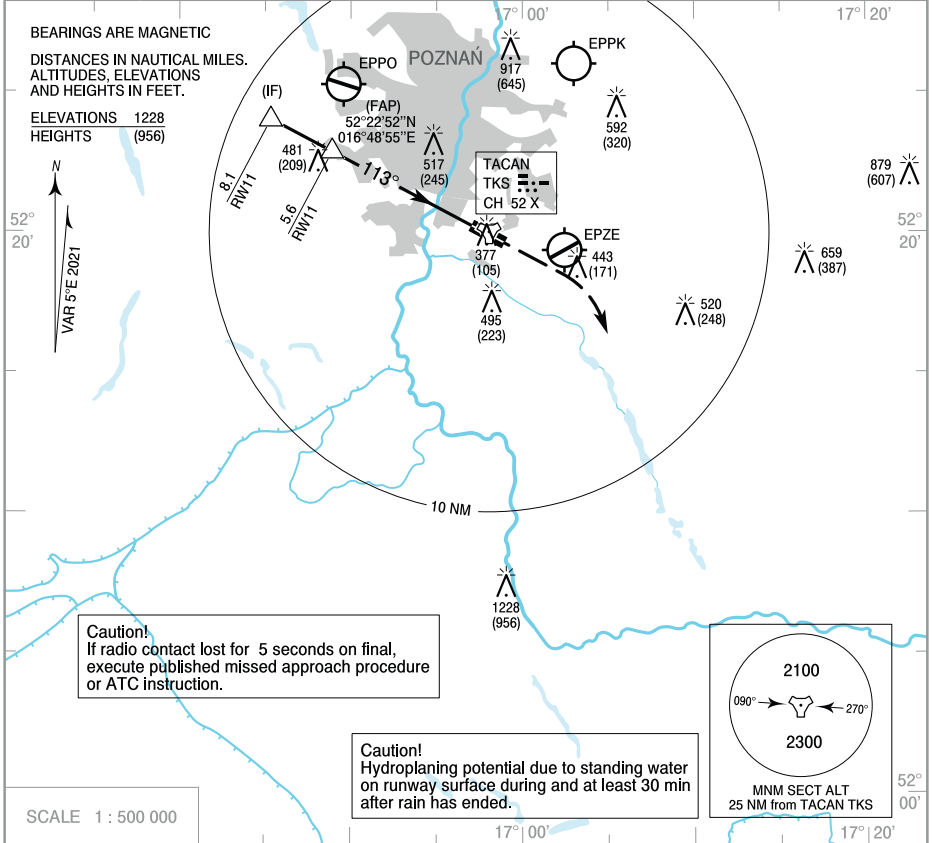
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME CMP	52°07'59.9"N	016°43'08.5"E		
IF	52°13'48.3"N	017°14'47.3"E	121.10° GEO (116° MAG) TACAN TKS	12.00 NM TACAN TKS
FAF	52°17'00.6"N	017°06'09.3"E	121.01° GEO (116° MAG) TACAN TKS	5.80 NM TACAN TKS
MAPt	52°19'38.2"N	016°59'02.2"E	121.00° GEO (116° MAG) TACAN TKS	0.70 NM TACAN TKS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 11 ELEV 272 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

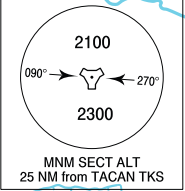
Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny PRECISION 120.750  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

**POZNAŃ / Krzesiny  
PAR  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**



**Caution!**  
If radio contact lost for 5 seconds on final, execute published missed approach procedure or ATC instruction.

**Caution!**  
Hydroplaning potential due to standing water on runway surface during and at least 30 min after rain has ended.



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

TRANSITION ALTITUDE 6500						MISSED APPROACH Climb straight ahead to 1000 (728), then turn right on course 290° climbing to 2100 (1828) and follow ATC instructions.					
ELEV 272 (THR RWY 11)											
NM FROM THR RWY 11						Distance FAP - RW11 5.6 NM					
Cat. of ACFT						Speed kt					
A B C D E						70 100 135 170 200 230					
PAR						Time min : s					
552 (280) 552 (280) 552 (280) 552 (280) 552 (280)						4 : 50 3 : 20 2 : 30 2 : 00 1 : 40 1 : 30					
Straight-in						Rate of descent ft / min					
						370 530 710 890 1050 1210					
Circling* (OCH AAL)						Dist. to RW11					
676 (400) 796 (520) 1106 (830) 1106 (830) 1416 (1140)						5.6 5.0 4.0 3.0 2.0 1.0 0.7					
*Circling south of aerodrome only.						Altitude					
						2100 1910 1595 1280 965 650 552					

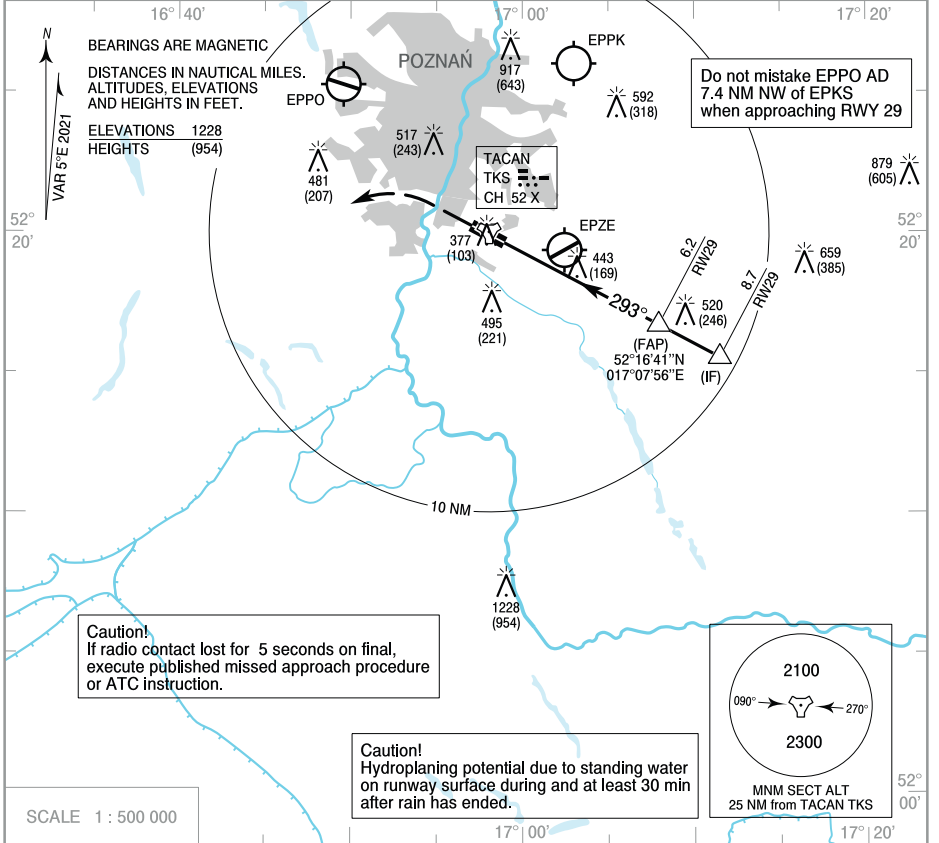
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 276 ft  
THR RWY 29 ELEV 274 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Poznań APPROACH 128.925  
Krzesiny PRECISION 120.750  
Krzesiny GROUND 121.750  
Krzesiny TOWER 121.025  
ATIS 123.910

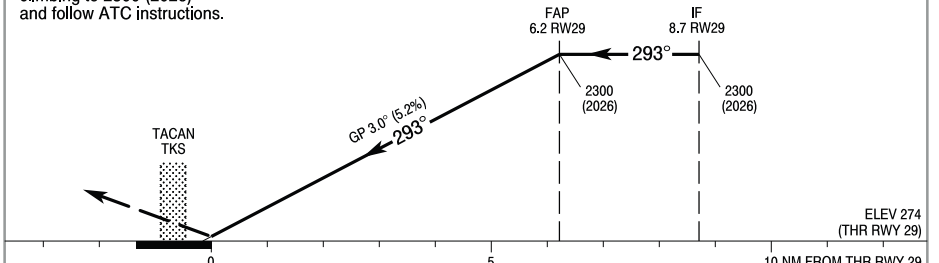
**POZNAŃ / Krzesiny PAR**  
**RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ changed.

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1000 (726), then turn left on course 110° climbing to 2300 (2026) and follow ATC instructions.

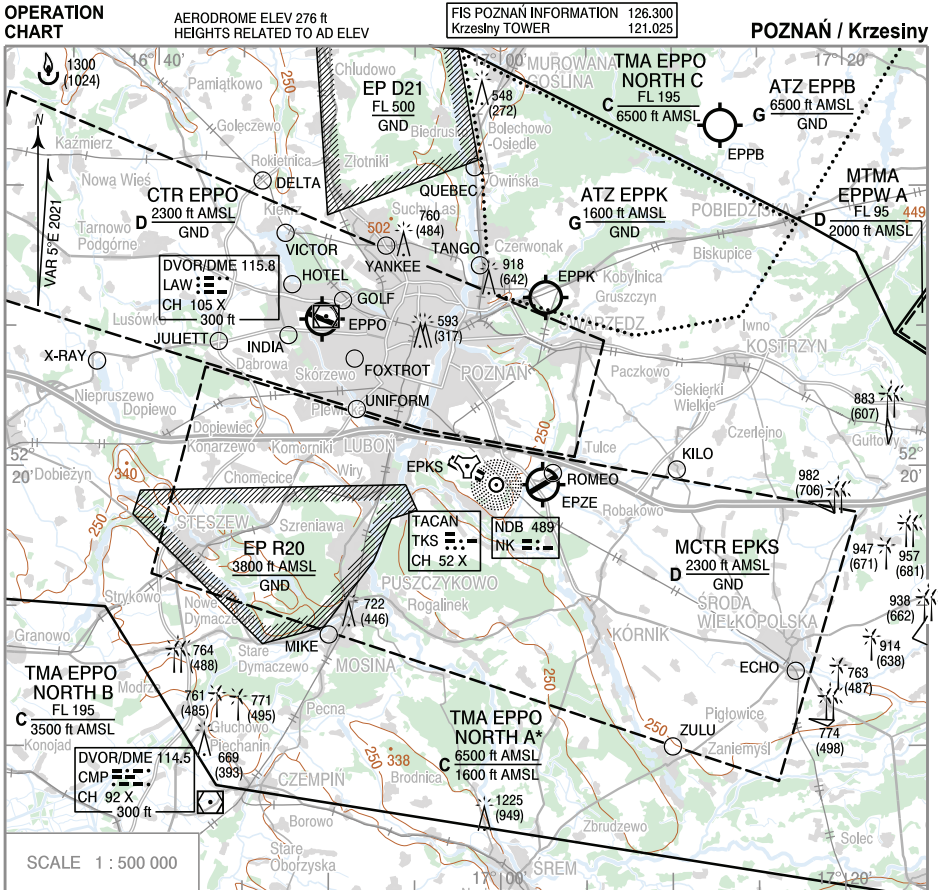
TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY29 6.2 NM								
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230			
PAR	554 (280)	554 (280)	554 (280)	554 (280)	554 (280)	5:00	3:45	3:00	2:30	2:10	1:50			
Straight-in						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210		
Circling* (OCH AAL)	676 (400)	796 (520)	1106 (830)	1106 (830)	1416 (1140)	Dist. to RWY29	6.2	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7
*Circling south of the aerodrome only.						Altitude	2300	2235	1915	1600	1285	970	655	554

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATIONAL  
CHART**



\* excluding CTR EPPO and MCTR EPKS

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT 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-Lawica
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 Owieńska
ROMEO	EPKSR	52°19'46"N	017°03'03"E	Roundabout near Żerniki town
TANGO	EPPO T	52°27'11"N	016°58'48"E	Sewage treatment plant in Kozięglowy 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	Zaniemiśl village

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPLK AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPLK AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPLK - ŁASK**

**EPLK AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPLK AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	513304N 0191057E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 10/28. centre of RWY 10/28.
2	Odległość, kierunek od miasta	5 km na południowy wschód od miasta Łask.
	Direction and distance from city	5 km south-east of Łask city.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	639 ft / 25°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	114 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 1158 ul. 9 Maja 98-100 Łask Dowódca: +48-261-554-600 Dowódca: +48-261-554-606
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-554-709 (faks) AFS: EPLKZAZM - MIL APP AFS: EPLKZTZM - MIL TWR AFS: EPLKZPZM - MIL ARO E-mail: 32blt.aro.eplk@ron.mil.pl Military Unit No. 1158 ul. 9 Maja 98-100 Łask +48-261-554-600

		+48-261-554-606 +48-261-554-709 E-mail: 32bit.aro.eplk@ron.mil.pl AFS: EPLKZAZM - MIL APP AFS: EPLKZTZM - MIL TWR AFS: EPLKZPZM - MIL ARO
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	Telefony: +48-261-555-920 - MIL TWR +48-261-555-066 - MIL APP +48-261-555-971 - MIL ARO +48-261-555-006 - MIL ARO (faks)  Phones: +48-261-555-920 - MIL TWR +48-261-555-066 - MIL APP +48-261-555-971 - MIL ARO +48-261-555-006 - MIL ARO (fax)
	<b>Remarks</b>	

**EPLK AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPLK AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	H24
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	H24
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	

6	Biuro odpraw MET	H24 MIL MET
	MET briefing Office	
7	ATS	H24 MIL ATS
	ATS	
8	Tankowanie	H24
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	NIL
	Handling	
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	NIL
	De-icing	
12	Uwagi	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	Remarks	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPLK AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPLK AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Podnośniki widłowe.
	Cargo-handling facilities	Fork lift trucks.
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: F-34 z dodatkiem: S-1745 Olej: Olej silnikowy turbo NICOILL - 160 Hydrauliczny AEROSHELL FLUID 31
	Fuel/Oil types	Fuel: F-34 with addition of: S-1745 Oil: Motoroil turbo NICOILL - 160

		Hydraulic AEROSHELL FLUID 31
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	9 cystem - 2 x 33000 L, 5 x 27000 L, 2 x 10000 L. CARTER - 1.
	Fuelling facilities/Capacity	9 tank trucks - 2 x 33000 L, 5 x 27000 L, 2 x 10000 L. CARTER - 1.
4	Urządzenia do odladzania	NIL
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Naprawa F-16./Drobne naprawy.
	Repair facilities for visiting aircraft	F-16 repairs./Minor repairs.
7	Uwagi	Tlen w stanie gazowym.
	Remarks	Oxygen (gas).

## EPLK AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPLK AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	Hotel w miejscowości Kolumna.
	Hotels	Hotel in Kolumna.
2	Restauracje	Restauracje w mieście.
	Restaurants	Restaurants in the city.
3	Środki transportu	Samochód dla załogi z lotniska do miejscowości Łask po wcześniejszym uzgodnieniu.
	Transportation	Car for crew from the aerodrome to Łask after prior consultation.
4	Pomoc medyczna	Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w mieście.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in the city.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city.

		Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the city.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPLK AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPLK AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A6 ICAO (CAT 8, możliwa po powiadomieniu wojskowej straży pożarnej z wyprzedzeniem 48 HR.)
	Aerodrome category for firefighting	CAT A6 ICAO (CAT 8 by arrangement with the MIL firefighting service 48 HR in advance.)
2	Wyposażenie ratownicze	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 6 ochrony przeciwpożarowej.
	Rescue equipment	Rescue equipment compliant with ICAO requirements for firefighting category 6.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	NIL
	Capability for removal of disabled aircraft	
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPLK AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA EPLK AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	wirnikowy zgarniacz śniegu - 4,
	Type(s) of clearing equipment	oczyszczarka dróg startowych na podwoziu kołowym - 3, polewarko-zmywarka - 2, rozsypywarka środków chemicznych - 1, odkurzacz lotniskowy - 4.

		rotor snow blower - 4, runway wheeled sweeper - 3, sprayer - 2, chemicals spreader - 1, aerodrome cleaner - 4.
2	<b>Kolejność oczyszczania</b> <b>Clearance priorities</b>	1. RWY; 2. TWY (D, A, E); 3. Pozostałe TWY.  1. RWY; 2. TWYs (D, A, E); 3. Remaining TWYs.
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b> <b>Use of material for movement area surface treatment</b>	NIL
4	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> <b>Specially prepared winter runways</b>	NIL
5	<b>Uwagi</b> <b>Remarks</b>	NIL

**EPLK AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPLK AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength	
		APN 1 (DARM)	CONC	PCN 77/R/B/W/T	NIL
		APN 2	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL

		Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
		Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 3	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL	
		APN 4	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL	
		APN 5 (DARM)	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	18.0 m	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL
		B	16.0 m	CONC	PCN 44/F/B/X/T	NIL
		C	16.0 m	CONC	PCN 44/F/B/X/T	NIL
		D	18.0 m	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL
		E	18.0 m	CONC	PCN 100/R/B/W/T	NIL
		F	12.0 m	CONC	PCN 40/R/B/W/T	NIL
		G	12.0 m	CONC	PCN 40/R/B/W/T	NIL
		H	12.0 m	CONC	PCN 40/R/B/W/T	NIL
		J	12.0 m	CONC	PCN 40/R/B/W/T	NIL
		K	12.0 m	CONC	PCN 40/R/B/W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				



	Location and elevation of altimeter checkpoints	
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL
	Location of VOR checkpoints	
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL
	Position of INS checkpoints	
6	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLK AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPLK AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Oznakowanie poziome. <sup>1)</sup> Markings. <sup>1)</sup>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe <sup>1)</sup> Światła krawędziowe TWY, RWY. Markings and signs. <sup>1)</sup> TWY, RWY edge LGT.
	RWY and TWY markings and lights	
3	Poprzeczki zatrzymania	Oznakowanie poziome, kolor żółty. Marking, yellow colour.
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	

5	Uwagi	1) Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.  1) Marking are not compliant with ICAO regulations.
	Remarks	

## EPLK AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPLK AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
28/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	513105.0N	0191513.0E	291	901	TAK/TAK, YES/YES
28/APCH	Komin/Chimney	513106.1N	0191540.4E	NIL	749	NIE/TAK, NO/YES
28/APCH	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	513113.0N	0191517.0E	291	905	TAK/TAK, YES/YES
10/APCH	Komin/Chimney	513609.6N	0185832.3E	NIL	1280	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża/Tower	513322.2N	0191044.6E	NIL	765	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt/Mast	513344.8N	0193128.8E	NIL	1296	NIE/TAK, NO/YES
	Komin/Chimney	513410.7N	0190744.7E	NIL	762	NIE/TAK, NO/YES
	Komin/Chimney	513433.5N	0191007.0E	NIL	781	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

## EPLK AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPLK AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Command of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. 9 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Aerodrome MET Office. 9 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	Lotnicze dla rejonu lotniska./12 HR. TAF/3 HR
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	Aerodrome forecast./12 HR. TAF/3 HR
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste.
	Briefing and consultation provided	Personal consultations.
6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, SWH, SWM, SWL, zdjęcia satelitarne, radar MET.
	Charts and other information available for briefing or consultation	Synoptic charts, aerological diagram, SWH, SWM, SWL, satellite images, MET radar.
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	Automatyczny system pomiarów meteorologicznych.
	Supplementary equipment available for providing information	Automatic Meteorological Observing System.
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	TWR, APP

ATS units provided with MET information		
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	+48-261-555-972 +48-261-555-010 (faks)
	Additional information (limitation of services, etc.)	+48-261-555-972 +48-261-555-010 (fax)

## EPLK AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPLK AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
10	107.220°GEO	3000 x 60	RWY: PCN 65/R/B/W/T CONC SWY: CONC/ASPH	513318.07N 0190942.71E END: NIL NIL	617.6 621.7
28	287.240°GEO	3000 x 60	RWY: PCN 65/R/B/W/T CONC SWY: CONC/ASPH	513249.07N 0191211.30E END: NIL NIL	630.9 639.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
10	NIL	150 x 60	275 x 215	3420 x 280	NIL	440 M BAK 12	NIL
28	NIL	149 x 60	275 x 215	3420 x 280	NIL	400 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
10	BAK-12TM SMARTARREST®/BAK-14MTM - system awaryjnego hamowania samolotów z chowaną liną. FM THR 10: 440 m. Aktywny H24.  BAK-12TM SMARTARREST®/BAK-14MTM - emergency arresting system with retractable cable. 440 m FM THR 10. Active H24.
28	BAK-12TM SMARTARREST®/BAK-14MTM - system awaryjnego hamowania samolotów z chowaną liną. FM THR 28: 400 m. Aktywny H24.  BAK-12TM SMARTARREST®/BAK-14MTM - emergency arresting system with retractable cable. 400 m FM THR 28. Active H24.

**EPLK AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE**  
**EPLK AD 4.13 DECLARED DISTANCES**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
10	3000	3275	3150	3000	NIL
28	3000	3275	3149	3000	NIL

**EPLK AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ**  
**EPLK AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL
28	CALVERT SFL	832.32 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m w kierunku lądowania: Y W last 600 m in the landing direction: Y	R	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
28	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m w kierunku ładowania: Y W last 600 m in the landing direction: Y	R	NIL

**EPLK AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPLK AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY.
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue. All TWYs.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne do 5 MIN.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available up to 5 MIN.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLK AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**

## EPLK AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	<p>Śmigłowce, w tym SAR, wykonują starty i lądowania na RWY będącej aktualnie w użyciu.</p> <p>Dopuszcza się start śmigłowców SAR ze skrzyżowania TWY C i E przy spełnieniu następujących warunków:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w dzień;</li> <li>- w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC);</li> <li>- według przepisów wykonywania lotów z widocznością.</li> </ul> <p>Helicopters including SAR perform take-off and landing on RWY in use. SAR helicopters are permitted to takeoff from the intersection of TWY C and E under the following conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- by daytime;</li> <li>- in VMC;</li> <li>- according to VFR.</li> </ul>
	Remarks	

## EPLK AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPLK AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE



Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>ŁASK (EPLK) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512816N 0184604E 514312N 0185425E 513928N 0190931E 513754N 0191547E 513346N 0193212E 512046N 0192513E 512816N 0184604E	2500 ft  GND	D	Łask WIEŻA 133.075 MHz PL  Łask TOWER 133.075 MHz EN  Łask WIEŻA 232.125 MHz (UHF)  Frequency 232.125 UHF available for use when 133.075 MHz unavailable. PL  Łask TOWER 232.125 MHz (UHF)  Frequency 232.125 UHF available for use when 133.075 MHz unavailable. EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnego sektora D TMA Łódź.  Excluding active sector D of TMA Łódź.

**EPLK AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPLK AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	126.385	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-555-272/ 273/ 274/ 275  ATIS phones: +48-261-555-272/ 273/ 274/ 275
MIL APP ŁASK	Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH	125.350 379.350	NIL	NIL	H24 H24	NIL (UHF)  Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku nieдоступności 125,350 MHz  (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.350 MHz unavailable.

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
TWR	Łask WIEŻA Łask TOWER	133.075 232.125	NIL	NIL	H24 H24	NIL (UHF)  Częstotliwość 232,125 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 133,075 MHz.  (UHF) Frequency 232.125 UHF available for use when 133.075 MHz unavailable.

**EPLK AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPLK AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 28 (06°E/JAN 21) CAT I	IAS	110.900 MHz	H24	513322.1N 0190922.3E	NIL	NIL	3.4 km FM THR 28.
ILS GP 28	-	330.800 MHz	H24	513248.2N 0191153.1E	NIL	NIL	0.35 km FM THR 28. RDH: 50 ft GP 3.0°
DME 28	IAS	CH 46X	H24	513248.4N 0191153.0E	NIL	NIL	0.35 km FM THR 28.
TACAN	TAS	CH 22Y	H24	513259.8N 0191041.6E	NIL	NIL	0.2 km S FM RCL, 1.75 km FM THR 28.

## EPLK AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPLK AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

Zamiar wykonania operacji lotniczej należy zgłosić formularzem PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPLK na 12 HR przed wykonaniem planowanej operacji lotniczej. Procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem: [www.32blot.wp.mil.pl](http://www.32blot.wp.mil.pl).

The intention to conduct an air traffic operation shall be notified by means of PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPLK 12 HR in advance of the planned operation. The PPR procedure and PPR form are available at the AD Administrator's website: [www.32blot.wp.mil.pl](http://www.32blot.wp.mil.pl).

### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/  
LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi ATS w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to ATS unit on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fuelling, protection of aircraft - only with the AD administrator.

## EPLK AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPLK AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Próby silników mogą być przeprowadzane tylko w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC<sup>1)</sup>. Wykonywanie próby silników wymaga akceptacji TWR ŁASK.

<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.

Engine tests may be carried out only between 0500-2100 (0400-2000) UTC<sup>1)</sup>. The tests require approval of ŁASK TWR.

<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPLK AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPLK AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPLK oraz MTMA EPLK możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR ŁASK lub APP ŁASK wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego w MCTR ŁASK, załoga statku powietrznego w locie VFR lub locie specjalnym VFR może otrzymać instrukcję oczekiwania nad jednym z punktów VFR zgodnie z mapą operacyjną do lotów z widocznością AD 4 EPLK 13-1 lub w innej określonej przez TWR ŁASK pozycji.

Doloty i odloty do/z lotniska mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

1. Overflights through the EPLK MCTR and EPLK MTMA are possible after obtaining clearance from ŁASK TWR or ŁASK APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/MTMA, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

In case of high air traffic density within ŁASK MCTR, an aircraft conducting VFR or Special VFR flight may expect holding at one of the designated VFR reporting points in accordance with Visual Operation Chart AD 4 EPLK 13-1 or other position defined by ŁASK TWR.

Arrivals and departures to/from the aerodrome may be conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	512036N 0192235E	Magazyn w m. Grocholice Stores in Grocholice
DELTA	514124N 0185851E	Skrzyżowanie w m. Szadek Intersection in Szadek

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
GOLF	513352N 0193109E	Maszty radiowy w m. Górki Duże Radio mast in Górki Duże
MIKE	512729N 0185015E	Most w m. Burzenin Bridge in Burzenin
NOVEMBER	513412N 0191117E	Skrzyżowanie w m. Teodory Intersection in Teodory
SIERRA	513159N 0191020E	M. Wilkowyja Wilkowyja
X-RAY	513045N 0190132E	Skrzyżowanie w m. Sędziejowice Intersection in Sędziejowice town
ZULU	512756N 0191308E	M. Żelów Żelów town

Przelot po północnej stronie lotniska należy wykonywać przez punkty GOLF, DELTA.

Overflights north of the aerodrome shall be conducted via GOLF and DELTA.

## EPLK AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPLK AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPLK AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPLK AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPLK 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10, RWY 28)	AD 4 EPLK 6 - 1

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS or LOC) RWY 10 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPLK 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 28 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPLK 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 28 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPLK 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 10 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPLK 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 28 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPLK 12 - 9
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPLK 13 - 1

**EPLK AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPLK AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

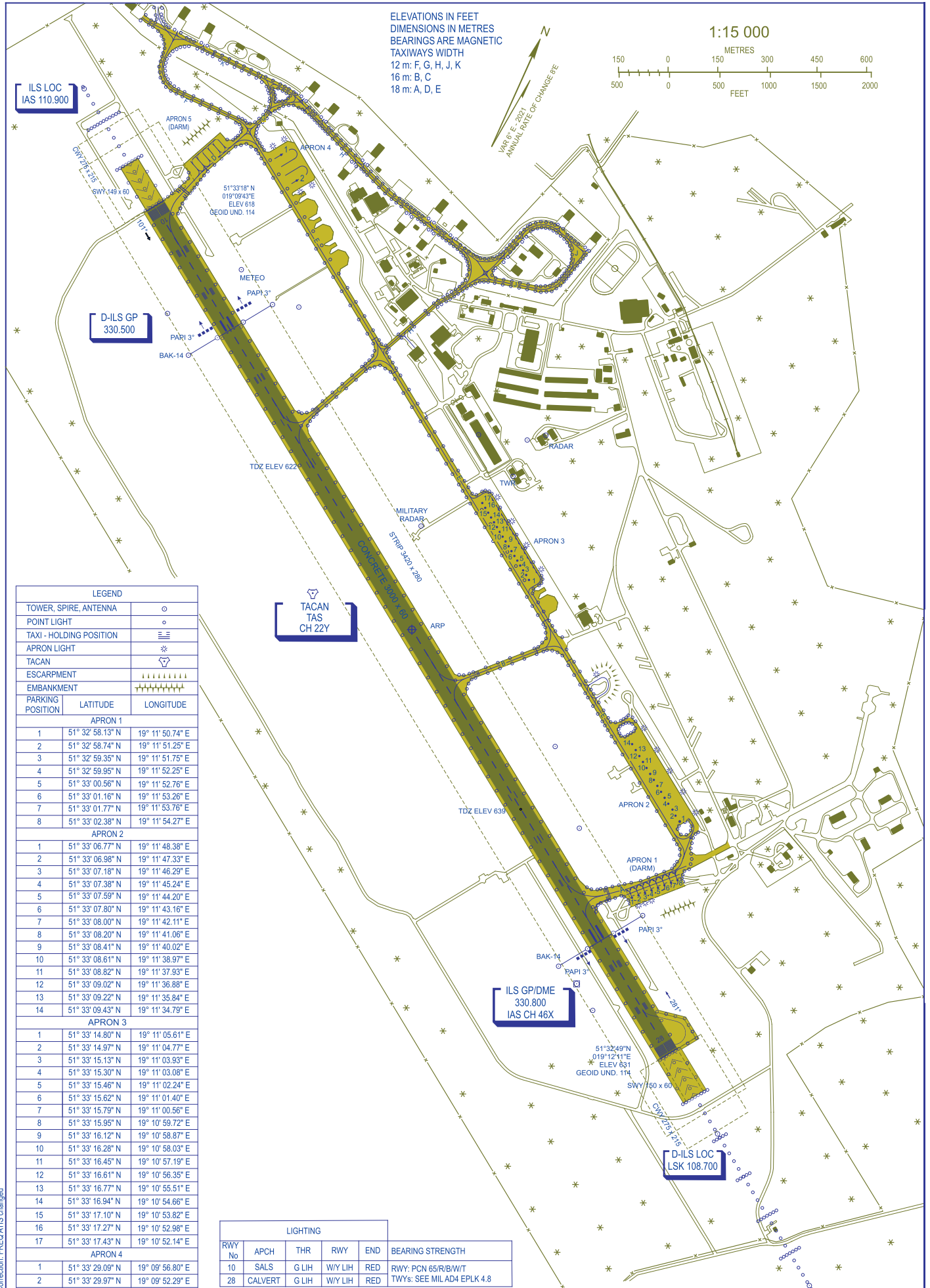
AERODROME CHART - ICAO

51° 33' 04" N  
019° 10' 57" E

ELEV 639 ft  
GEOID UND. 114 ft

Lsk APPROACH 125.350 379.350  
Lsk TOWER 133.075 232.125  
ATIS 126.385

LASK



ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
12 m: F, G, H, J, K  
16 m: B, C  
18 m: A, D, E



LEGEND		
TOWER, SPIRE, ANTENNA	○	
POINT LIGHT	◦	
TAXI - HOLDING POSITION	≡	
APRON LIGHT	*	
TACAN	⬇	
ESCARPMENT	⚡	
EMBANKMENT	⚡	
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON 1		
1	51° 32' 58.13" N	19° 11' 50.74" E
2	51° 32' 58.74" N	19° 11' 51.25" E
3	51° 32' 59.35" N	19° 11' 51.75" E
4	51° 32' 59.95" N	19° 11' 52.25" E
5	51° 33' 00.56" N	19° 11' 52.76" E
6	51° 33' 01.16" N	19° 11' 53.26" E
7	51° 33' 01.77" N	19° 11' 53.76" E
8	51° 33' 02.38" N	19° 11' 54.27" E
APRON 2		
1	51° 33' 06.77" N	19° 11' 48.38" E
2	51° 33' 06.98" N	19° 11' 47.33" E
3	51° 33' 07.18" N	19° 11' 46.29" E
4	51° 33' 07.38" N	19° 11' 45.24" E
5	51° 33' 07.59" N	19° 11' 44.20" E
6	51° 33' 07.80" N	19° 11' 43.16" E
7	51° 33' 08.00" N	19° 11' 42.11" E
8	51° 33' 08.20" N	19° 11' 41.06" E
9	51° 33' 08.41" N	19° 11' 40.02" E
10	51° 33' 08.61" N	19° 11' 38.97" E
11	51° 33' 08.82" N	19° 11' 37.93" E
12	51° 33' 09.02" N	19° 11' 36.88" E
13	51° 33' 09.22" N	19° 11' 35.84" E
14	51° 33' 09.43" N	19° 11' 34.79" E
APRON 3		
1	51° 33' 14.80" N	19° 11' 05.61" E
2	51° 33' 14.97" N	19° 11' 04.77" E
3	51° 33' 15.13" N	19° 11' 03.93" E
4	51° 33' 15.30" N	19° 11' 03.08" E
5	51° 33' 15.46" N	19° 11' 02.24" E
6	51° 33' 15.62" N	19° 11' 01.40" E
7	51° 33' 15.79" N	19° 11' 00.56" E
8	51° 33' 15.95" N	19° 10' 59.72" E
9	51° 33' 16.12" N	19° 10' 58.87" E
10	51° 33' 16.28" N	19° 10' 58.03" E
11	51° 33' 16.45" N	19° 10' 57.19" E
12	51° 33' 16.61" N	19° 10' 56.35" E
13	51° 33' 16.77" N	19° 10' 55.51" E
14	51° 33' 16.94" N	19° 10' 54.66" E
15	51° 33' 17.10" N	19° 10' 53.82" E
16	51° 33' 17.27" N	19° 10' 52.98" E
17	51° 33' 17.43" N	19° 10' 52.14" E
APRON 4		
1	51° 33' 29.09" N	19° 09' 56.80" E
2	51° 33' 29.97" N	19° 09' 52.29" E

LIGHTING				
RWY No	APCH	THR	RWY	END
10	SALS	G LIH	W/Y LIH	RED
28	CALVERT	G LIH	W/Y LIH	RED

BEARING STRENGTH  
RWY: PCN 65/R/B/W/T  
TWYs: SEE MIL AD4 EPLK 4.8

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

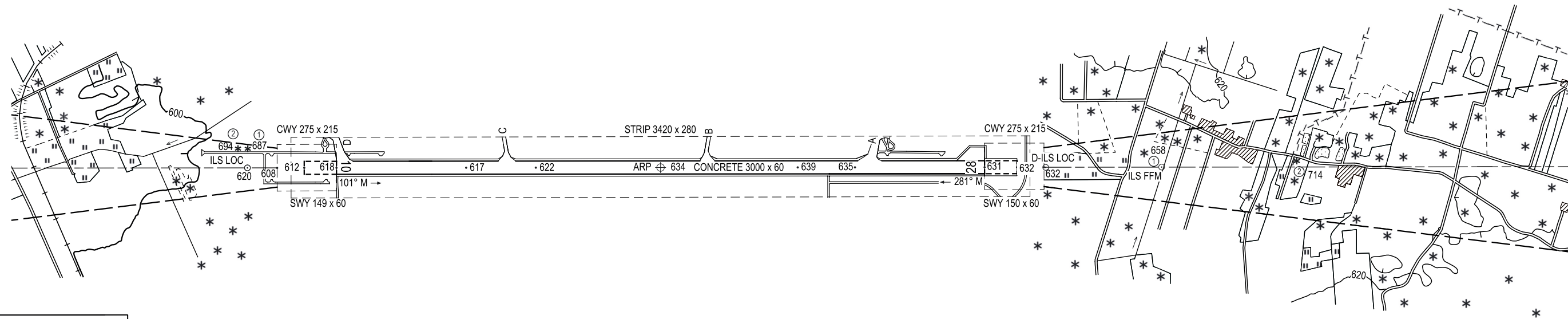
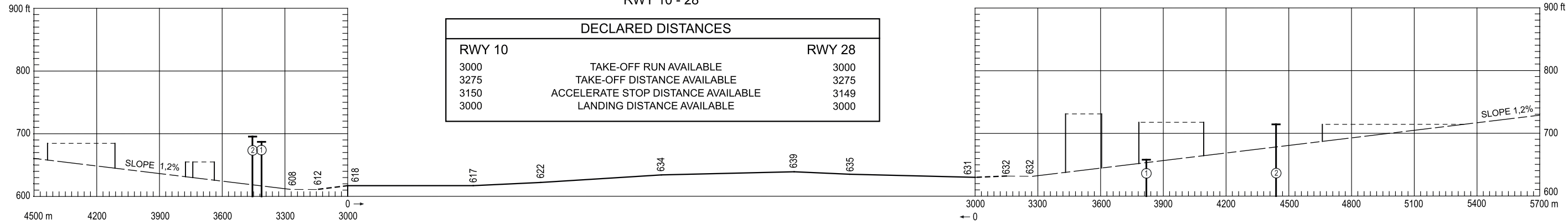
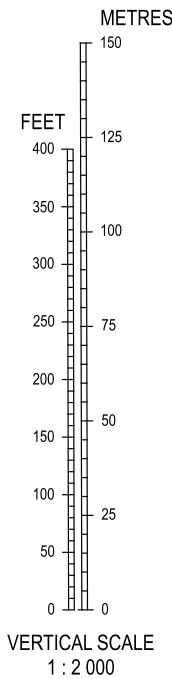
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

LASK  
RWY 10/28

RWY 10 - 28

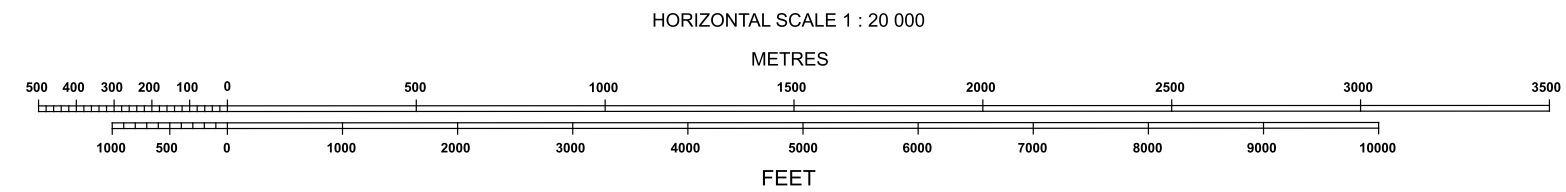
DECLARED DISTANCES		
RWY 10		RWY 28
3000	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3000
3275	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3275
3150	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3149
3000	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3000

MAGNETIC VARIATION 6°E 2021



**LEGEND**

IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~600~
WOODED OR BUILDINGS AREAS PENETRATING PLANE SURFACE (PLANE, PROFILE)	* * / - - -



ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 2.5 m  
VERTICAL 3 ft

AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. TDZ ELEV changed. D-ILS added. Correction: THR 10 changed.

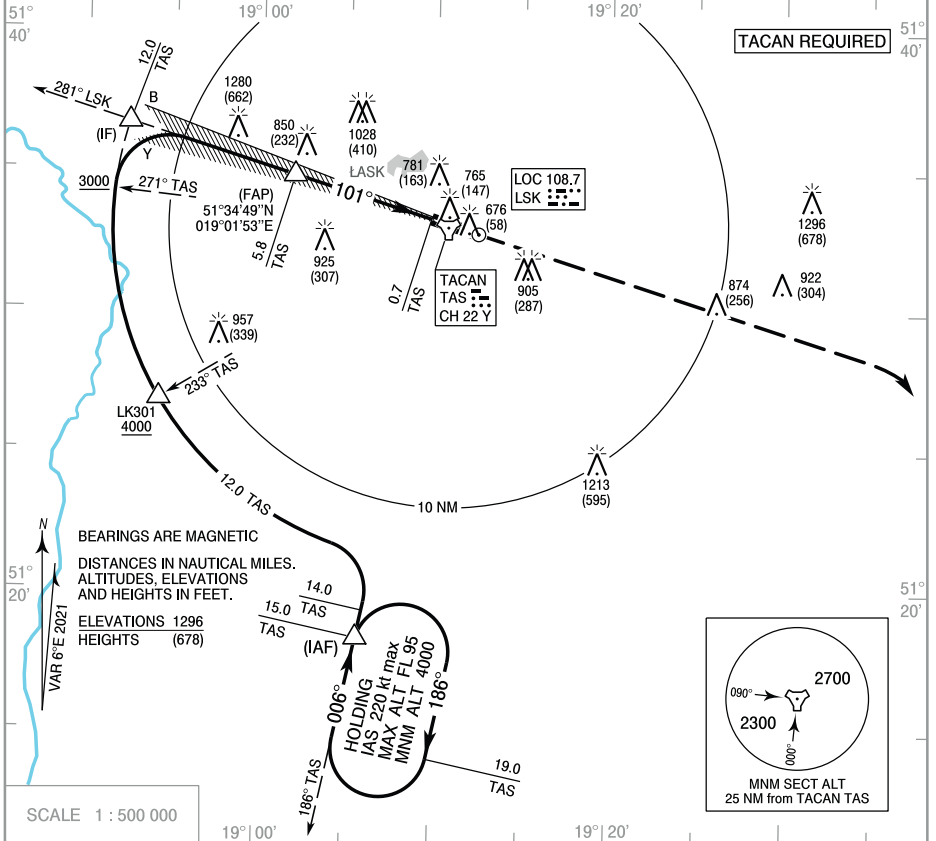
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

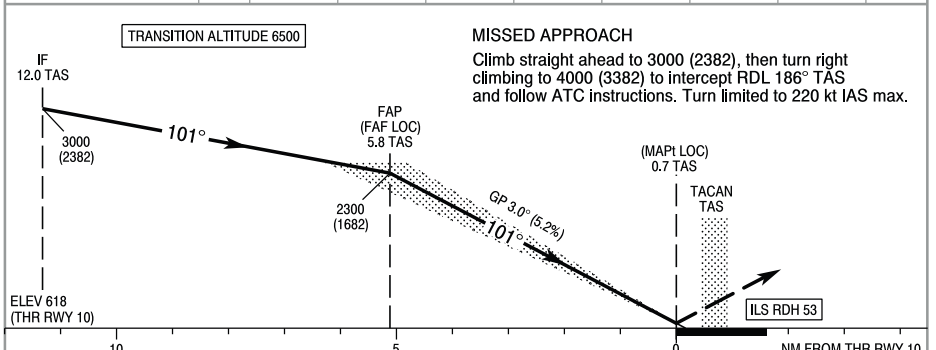
AERODROME ELEV 639 ft  
THR RWY 10 ELEV 618 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Lask APPROACH 125.350, 379.350  
Lask TOWER 133.075, 232.125  
ATIS 126.385

**LASK  
ILS or LOC  
RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed. ALT restrictions at RDL, 233° TAS and RDL, 271° TAS added. ALT restriction at IF changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAP 5.1 NM							
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	818 (200)	838 (220)	838 (220)	858 (240)	878 (260)	4:25	3:05	2:15	1:50	1:30	1:20	
	LOC	1068 (450)	1068 (450)	1068 (450)	1068 (450)	1068 (450)							
							Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
							Dist. to TAS	5.8	5.0	4.0	3.0	2.0	1.9
							Altitude	2300	2045	1730	1415	1100	1068

**INSTRUMENT  
 APPROACH  
 CHART - ICAO**

**LASK**  
 ILS or LOC  
 RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)

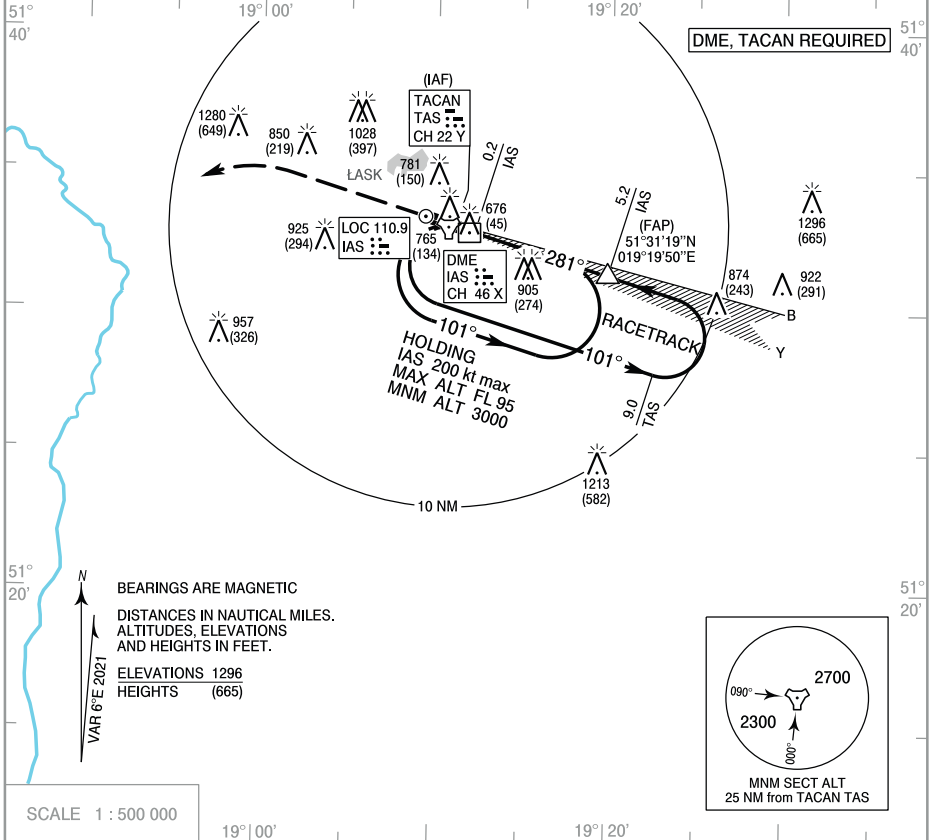
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°18'20.4"N	019°05'43.4"E	191.95° GEO (186° MAG) TACAN TAS	15.00 NM TACAN TAS
LK301	51°26'48.6"N	018°54'15.9"E	239.00° GEO (233° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
IF	51°36'39.4"N	018°52'22.5"E	107.36° GEO (101° MAG) LOC LSK	12.00 NM TACAN TAS
FAP (FAF LOC)	51°34'49.4"N	019°01'52.9"E	107.36° GEO (101° MAG) LOC LSK	5.80 NM TACAN TAS
MAPt (LOC)	51°33'18.1"N	019°09'42.8"E	107.36° GEO (101° MAG) LOC LSK	0.69 NM TACAN TAS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

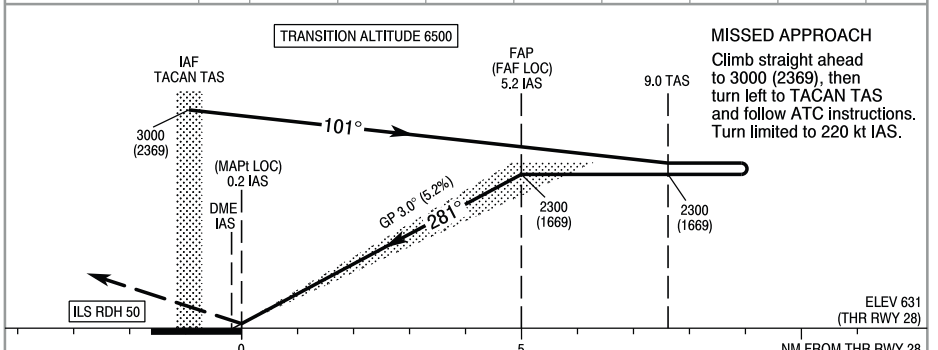
AERODROME ELEV 639 ft  
THR RWY 28 ELEV 631 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Lask APPROACH 125.350, 379.350  
Lask TOWER 133.075, 232.125  
ATIS 126.385

**LASK**  
ILS z or LOC z  
RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	831 (200)	831 (200)	831 (200)	841 (210)	861 (230)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
LOC	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	370	530	710	890	1050	1210	
Circling* (OCH AAL)	1089 (450)	1209 (570)	1429 (790)	1439 (800)	1529 (890)	5.2	5.0	4.0	3.0	2.0	1.1	
*Circling south of the aerodrome only						Altitude	2300	2235	1920	1605	1290	1011

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**LASK**  
ILS z or LOC z  
RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)

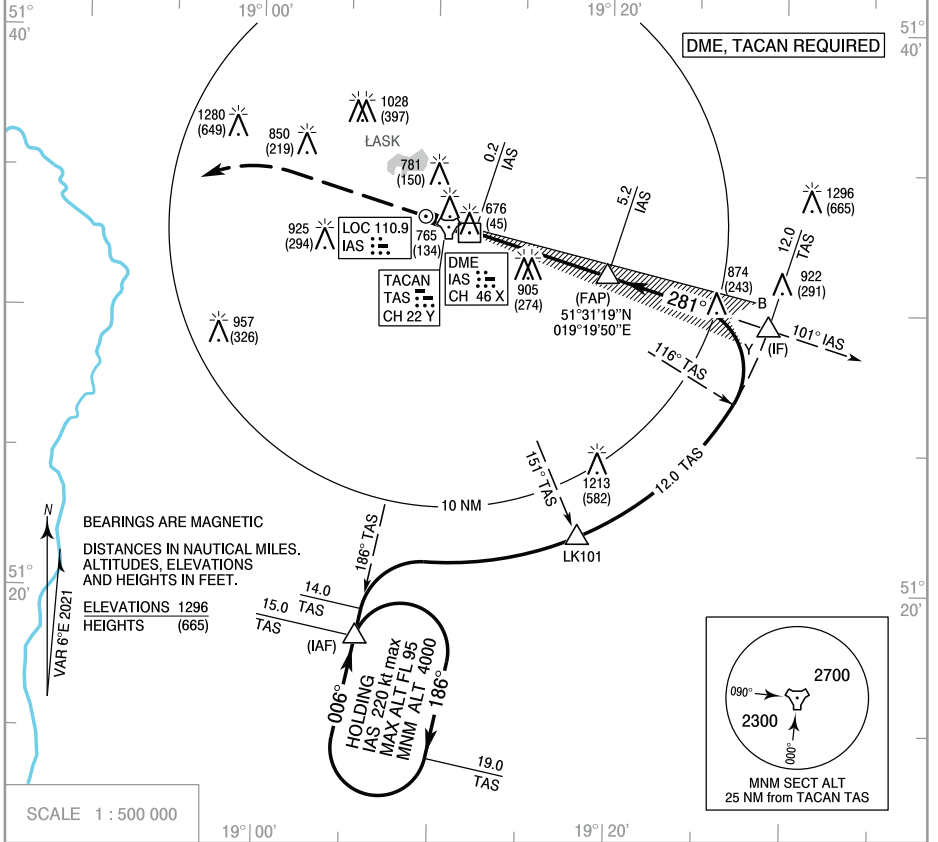
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TAS	51°32'59.8"N	019°10'41.6"E		
FAP (FAF LOC)	51°31'19.2"N	019°19'49.6"E	287.40° GEO (281° MAG) LOC IAS	5.18 NM DME IAS
MAPt (LOC)	51°32'49.1"N	019°12'11.3"E	287.40° GEO (281° MAG) LOC IAS	0.18 NM DME IAS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 639 ft  
THR RWY 28 ELEV 631 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Lask APPROACH 125.350, 379.350  
Lask TOWER 133.075, 232.125  
ATIS 126.385

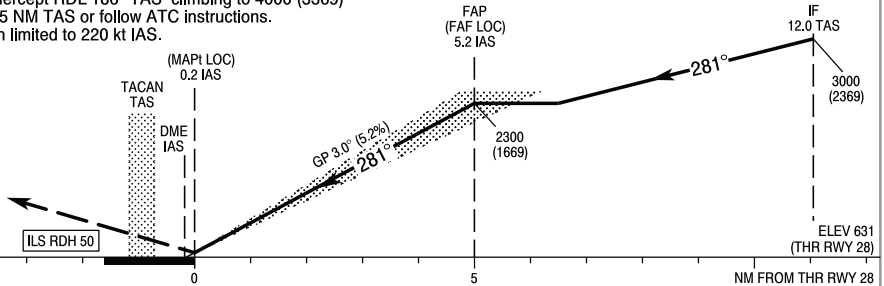
**LASK**  
**ILS y or LOC y**  
**RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed. REP LK101 added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2369), then turn left to intercept RDL 186° TAS climbing to 4000 (3369) to 15 NM TAS or follow ATC instructions. Turn limited to 220 kt IAS.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	831 (200)	831 (200)	831 (200)	841 (210)	861 (230)	Time	min : s	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
	LOC	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	1011 (380)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1089 (450)	1209 (570)	1429 (790)	1439 (800)	1529 (890)	Dist. to IAS		5.2	5.0	4.0	3.0	2.0	1.1	
*Circling south of the aerodrome only							Altitude		2300	2235	1920	1605	1290	1011



**INSTRUMENT  
 APPROACH  
 CHART - ICAO**

**LASK**  
 ILS y or LOC y  
 RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)

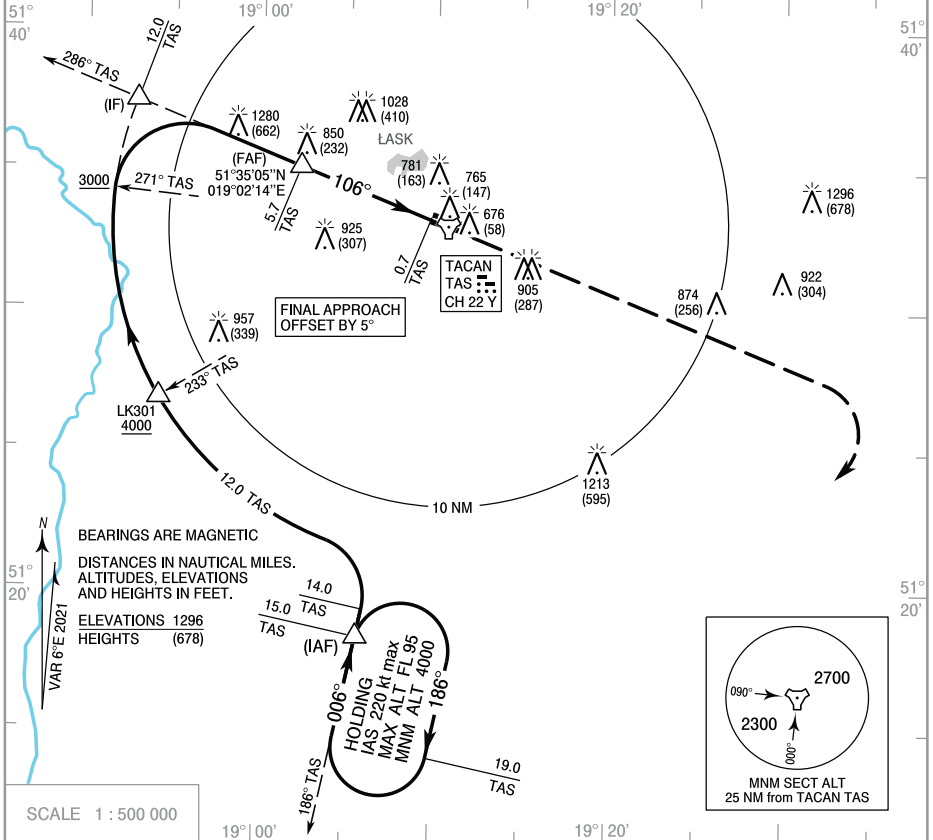
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°18'20.4"N	019°05'43.4"E	191.95° GEO (186° MAG) TACAN TAS	15.00 NM TACAN TAS
LK101	51°21'59.6"N	019°18'17.9"E	156.60° GEO (151° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
IF	51°29'29.7"N	019°29'04.0"E	287.40° GEO (281° MAG) LOC IAS	12.00 NM TACAN TAS
FAP (FAF LOC)	51°31'19.2"N	019°19'49.6"E	287.40° GEO (281° MAG) LOC IAS	5.18 NM DME IAS
MAPt (LOC)	51°32'49.1"N	019°12'11.3"E	287.40° GEO (281° MAG) LOC IAS	0.18 NM DME IAS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 639 ft  
THR RWY 10 ELEV 618 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Lask APPROACH 125.350, 379.350  
Lask TOWER 133.075, 232.125  
ATIS 126.385

**LASK  
TACAN  
RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)**

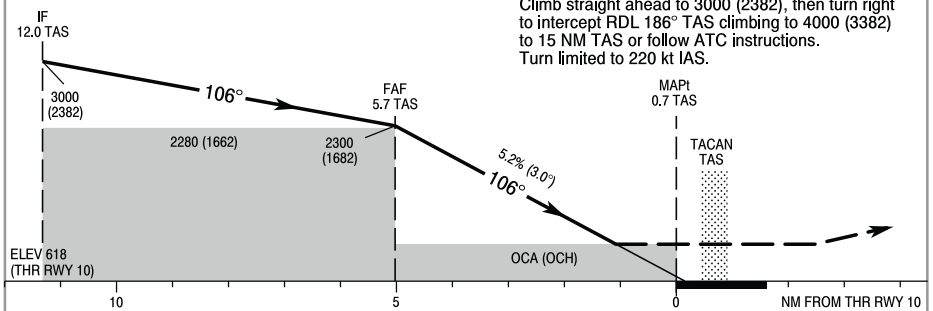


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed. REP LK301 added. ALT restrictions at RDL 233° TAS and RDL 271° TAS added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2382), then turn right to intercept RDL 186° TAS climbing to 4000 (3382) to 15 NM TAS or follow ATC instructions. Turn limited to 220 kt IAS.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAP1 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	1018 (400)	1018 (400)	1018 (400)	1018 (400)	1018 (400)	Time	min : s	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1089 (450)	1209 (570)	1429 (790)	1439 (800)	1529 (890)	Dist. to TAS		5.7	5.0	4.0	3.0	2.0	1.6
*Circling south of the aerodrome only						Altitude		2300	2075	1760	1445	1130	1017

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**LASK**  
**TACAN**  
**RWY 10 (CAT A/B/C/D/E)**

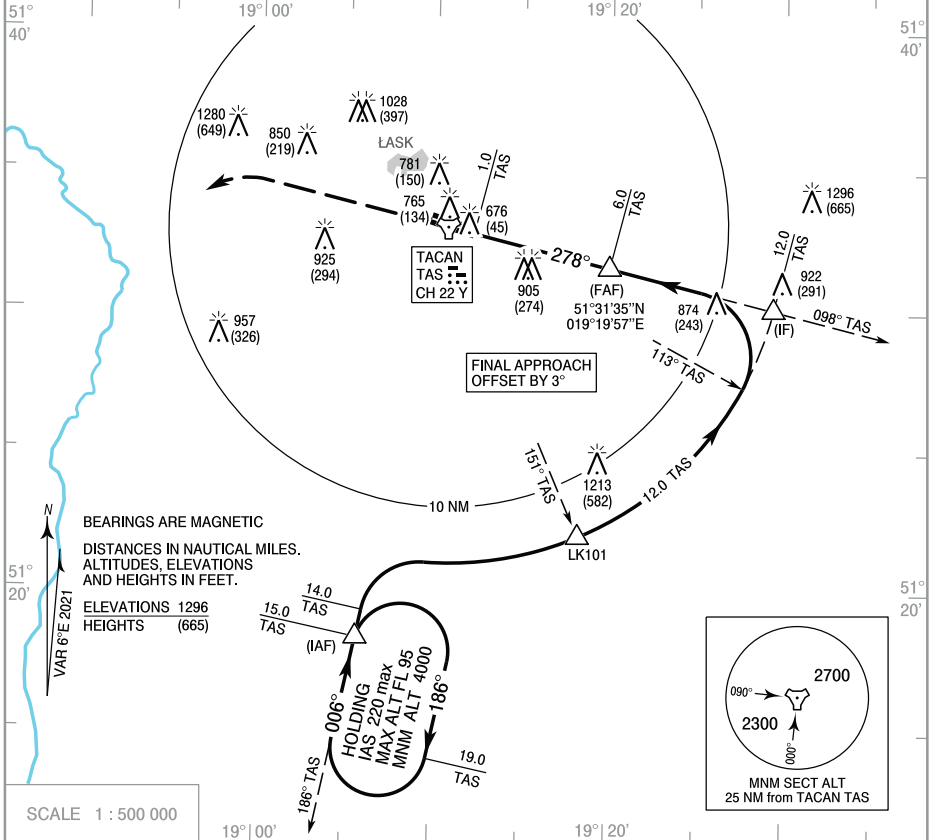
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°18'20.4"N	019°05'43.4"E	191.95° GEO (186° MAG) TACAN TAS	15.00 NM TACAN TAS
LK301	51°26'48.6"N	018°54'15.9"E	239.00° GEO (233° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
IF	51°37'24.3"N	018°52'48.2"E	291.70° GEO (286° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
FAF	51°35'05.4"N	019°02'13.8"E	291.70° GEO (286° MAG) TACAN TAS	5.68 NM TACAN TAS
MAPt	51°33'18.1"N	019°09'42.7"E	291.70° GEO (286° MAG) TACAN TAS	0.68 NM TACAN TAS
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 639 ft  
THR RWY 28 ELEV 631 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Lask APPROACH 125.350, 379.350  
Lask TOWER 133.075, 232.125  
ATIS 126.385

**LASK  
TACAN  
RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)**

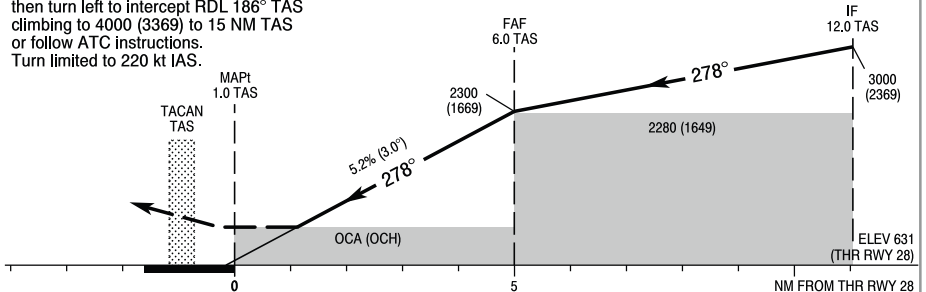


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed. REP LK101 added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 3000 (2369),  
then turn left to intercept RDL 186° TAS  
climbing to 4000 (3369) to 15 NM TAS  
or follow ATC instructions.  
Turn limited to 220 kt IAS.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPT 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	1041 (410)	1041 (410)	1041 (410)	1041 (410)	1041 (410)	Time	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20	
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	1089 (450)	1209 (570)	1429 (790)	1439 (800)	1529 (890)	Dist. to TAS	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0		
*Circling south of the aerodrome only							Altitude	2300	1980	1665	1350	1041	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

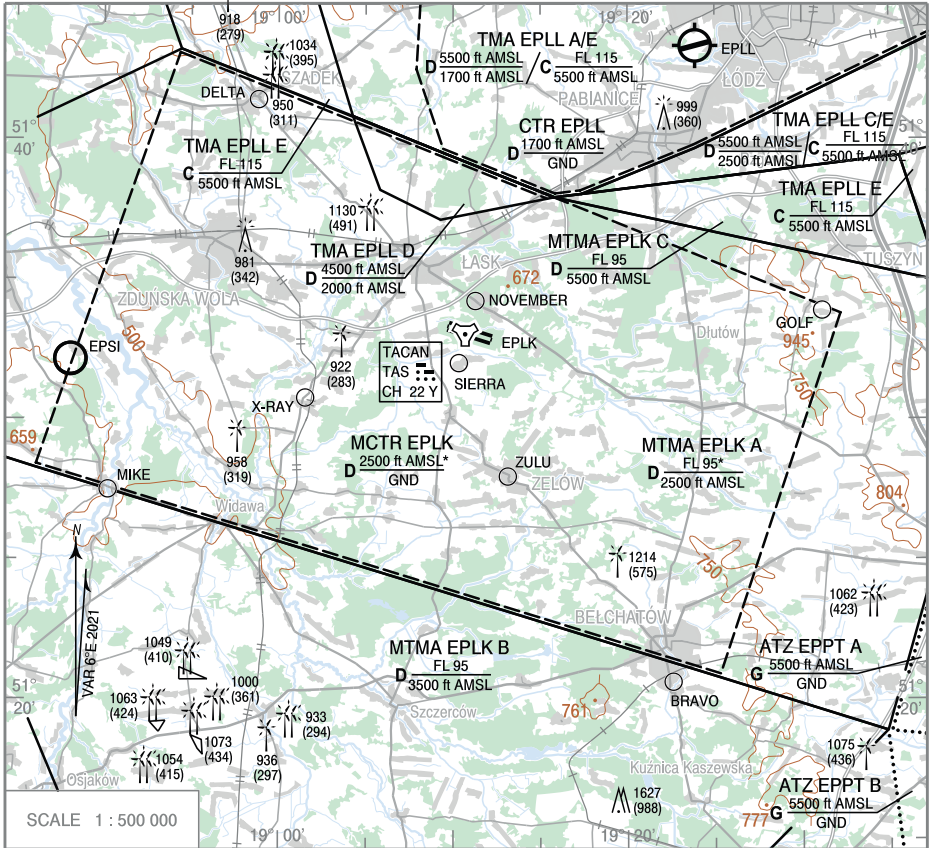
**LASK**  
**TACAN**  
RWY 28 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	51°18'20.4"N	019°05'43.4"E	191.95° GEO (186° MAG) TACAN TAS	15.00 NM TACAN TAS
LK101	51°21'59.6"N	019°18'17.9"E	156.60° GEO (151° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
IF	51°30'07.5"N	019°29'20.8"E	104.00° GEO (098° MAG) TACAN TAS	12.00 NM TACAN TAS
FAF	51°31'34.7"N	019°19'56.7"E	104.00° GEO (098° MAG) TACAN TAS	5.95 NM TACAN TAS
MAPt	51°32'49.1"N	019°12'11.3"E	104.00° GEO (098° MAG) TACAN TAS	0.95 NM TACAN TAS
Final approach descent angle: 3.00°				

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

FIS WARSZAWA INFORMATION 128.575  
Łask APPROACH 125.350, 379.350  
Łask TOWER 133.075, 232.125

**ŁASK**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacles added. Obstacles changed.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	51°20'36"N	019°22'35"E	Stores in Grocholice town
DELTA	51°41'24"N	018°58'51"E	Intersection in Szadzek town
GOLF	51°33'52"N	019°31'09"E	Radio mast in Górki Duże town
MIKE	51°27'29"N	018°50'15"E	Bridge in Burzenin town
NOVEMBER	51°34'12"N	019°11'17"E	Intersection in Teodory town
SIERRA	51°31'59"N	019°10'20"E	Wilkowyja town
X-RAY	51°30'45"N	019°01'32"E	Intersection in Sędziejowice town
ZULU	51°27'56"N	019°13'08"E	Zelów town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPLY AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPLY AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPLY - ŁĘCZYCA**

**EPLY AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPLY AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	520018N 0190838E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 10/28. centre of RWY 10/28.
2	Odstęłość, kierunek od miasta	7 km na południowy zachód od miasta Łęczyca.
	Direction and distance from city	7 km to the south-west of Łęczyca city.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	404 ft / 20°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	108 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 4395 95-043 Leźnica Wielka Dowódca: +48-261-168-500
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-168-619 (faks) AFS: EPLYAZM - MIL APP AFS: EPLYZPM - MIL ARO AFS: EPLYZTM - MIL TWR Military Unit 4395 95-043 Leźnica Wielka +48-261-168-500



		+48-261-168-619 AFS: EPLYZAZM - MIL APP AFS: EPLYZPZM - MIL ARO AFS: EPLYZTZM - MIL TWR
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-168-222 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-168-322 - MIL TWR (faks) +48-261-168-323 - MIL APP +48-261-168-223 - MIL ARO +48-261-168-571 - MIL ARO (faks) +48-261-168-429 - Dyżurny Logistyki Lotniska +48-261-168-222 - MIL TWR +48-261-168-322 - MIL TWR (fax) +48-261-168-323 - MIL APP +48-261-168-223 - MIL ARO +48-261-168-571 - MIL ARO (fax) +48-261-168-429 - Duty Officer of Aerodrome Logistics

**EPLY AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPLY AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	H24
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	

6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24 MIL MET
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24 TWR, APP
	<b>ATS</b>	
8	<b>Tankowanie</b>	H24
	<b>Fuelling</b>	Zamówienia do Dyżurnego Logistyki Lotniska z 24-godzinnym wyprzedzeniem.  H24 By prior arrangement with the Duty Officer of Aerodrome Logistics at least 24 HR in advance.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	H24
	<b>Handling</b>	Zamówienia do Dyżurnego Logistyki Lotniska z 24-godzinnym wyprzedzeniem.  H24 By prior arrangement with the Duty Officer of Aerodrome Logistics at least 24 HR in advance.
10	<b>Ochrona</b>	H24
	<b>Security</b>	Zamówienia do Dyżurnego Logistyki Lotniska z 24-godzinnym wyprzedzeniem.  H24 By prior arrangement with the Duty Officer of Aerodrome Logistics at least 24 HR in advance.
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	<b>Remarks</b>	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

**EPLY AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE**  
**EPLY AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	<b>Środki załadownicze</b>	NIL
	<b>Cargo-handling facilities</b>	
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34 Olej: Aero-Shell Fluid 41, Aero-Shell Fluid 100, Castrol 599, Spirax EP 90, Turbonicoil 307, Turbonicoil 699.
	<b>Fuel/Oil types</b>	Fuel: F-34 Oil: Aero-Shell Fluid 41, Aero-Shell Fluid 100, Castrol 599, Spirax EP 90, Turbonicoil 307, Turbonicoil 699.
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	Cysterna samochodowa o pojemności 4500 l lub 31000 l.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	Tank truck capacity of 4500 l or 31000 l.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Drobne naprawy.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Minor repairs.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPLY AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPLY AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	W mieście.
---	---------------	------------

	<b>Hotels</b>	In the city.
2	<b>Restauracje</b>	W mieście.
	<b>Restaurants</b>	In the city.
3	<b>Środki transportu</b>	Samochód dla załogi z lotniska do miejscowości Łęczycza po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>Transportation</b>	A car for the crew from the aerodrome to Łęczycza after prior consultation.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku. Szpital w mieście.
	<b>Medical facilities</b>	First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in the city.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: W mieście.
	<b>Bank and Post office</b>	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście.
	<b>Tourist office</b>	In the city.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPLY AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPLY AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A5 ICAO
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	3 pojazdy ratowniczo-gaśnicze, sprzęt ratowniczy, środki gaśnicze, 5 strażaków.  3 rescue and firefighting vehicles, rescue equipment, extinguishing agents,
	<b>Rescue equipment</b>	

		5 firefighters.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Dźwig.
	Capability for removal of disabled aircraft	Crane.
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLY AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPLY AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	oczyszczarka lotniskowa - 1, zgarniacz śniegu - 2, plug odśnieżny - 4, odkurzacz lotniskowy - 1.  runway sweeper - 1, snow blower - 2, snow plough - 4, aerodrome cleaner - 1.
	Type(s) of clearing equipment	
2	Kolejność oczyszczania	1. RWY;
	Clearance priorities	2. TWY.  1. RWY; 2. TWY.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	NIL
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLY AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPLY AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK		
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength			
		APN A	CONC_ASPH	PCN 36/F/C/W/T		NIL	
		APN B	CONC_ASPH	PCN 36/F/C/W/T		NIL	
		APN C	CONC_ASPH	PCN 36/F/C/W/T		NIL	
		APN D	CONC_ASPH	PCN 36/F/C/W/T	NIL		
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
		A	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T		NIL
		B	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T		NIL
		C	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T		NIL
		D	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T		NIL
		E	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T		NIL
	F	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL		
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL					
	Location and elevation of altimeter checkpoints						

4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL
	Location of VOR checkpoints	
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL
	Position of INS checkpoints	
6	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPLY AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE EPLY AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	<p><b>Miejsca postojowe:</b> poziome oznaczenia stanowisk oraz miejsc postoju na APN A.</p> <p><b>Prowadzenie na TWY:</b> linie poziomie żółte, znaki poziome żółte.</p> <p><b>ACFT stands:</b> stand and parking position markings on APN A.</p> <p><b>TWY guide lines:</b> yellow lines, yellow markings.</p>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	<p><b>Oznakowanie poziome RWY:</b> THR, tożsamości RWY, stałych odległości, osi, krawędzi.</p> <p><b>Oznakowanie poziome TWY:</b> osi, miejsc oczekiwania przed RWY, pośrednich miejsc oczekiwania przed skrzyżowaniami TWY.</p> <p><b>RWY markings:</b> THR, RWY designation, fixed distance, centre line, edge.</p> <p><b>TWY markings:</b> centre line, RWY holding position, TWY intermediate holding position.</p>
	RWY and TWY markings and lights	
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL

	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLY AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE**  
**EPLY AD 4.10 AERODROME OBSTACLES**

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
28/APCH	Maszt/Mast	515725.8N	0191900.5E	253	722	TAK/TAK, YES/YES
28/APCH	Komin/Chimney	515823.0N	0191655.9E	365	775	TAK/TAK, YES/YES
28/APCH	Kościół/Church	515915.3N	0191401.7E	165	568	NIE/NIE, NO/NO
28/APCH	Reflektor 2/Reflector 2	520017.5N	0190914.5E	14	417	NIE/NIE, NO/NO
28/APCH	Radar GCA/GCA radar	520022.9N	0190840.1E	36	421	NIE/TAK, NO/YES
28/APCH	Reflektor 1/Reflector 1	520027.8N	0190807.3E	16	389	NIE/NIE, NO/NO
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	515603.1N	0191156.8E	575	1071	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	515611.3N	0190841.9E	575	1019	TAK/TAK, YES/YES



W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	515611.3N	0191142.2E	575	1070	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	515615.3N	0191121.6E	575	1053	TAK/TAK, YES/YES
	Maszta/Mast	515823.8N	0190444.7E	171	545	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	520027.6N	0190905.4E	98	501	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

## EPLY AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPLY AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. 9 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Aerodrome MET Office. 9 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	TAF/3 HR
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	

5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Telefon, faks, internet, WAN-Meteo-RL.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Phone, fax, internet, WAN-Meteo-RL.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL TWR
	<b>ATS units provided with MET information</b>	MIL APP
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	+48-261-168-225 +48-261-168-537 (faks)
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	+48-261-168-225 +48-261-168-537 (fax)

**EPLY AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ**  
**EPLY AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
10	104.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 36/F/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	520027.57N 0190734.54E END: NIL 108.3	377.3 NIL
28	284.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 36/F/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	520008.38N 0190941.87E END: NIL 108.3	402.9 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
10	NIL	NIL	NIL	2500 x 150	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	NIL	2500 x 150	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
10	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
28	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.

### EPLY AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPLY AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
10	2500	2500	2500	2500	NIL
28	2500	2500	2500	2500	NIL

### EPLY AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPLY AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
28		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		LEN Kolor/ Colour (m)
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

**EPLY AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPLY AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	NIL
	TWY edge and centre line lighting	
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	NIL
	Secondary power supply/Switch-over time	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPLY AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**

### EPLY AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Patrz punkt EPLY AD 4.23.
	Remarks	See point EPLY AD 4.23.

### EPLY AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPLY AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>ŁĘCZYCA (EPLY) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520509N 0185844E 515857N 0185615E 515722N 0190724E 515524N 0192121E 515512N 0192411E 520222N 0192525E 520509N 0185844E	3500 ft  GND	D	ŁĘCZYCA PRECYZYJNY 123.575 MHz PL ŁĘCZYCA PRECISION 123.575 MHz EN ŁĘCZYCA WIEŻA 128.025 MHz PL ŁĘCZYCA TOWER 128.025 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR23A.  Excluding active EPTR23A.

**EPLY AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPLY AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE ŁĘCZYCA APPROACH	119.750	H24	NIL	H24	NIL
PAR	ŁĘCZYCA PRECYZYJNY ŁĘCZYCA PRECISION	123.575	H24	NIL	H24	NIL
TWR	ŁĘCZYCA WIEŻA ŁĘCZYCA TOWER	128.025	H24	NIL	H24	NIL

### EPLY AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA EPLY AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA	-	PAR 9125 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	W godzinach pracy lotniska. During AD hours of operation.	520022.8N 0190840.1E	NIL	NIL	0.15 km FM RCL, 1.25 km FM THR wzdłuż RWY RCL.  0.15 km FM RCL,



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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							1.25 km FM THR along RWY RCL.
NDB	NW	520.000 kHz	H24	515959.3N 0191041.3E	NIL	NIL	NIL
NDB	NWT	385.000 kHz	H24	515935.9N 0191313.4E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TLY	CH 38X	H24	520004.0N 0190838.7E	NIL	NIL	0.4 km S FM RCL, 1.15 km FM THR 28.

## EPLY AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPLY AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### Wniosek o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fuelling, protection of aircraft - only with the AD administration.

## EPLY AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

## EPLY AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPLY AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPLY AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Procedury dla lotów VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z MCTR ŁĘCZYCA:

### 1 Procedures for VFR flights

List of the reporting points in VFR arrivals and departures to/from ŁĘCZYCA MCTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
DELTA	520603N 0185144E	Wiadukt kolejowy w m. Kupinin Rail flyover in Kupinin
FOXTROT	515952N 0184810E	Skrzyżowanie dróg w m. Brzeziny Intersection in Brzeziny
INDIA	515837N 0192231E	Skrzyżowanie dróg (rondo) w m. Modlna Roundabout in Modlna
NOVEMBER	520311N 0191007E	Skrzyżowanie dróg w m. Leszcze (na zachód od m. Łęczycza) Intersection in Leszcze (west of Łęczycza)
PAPA	520024N 0193237E	MOP "GŁOWNO" na autostradzie A1 Rest area "GŁOWNO" on motorway A1
SIERRA	515724N 0191054E	Skrzyżowanie dróg w m. Chrzastów Wielki Intersection in Chrzastów

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad następującymi punktami: **NOVEMBER, SIERRA.**

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPLY oraz EPTR23A, B, C, D, E, F możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR ŁĘCZYCA lub APP ŁĘCZYCA wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed

In case of air traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, holding at one of the following points: **NOVEMBER, SIERRA.**

Flights through the EPLY MCTR and EPTR23A, B, C, D, E, F are possible after obtaining clearance from ŁĘCZYCA TWR or ŁĘCZYCA APP issued on the basis of flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/

planowanym wlotem w MCTR/TRA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

### 1.1 Utrata łączności w locie VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR EPLY lub EPTR23 bez zamiaru lądowania na lotnisku Łęczycza, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPLY lub EPTR23, wlot do MCTR EPLY lub EPTR23 jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku Łęczycza, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPLY lub EPTR23 lub w MCTR EPLY lub EPTR23, należy:

- a. w zależności od kierunku dolotu (północ/południe) wykonać dolot odpowiednio do punktu **NOVEMBER** lub **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR ŁĘCZYCA;
- b. w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- c. po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- d. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** lub **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- e. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** lub **SIERRA** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- f. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

## 2 Procedury dla lotów IFR

### 2.1 Utrata łączności w locie IFR

#### 2.1.1 Przyłot statku powietrznego

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR lub EPTR23 należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz

TRA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

### 1.1 Communication failure in VFR flight

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed for entry to EPLY MCTR or EPTR23 with destination other than Łęczycza aerodrome, before reaching EPLY MCTR or EPTR23 limits, entry into EPLY MCTR or EPTR23 is prohibited.

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed for destination at Łęczycza aerodrome before reaching the EPLY MCTR or EPTR23 limits or within or EPLY MCTR or EPTR23 limits, the aircrew shall:

- a. depending on the direction of arrival (from the north/south), arrive at **NOVEMBER** or **SIERRA** and watch the ŁĘCZYCA TWR for light signals;
- b. show all aircraft navigation lights during approach and holding;
- c. after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY in respect of weather conditions;
- d. after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** or **SIERRA** point until receiving a green visual signal then execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY in respect of weather conditions;
- e. if no signal has been received from the TWR, hold over **NOVEMBER** or **SIERRA** point for 5 minutes then execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY in respect of weather conditions;
- f. after landing vacate the RWY immediately into the first available TWY, and wait for the aerodrome services vehicle.

## 2 Procedures for IFR flight

### 2.1 Radio communication failure for IFR flight

#### 2.1.1 Arrival of an aircraft:

When radio communication failure occurs in IFR flight conducted within MCTR or EPTR23 the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;

- na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmian wysokości wykonać dołot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
  - d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPLY;
  - e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
  - f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
  - g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
  - h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę po odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować dołot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
  - d. if failure of communication occurred before the type of approach had been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPLY;
  - e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
  - f. after stabilizing within the final approach segment, watch for light signals given by the TWR;
  - g. after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
  - h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

### 2.1.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR lub EPTR23, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmian wysokości wykonać dołot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPLY;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;

### 2.1.2 Departure of an aircraft

If a flight was to be carried out to another aerodrome and the failure of communication occurred within the MCTR or EPTR23, the air crew shall take action to return to the departure aerodrome and:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if failure of communication occurred before the type of approach had been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPLY;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;

- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować dolot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

- f. after stabilizing within the final approach segment, watch the TWR for light signals;
- g. after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

### 2.1.3 Podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji, przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP ŁĘCZYCA.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP ŁĘCZYCA lub TWR ŁĘCZYCA nie powiodły się, należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze odlotu po nieudanym podejściu lub otrzymanymi uprzednio od ATC;
- c. po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać dolot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPLY;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę po odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować dolot do IAF z zamiarem ponownego

### 2.1.3 Approach with the use of precision approach radar

After the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmission shall be no longer than 5 seconds.

In the event of a break longer than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If failure of communication has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with ŁĘCZYCA APP.

If multiple attempts to establish radio contact, on all available frequencies, with the PAR controller, ŁĘCZYCA APP or ŁĘCZYCA TWR have failed, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC;
- c. after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in MIL AD 4 EPLY;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated (chosen) radio navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment watch the TWR for light signals;
- f. after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### 2.1.4 Statek powietrzny kołujący do startu

W przypadku utraty łączności podczas kolowania do startu należy:

- a. zatrzymać statek powietrzny;
- b. oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### 2.1.5 Statek powietrzny znajdujący się na RWY:

W przypadku utraty łączności na RWY należy:

- a. opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i zatrzymać statek powietrzny;
- b. oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### 2.1.4 Aircraft taxiing for take-off

If the failure of communication occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- a. stop the aircraft;
- b. wait for an aerodrome services vehicle.

#### 2.1.5 Aircraft on the RWY

If failure of communication occurs when the aircraft is on the RWY, the air crew shall:

- a. immediately vacate the RWY at the first available TWY and stop the aircraft;
- b. wait for an aerodrome services vehicle.

## EPLY AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPLY AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

Operacje na RWY są zawieszane gdy temperatura powietrza osiągnie powyżej 28°C lub więcej.

Lotnisko nie przyjmuje statków powietrznych o napędzie odrzutowym.

Lotnisko jest dostępne dla samolotów C-295 CASA oraz innych turbośmigłowych statków powietrznych lżejszych od C-295 CASA z następującymi ograniczeniami:

- operacje startów i lądowań wykonywane w nocy wyłącznie z wykorzystaniem NVG,
- RWY 10 niedostępna dla przylotów IFR,
- THR 10 przesunięty 480 m w kierunku THR 28, długości deklarowane RWY 10/28: TORA, TODA, ASDA, LDA - 2020 m,
- obowiązuje limit 40 operacji lotniczych (lądowań) na RWY 10/28. Limit zmniejszony do 20 lądowań na RWY 10/28 dla samolotów C-295 CASA and M28 Skytruck/Bryza.

RWY operations are suspended when air temperature reaches above 28°C or above.

The aerodrome does not serve jet aircraft.

Aerodrome available for C-295 CASA aeroplanes and other turboprop aircraft lighter than C-295 CASA with the following restrictions:

- take-off and landing operations conducted at night only with the use NVG,
- RWY 10 unavailable for IFR arrivals,
- THR 10 displaced by 480 m towards THR 28, RWY 10/28 declared distances: TORA, TODA, ASDA, LDA - 2020 m,
- RWY 10/28 operations (landings) limited to 40 per day. The limit is reduced to 20 RWY 10/28 landings for C-295 CASA and M28 Skytruck/Bryza aeroplanes.

## EPLY AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPLY AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPLY 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10, RWY 28)	AD 4 EPLY 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 28 (CAT A,B,C)	AD 4 EPLY 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 10 (CAT A,B,C,D)	AD 4 EPLY 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 10 (CAT H)	AD 4 EPLY 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 4 EPLY 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 28 (CAT H)	AD 4 EPLY 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 10 (CAT A,B,C)	AD 4 EPLY 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 28 (CAT A,B,C)	AD 4 EPLY 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPLY 13 - 1

**EPLY AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPLY AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

AERODROME CHART - ICAO

52°00'18" N  
019°08'38" E

ELEV 404 ft  
GEOID UND. 108 ft

Łęczycza APPROACH 119,750  
Łęczycza TOWER 128,025  
Łęczycza PAR 123,575

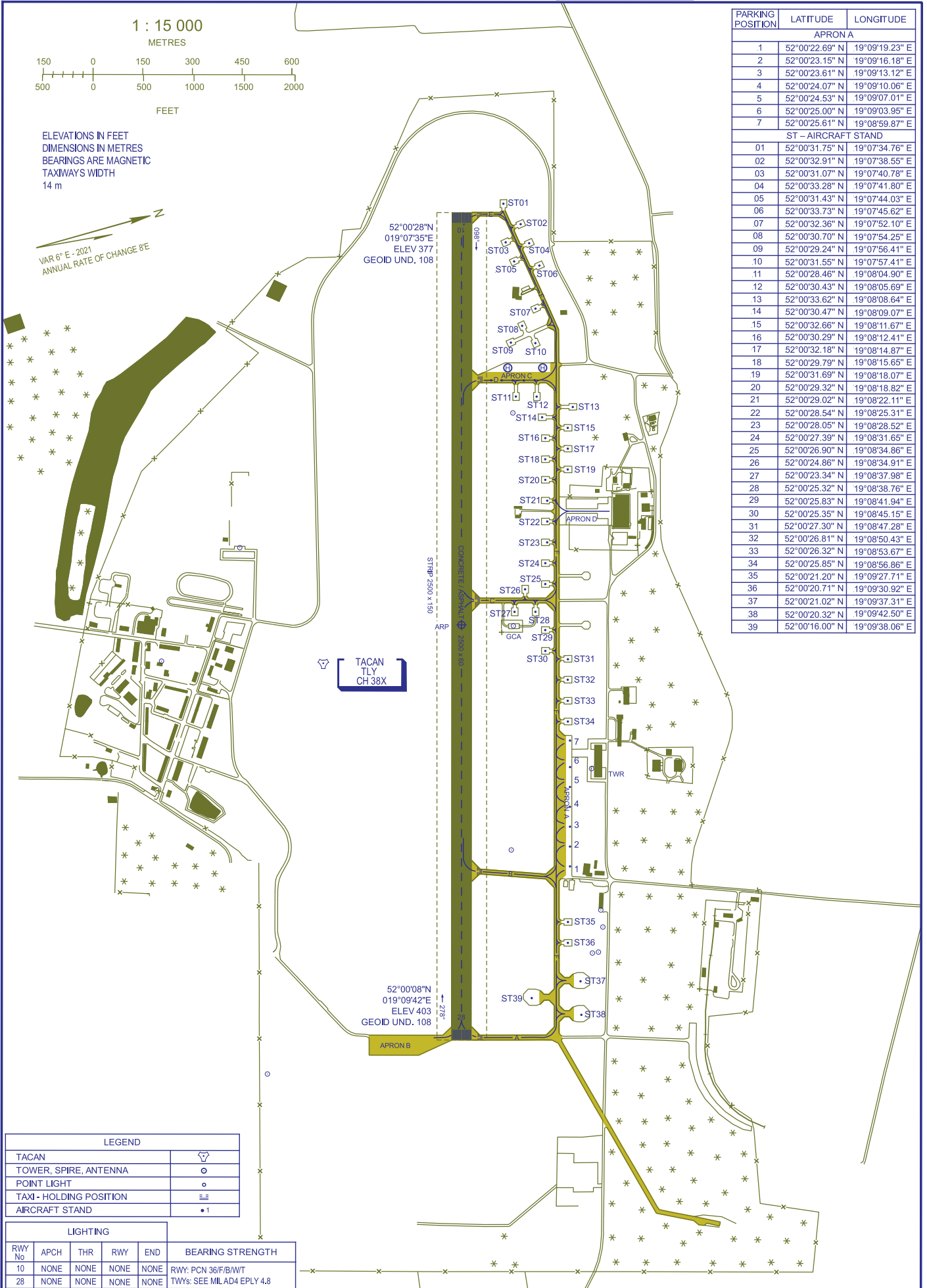
ŁĘCZYCZA

1 : 15 000



ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
14 m

VAR 6° E - 2021  
ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E



PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON A		
1	52°00'22.69" N	19°09'19.23" E
2	52°00'23.15" N	19°09'16.18" E
3	52°00'23.61" N	19°09'13.12" E
4	52°00'24.07" N	19°09'10.06" E
5	52°00'24.53" N	19°09'07.01" E
6	52°00'25.00" N	19°09'03.95" E
7	52°00'25.61" N	19°08'59.87" E
ST - AIRCRAFT STAND		
01	52°00'31.75" N	19°07'34.76" E
02	52°00'32.91" N	19°07'38.55" E
03	52°00'31.07" N	19°07'40.78" E
04	52°00'33.28" N	19°07'41.80" E
05	52°00'31.43" N	19°07'44.03" E
06	52°00'33.73" N	19°07'45.62" E
07	52°00'32.36" N	19°07'52.10" E
08	52°00'30.70" N	19°07'54.25" E
09	52°00'29.24" N	19°07'56.41" E
10	52°00'31.55" N	19°07'57.41" E
11	52°00'28.46" N	19°08'04.90" E
12	52°00'30.43" N	19°08'05.69" E
13	52°00'33.62" N	19°08'08.64" E
14	52°00'30.47" N	19°08'09.07" E
15	52°00'32.66" N	19°08'11.67" E
16	52°00'30.29" N	19°08'12.41" E
17	52°00'32.18" N	19°08'14.87" E
18	52°00'29.79" N	19°08'15.65" E
19	52°00'31.69" N	19°08'18.07" E
20	52°00'29.32" N	19°08'18.82" E
21	52°00'29.02" N	19°08'22.11" E
22	52°00'28.54" N	19°08'25.31" E
23	52°00'28.05" N	19°08'28.52" E
24	52°00'27.39" N	19°08'31.65" E
25	52°00'26.90" N	19°08'34.86" E
26	52°00'24.86" N	19°08'34.91" E
27	52°00'23.34" N	19°08'37.98" E
28	52°00'25.32" N	19°08'38.76" E
29	52°00'25.83" N	19°08'41.94" E
30	52°00'25.35" N	19°08'45.15" E
31	52°00'27.30" N	19°08'47.28" E
32	52°00'26.81" N	19°08'50.43" E
33	52°00'26.32" N	19°08'53.67" E
34	52°00'25.85" N	19°08'56.86" E
35	52°00'21.20" N	19°09'27.71" E
36	52°00'20.71" N	19°09'30.92" E
37	52°00'21.02" N	19°09'37.31" E
38	52°00'20.32" N	19°09'42.50" E
39	52°00'16.00" N	19°09'38.06" E

LEGEND	
TACAN	⬢
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙
POINT LIGHT	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	⊞
AIRCRAFT STAND	• 1

LIGHTING				
RWY No	APCH	THR	RWY	END
10	NONE	NONE	NONE	NONE
28	NONE	NONE	NONE	NONE

BEARING STRENGTH  
RWY: PCN 36/F/B/WT  
TWYS: SEE MIL AD4 EPLY 4.8

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.



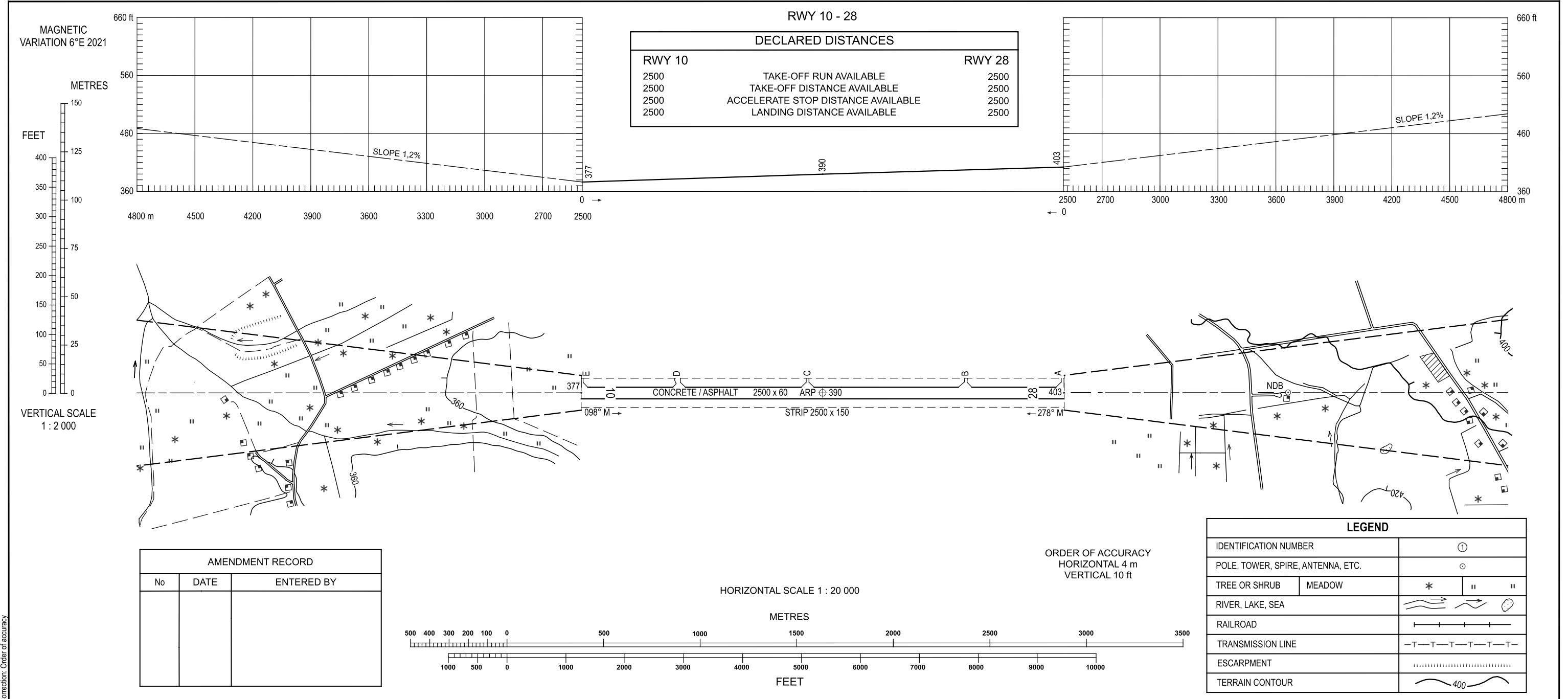
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

ŁĘCZYCA  
RWY 10/28



Hand Amdt correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy

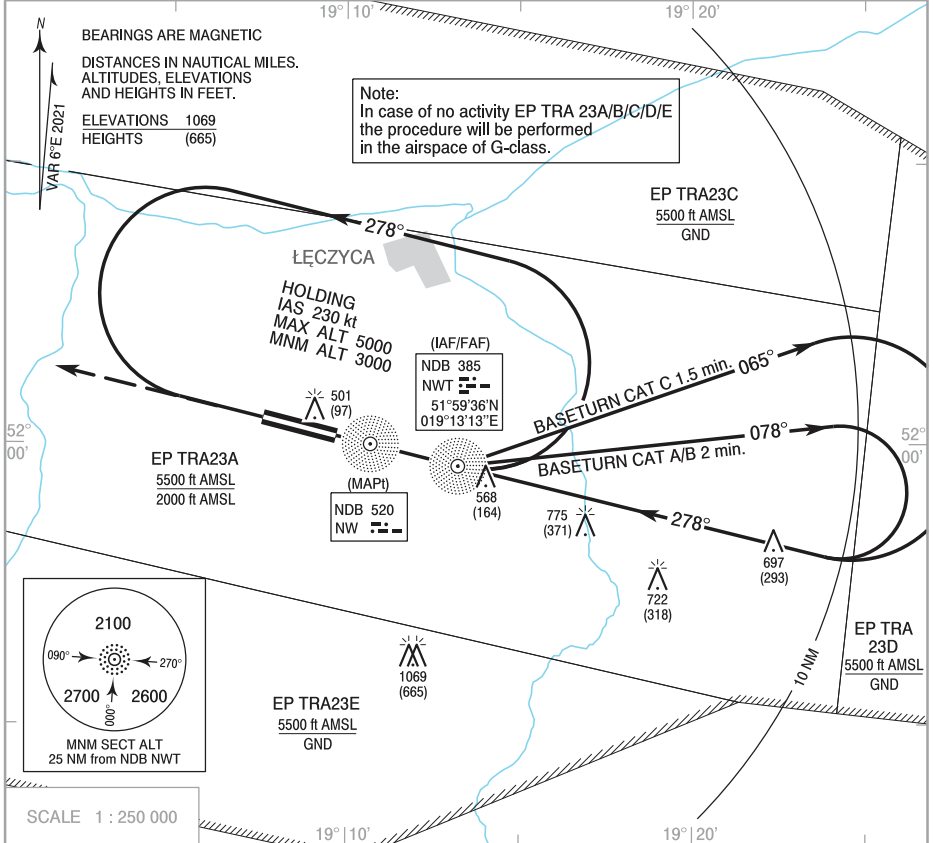
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 28 ELEV 403 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Łęczycza APPROACH 119.750  
Łęczycza TOWER 128.025

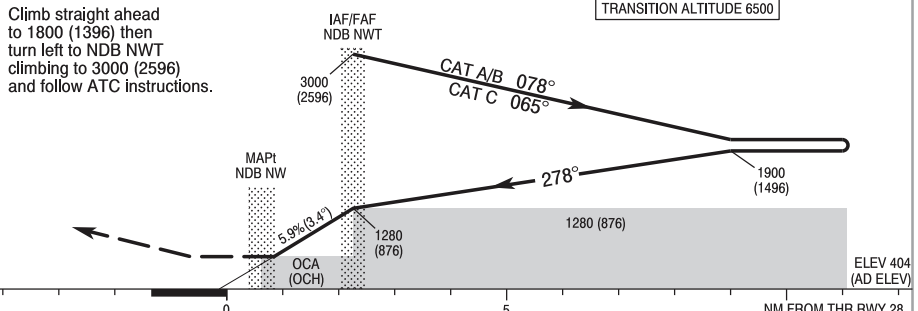
**ŁĘCZYCZA  
NDB  
RWY 28 (CAT A/B/C)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead  
to 1800 (1396) then  
turn left to NDB NWT  
climbing to 3000 (2596)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)			Distance FAF - MAPt 1.6 NM					
	A	B	C	60	80	100	120	140	160
Straight-in	754 (350)	754 (350)	754 (350)	1:35	1:10	1:00	0:50	0:40	0:35
				320	420	530	630	740	840
Circling	834 (430)	904 (500)	1474 (1070)						

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŁĘCZYCA  
NDB  
RWY 28 (CAT A/B/C)**

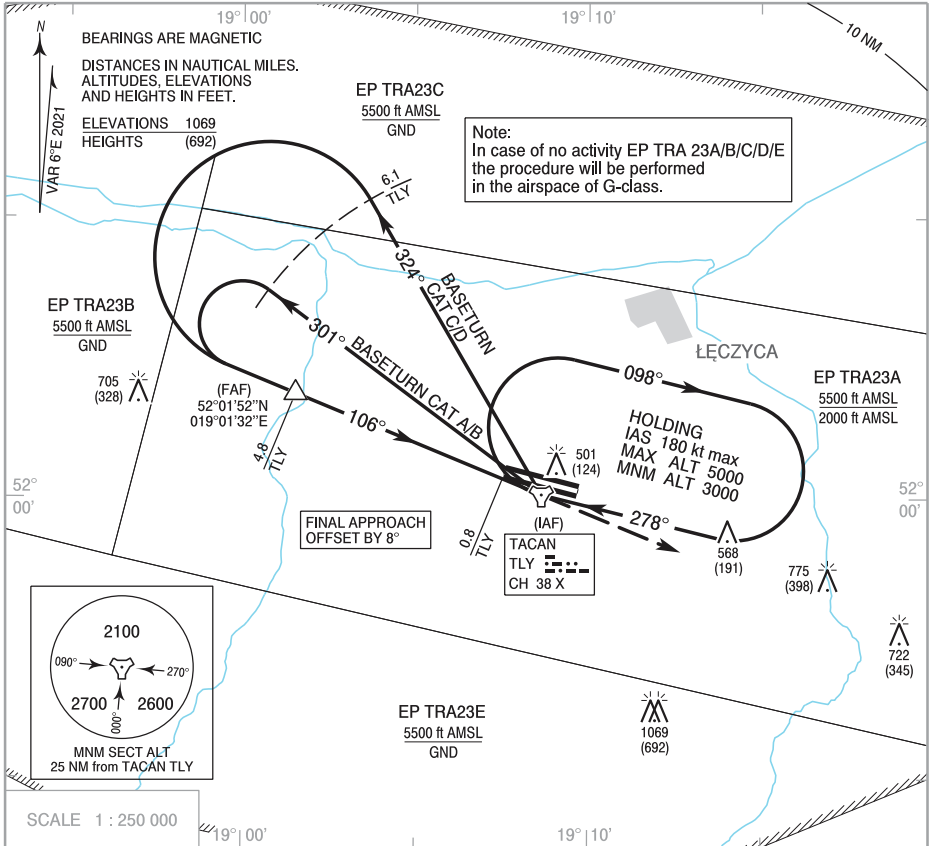
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NWT	51°59'35.9"N	019°13'13.4"E		
FAF NDB NWT	51°59'35.9"N	019°13'13.4"E		
MAPt NDB NW	51°59'59.3"N	019°10'41.3"E		
Final approach descent angle: 3.40°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

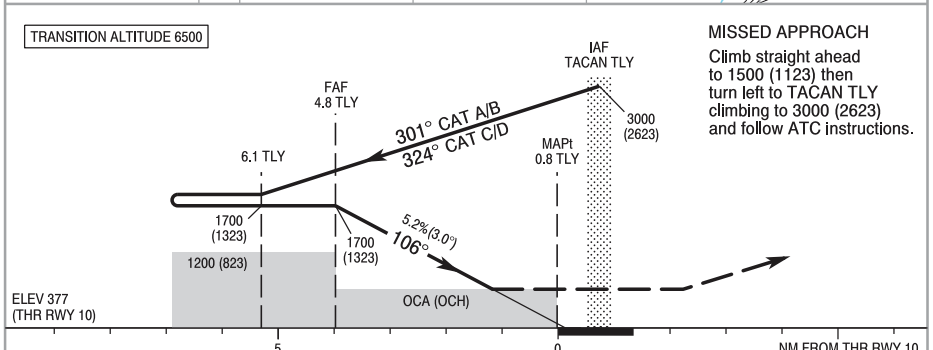
AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 10 ELEV 377 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Łęczycza APPROACH 119.750  
Łęczycza TOWER 128.025

**ŁĘCZYCZA  
TACAN**  
RWY 10 (CAT A/B/C/D)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 4.0 NM					
	A	B	C	D	70	100	135	170	200	
Straight-in	797 (420)	797 (420)	797 (420)	797 (420)	3:25	2:25	1:45	1:25	1:10	
					Rate of descent	370	530	710	890	1050
Circling (OCH AAL)	834 (430)	904 (500)	1474 (1070)	1474 (1070)	Dist. to TLY	4.8	4.0	3.0	2.0	1.9
					Altitude	1700	1450	1135	820	797

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 10 (CAT A/B/C/D)**

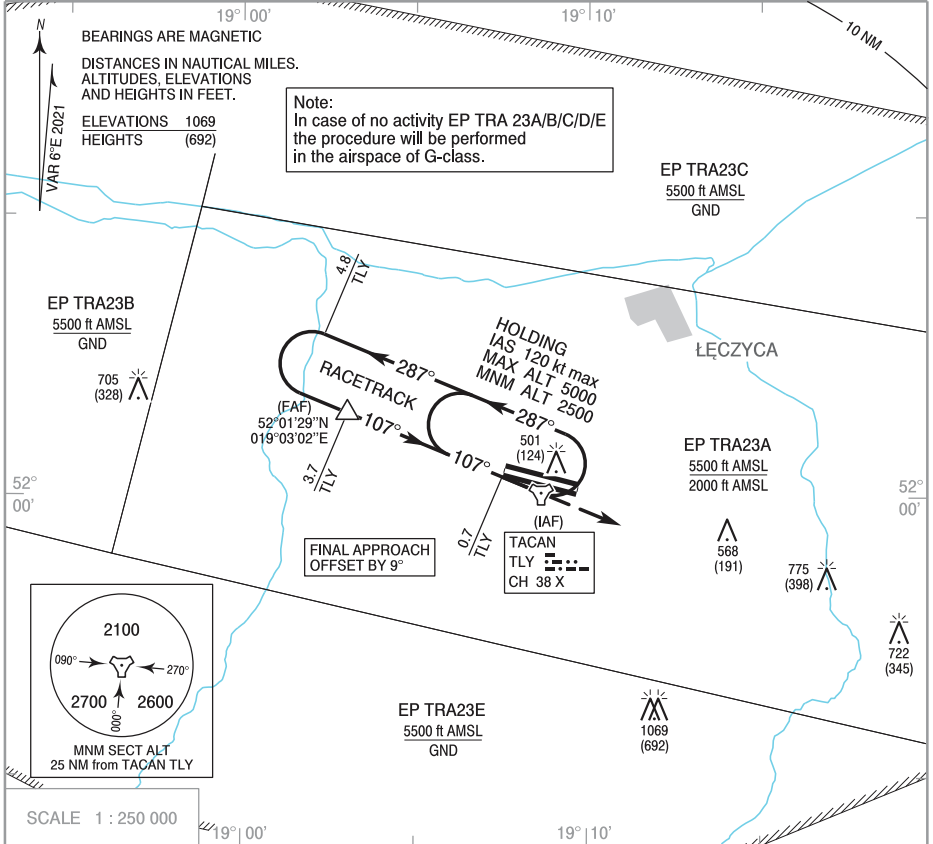
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TLY	52°00'04.0"N	019°08'38.7"E		
FAF	52°01'51.9"N	019°01'31.6"E	292.00° GEO (286° MAG) TACAN TLY	4.75 NM TACAN TLY
MAPt	52°00'21.1"N	019°07'31.1"E	292.00° GEO (286° MAG) TACAN TLY	0.75 NM TACAN TLY
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 10 ELEV 377 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Lęczyca APPROACH 119.750  
Lęczyca TOWER 128.025

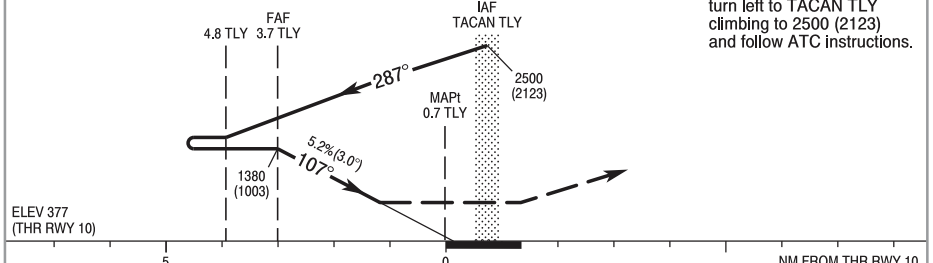
**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 10 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Page number changed.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1500 (1123) then turn left to TACAN TLY climbing to 2500 (2123) and follow ATC instructions.



OCA (OCH)		Distance FAF - MAP1 3.0 NM				
Cat. of ACFT	H	60	70	80	90	100
Straight-in	797 (420)	3:00	2:35	2:15	2:00	1:50
Circling (OCH AAL)	834 (430)	3.7	3.0	2.0	1.9	
		1380	1160	845	797	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 10 (CAT H)**

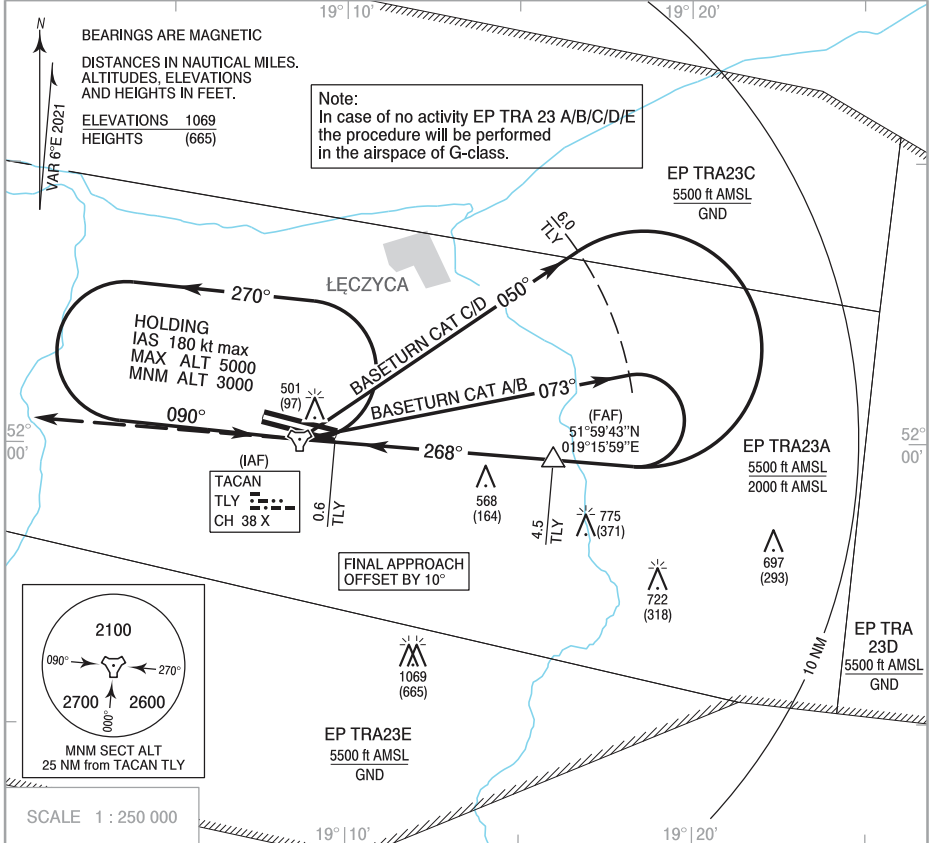
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TLY	52°00'04.0"N	019°08'38.7"E		
FAF	52°01'29.0"N	019°03'02.0"E	293.00° GEO (287° MAG) TACAN TLY	3.73 NM TACAN TLY
MAPt	52°00'20.8"N	019°07'31.9"E	293.00° GEO (287° MAG) TACAN TLY	0.74 NM TACAN TLY
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

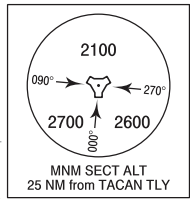
AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 28 ELEV 403 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Łęczycza APPROACH 119.750  
Łęczycza TOWER 128.025

**ŁĘCZYCZA  
TACAN  
RWY 28 (CAT A/B/C/D)**

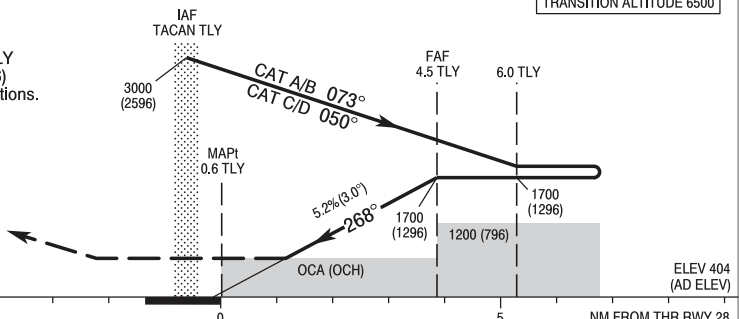


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead  
to 1500 (1096) then  
turn right to TACAN TLY  
climbing to 3000 (2596)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 3.9 NM					
	A	B	C	D	70	100	135	170	200	
Straight-in	824 (420)	824 (420)	824 (420)	824 (420)	3:20	2:20	1:45	1:20	1:10	
					Rate of descent	370	530	710	890	1050
					Dist. to TLY	4.5	4.0	3.0	2.0	1.8
Circling	834 (430)	904 (500)	1474 (1070)	1474 (1070)	Altitude	1700	1540	1225	910	824

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 28 (CAT A/B/C/D)**

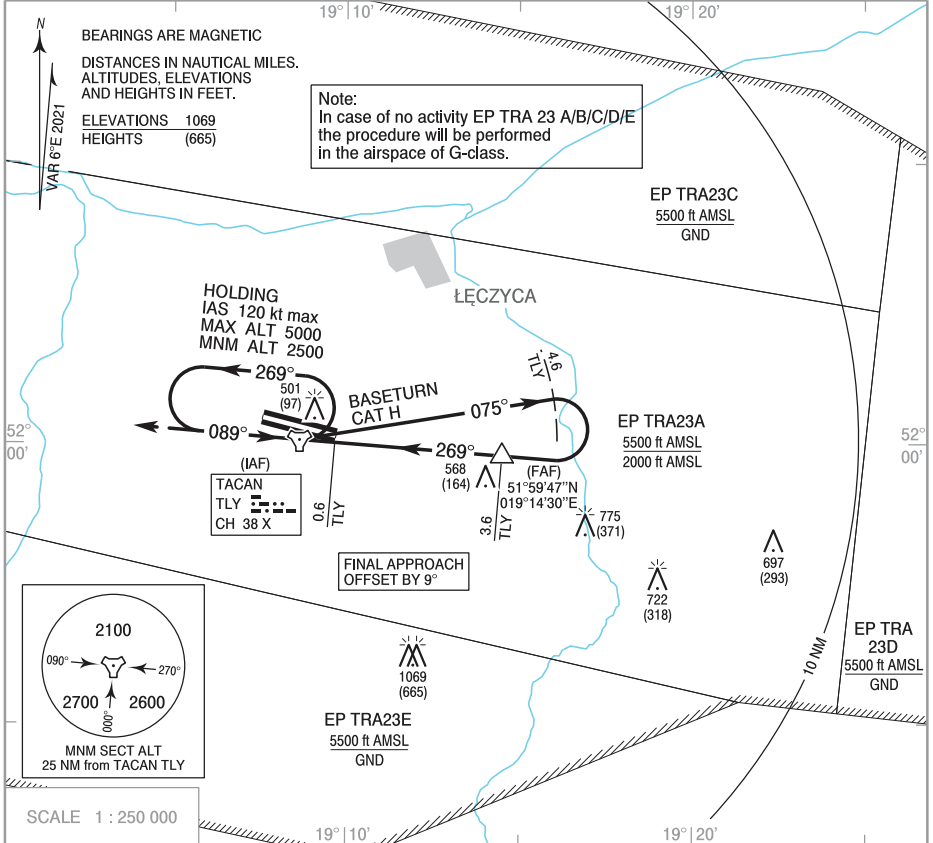
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TLY	52°00'04.0"N	019°08'38.7"E		
FAF	51°59'42.8"N	019°15'58.9"E	094.38° GEO (088° MAG) TACAN TLY	4.55 NM TACAN TLY
MAPt	52°00'01.1"N	019°09'39.9"E	094.38° GEO (088° MAG) TACAN TLY	0.63 NM TACAN TLY
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

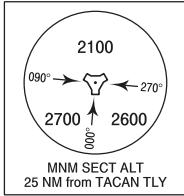
AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 28 ELEV 403 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Łęczycza APPROACH 119.750  
Łęczycza TOWER 128.025

**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 28 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Page number changed.

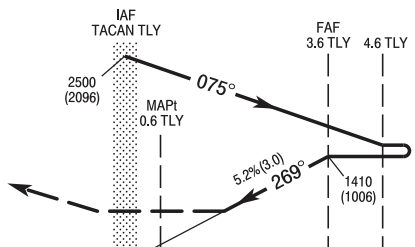


SCALE 1 : 250 000

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1096) then turn right to TACAN TLY climbing to 2500 (2096) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT		H	Distance FAF - MAPt 3.0 NM				
OCA (OCH)			60	70	80	90	100
Straight-in		814 (410)	3:00	2:35	2:15	2:00	1:50
			320	370	420	480	530
Circling		834 (430)	3.6	3.0	2.0	1.7	
			1410	1220	905	814	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŁĘCZYCA  
TACAN  
RWY 28 (CAT H)**

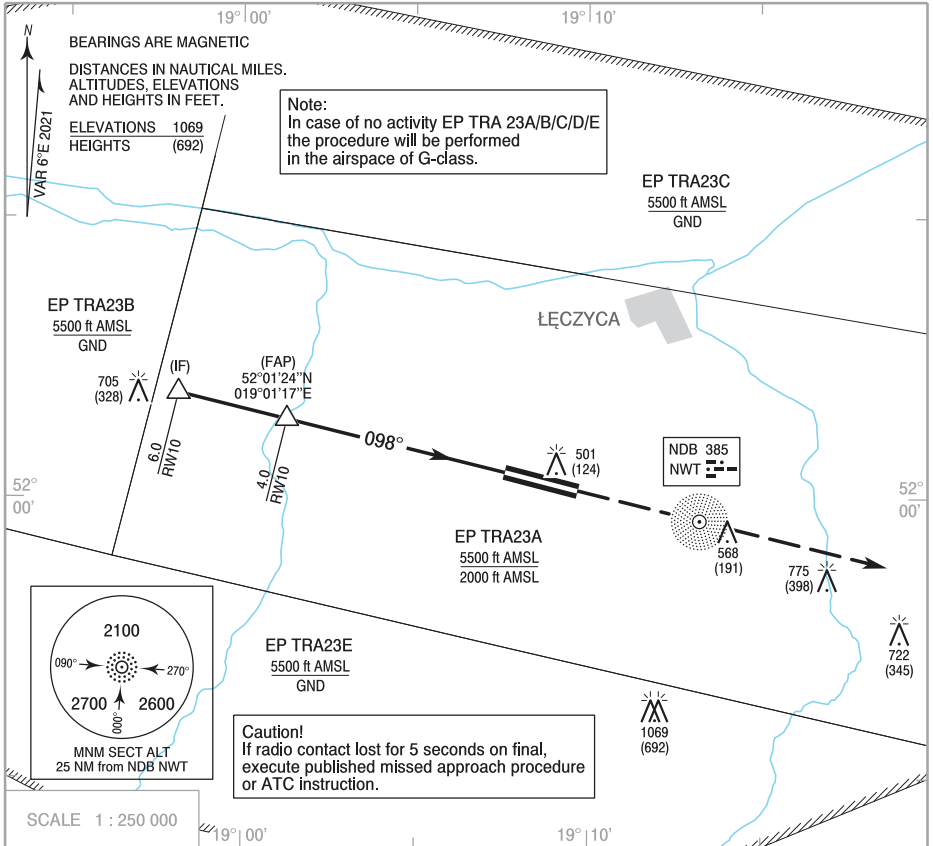
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TLY	52°00'04.0"N	019°08'38.7"E		
FAF	51°59'47.0"N	019°14'30.0"E	094.62° GEO (089° MAG) TACAN TLY	3.63 NM TACAN TLY
MAPt	52°00'01.1"N	019°09'39.1"E	094.62° GEO (089° MAG) TACAN TLY	0.62 NM TACAN TLY
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

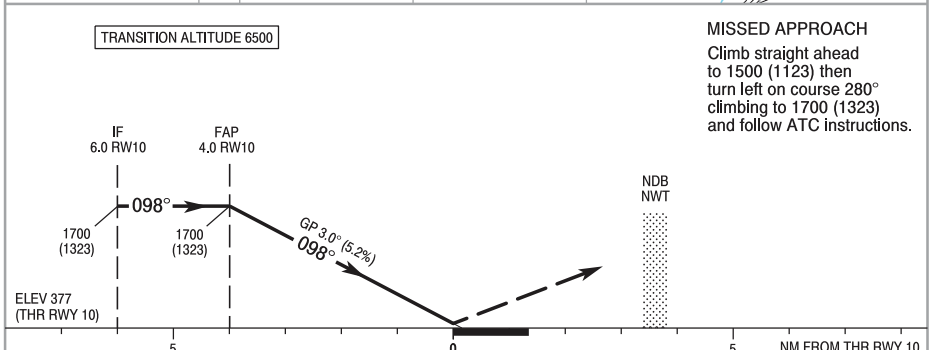
AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 10 ELEV 377 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Łęczyca PRECISION 123,575  
Łęczyca APPROACH 119,750  
Łęczyca TOWER 128,025

**ŁĘCZYCA  
PAR  
RWY 10 (CAT A/B/C)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)			Distance FAP - RWY10 4.0 NM						
	A	B	C	60	80	100	120	140	160	
PAR	627 (250)	627 (250)	625 (250)	4:00	3:00	2:25	2:00	1:45	1:30	
Straight-in				Rate of descent ft / min	320	420	530	630	740	840
Circling (OCH AAL)	834 (430)	904 (500)	1474 (1070)	Dist. to RWY10	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6	
				Altitude	1700	1385	1070	755	627	

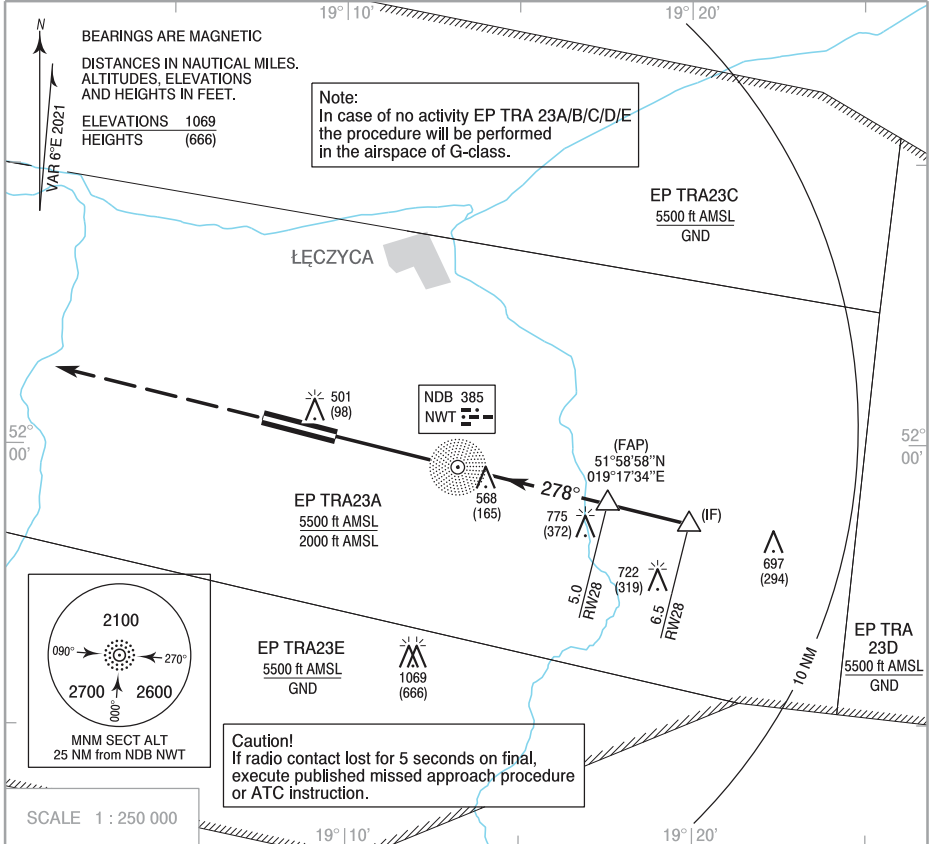
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 404 ft  
THR RWY 28 ELEV 403 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Łęczycza PRECISION 123.575  
Łęczycza APPROACH 119.750  
Łęczycza TOWER 128.025

**ŁĘCZYCZA  
PAR  
RWY 28 (CAT A/B/C)**

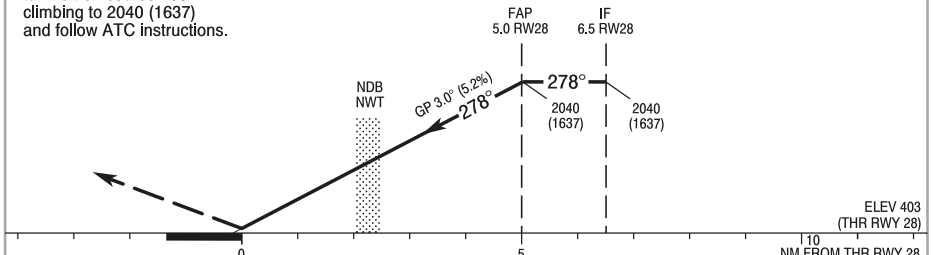


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1097) then turn left on course 100° climbing to 2040 (1637) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)				Distance FAP - RWY28 5.0 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	Speed	kt	60	80	100	120	140	160
PAR	653 (250)	653 (250)	653 (250)	Time	min : s	5 : 00	3 : 45	3 : 00	2 : 30	2 : 10	1 : 50
Straight-in				Rate of descent	ft / min	320	420	530	630	740	840
Circling (OCH AAL)	834 (430)	904 (500)	1474 (1070)	Dist. to RWY28		5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
				Altitude		2040	1725	1410	1095	780	653



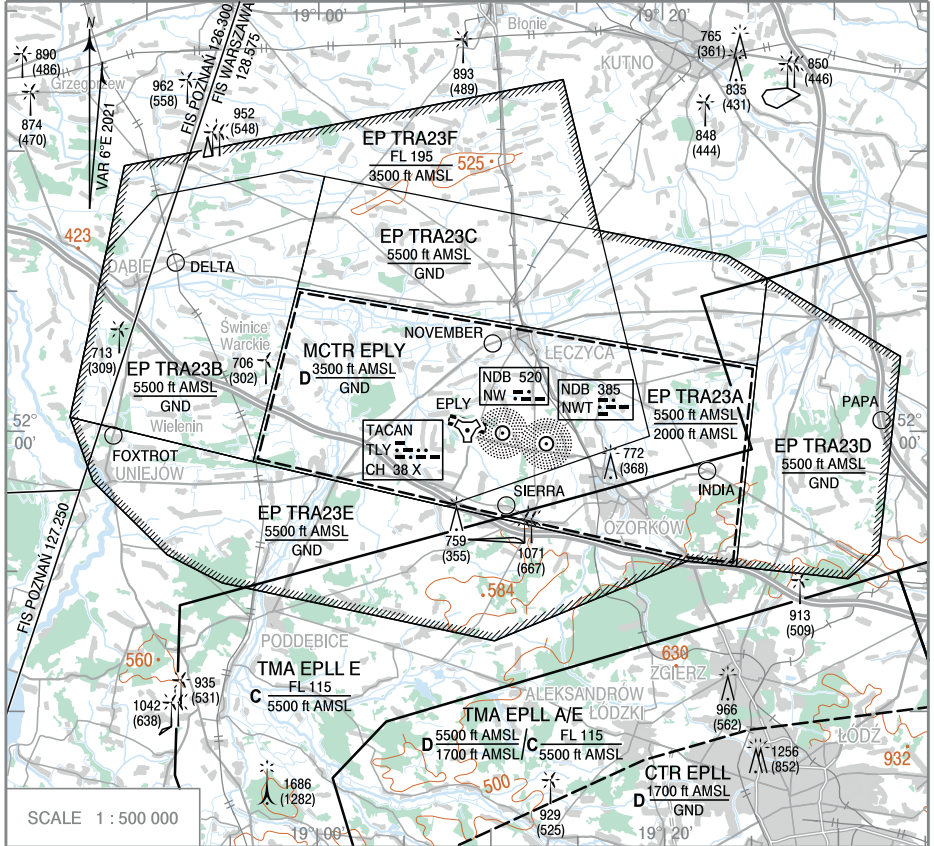
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATIONAL  
CHART**

AERODROME ELEV 404 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS WARSZAWA INFORMATION	128.575
FIS POZNAŃ INFORMATION	126.300, 127.250
Łęczyca APPROACH	119.750
Łęczyca TOWER	128.025

**ŁĘCZYCA**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Vertical reference datum changed, OBST's ELEV in PL-EVRF2007-AH. Editorial changes.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
DELTA	52°06'03"N	018°51'44"E	Rail flyover in Kupinin town
FOXTROT	51°59'52"N	018°48'10"E	Intersection in Brzeziny town
INDIA	51°58'37"N	019°22'31"E	Roundabout in Modlna town
NOVEMBER	52°03'11"N	019°10'07"E	Intersection in Leszcze town (west of Łęczyca town)
PAPA	52°00'24"N	019°32'37"E	Rest area GLOWNO on motorway A1
SIERRA	51°57'24"N	019°10'54"E	Intersection in Chrzastów town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPMB AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPMB AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPMB - MALBORK**

**EPMB AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPMB AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	540136N 0190808E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 07/25. centre of RWY 07/25.
2	Odległość, kierunek od miasta	6 km (3.6 NM), 282° GEO.
	Direction and distance from city	6 km (3.6 NM), 282° GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	19.1 ft / 29.2°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	96 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	7° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca 22. Bazy Lotnictwa Taktycznego Jednostka Wojskowa Nr 1128 ul. 17 Marca 20 82-200 Malbork Dowódca: +48-261-536-216
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-536-020 (faks) AFS: EPMBZTSM - MIL TWR AFS: EPMBZAZM - MIL APP AFS: EPMBZPZM - MIL ARO E-mail: 22blt.sekretariat@ron.mil.pl (Dowódca) E-mail: 22blt.boz.epmb@ron.mil.pl (ARO) <a href="http://www.22blt.wp.mil.pl">http://www.22blt.wp.mil.pl</a> Commander of 22nd Tactical Air Base

		<p>Military Unit No. 1128 ul. 17 Marca 20 82-200 Malbork</p> <p>+48-261-536-216</p> <p>+48-261-536-020</p> <p>E-mail: 22blt.sekretariat@ron.mil.pl (Commander)</p> <p>E-mail: 22blt.boz.epmb@ron.mil.pl (ARO)</p> <p><a href="http://www.22blt.wp.mil.pl">http://www.22blt.wp.mil.pl</a></p> <p>AFS: EPMBZTQM - MIL TWR</p> <p>AFS: EPMBZAZM - MIL APP</p> <p>AFS: EPMBZPZM - MIL ARO</p>
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	<p>Oficer dyżurny 22.BLT:</p> <p>+48-261-536-295</p> <p>+48-261-536-290 (faks)</p> <p>Dyżurny Logistyk Lotniska:</p> <p>+48-261-537-286</p> <p>Szef Pionu Służb Ruchu Lotniczego:</p> <p>+48-261-536-582</p> <p>MIL TWR: +48-261-537-274</p> <p>+48-261-537-275 (faks)</p> <p>MIL APP/PAR:</p> <p>+48-261-537-432</p> <p>+48-261-537-430 (faks)</p> <p>MIL ARO: +48-261-537-222</p> <p>+48-261-537-223 (faks)</p> <p>Duty Officer of 22nd Tactical Air Base (22.BLT):</p> <p>+48-261-536-295</p> <p>+48-261-536-290 (fax)</p> <p>Aerodrome Duty Logistics Officer:</p> <p>+48-261-537-286</p> <p>ATS Sector Commander:</p> <p>+48-261-536-582</p> <p>MIL TWR: +48-261-537-274</p> <p>+48-261-537-275 (fax)</p> <p>MIL APP/PAR:</p> <p>+48-261-537-432</p> <p>+48-261-537-430 (fax)</p> <p>MIL ARO: +48-261-537-222</p>
	<b>Remarks</b>	

	+48-261-537-223 (fax)
--	-----------------------

**EPMB AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPMB AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	Szef Pionu Służb Ruchu Lotniczego (patrz: godziny pracy Zarządzającego AD). Oficer Dyżurny 22.BLT: H24. Dyżurny logistyki lotniska: H24.  MON-FRI 0630-1430 (0530-1330) ATS Sector Commander (see: AD Administration working hours). Military Unit Duty Office 22.BLT: H24. Aerodrome Duty Logistics Officer: H24.
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	W czasie wykonywania lotów.
	<b>Health and sanitation</b>	During flights.
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	MIL ARO
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24 MIL MET
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24 MIL ATS
	<b>ATS</b>	
8	<b>Tankowanie</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	<b>Fuelling</b>	After prior consultation with the aerodrome user.

9	<b>Obsługa naziemna</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	<b>Handling</b>	After prior consultation with the aerodrome user.
10	<b>Ochrona</b>	H24
	<b>Security</b>	
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	1) - patrz MIL GEN 2.1. 4.3.7 - czas aktywności służb może być ograniczony informacją NOTAM.
	<b>Remarks</b>	1) - see MIL GEN 2.1. 4.3.7 - activity time of services may be restricted by NOTAM.

## EPMB AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPMB AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	Podnośnik widłowy - 1 (2 t).
	<b>Cargo-handling facilities</b>	Fork lift truck - 1 (2 t).
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	Fuel: F-34
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	3 cysterny - 1 x 33000 L, 1 x 21000 L, 1 x 7500 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	3 tank trucks - 1 x 33000 L, 1 x 21000 L, 1 x 7500 L.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Drobne naprawy.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Minor repairs.

7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPMB AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPMB AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	Hotele w mieście.
	Hotels	Hotels in the city.
2	Restauracje	Restauracje w mieście.
	Restaurants	Restaurants in the city.
3	Środki transportu	Samochód dla załogi z lotniska do miejscowości Malbork - po wcześniejszym uzgodnieniu.
	Transportation	Car for the crew from the aerodrome to Malbork town - after prior consultation.
4	Pomoc medyczna	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w mieście.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospitals in the city.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the city.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPMB AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPMB AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A5 ICAO (CAT 6 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 8 HR. Dyżurny Logistyk Lotniska: +48-261-537-286. Utrzymanie kategorii A6 do 24 HR.)
---	--	---



	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	CAT A5 ICAO (CAT 6 ICAO, O/R 8 HR in advance. Aerodrome Duty Logistics Officer: +48-261-537-286. CAT A6 maintained up to 24 HR.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 5 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 5.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Dźwig (18 t).
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Crane (18 t).
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPMB AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPMB AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	zgarniacz wirnikowy śniegu - 3,
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	pląg śnieżny - 7, magnetyczna oczyszczarka lotniskowa - 1, oczyszczarka lotniskowa - 3, odkurzacz lotniskowy - 2.  snow rotor blower - 3, snow plough - 7, magnetic runway sweeper - 1, runway sweeper - 3, aerodrome cleaner - 2.
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. TWY (A, B); 3. APN A; 4. TWY (C, D, E); 5. Pozostałe APN i TWY.
	<b>Clearance priorities</b>	1. RWY; 2. TWYs (A, B);

		3. APN A; 4. TWYs (C, D, E); 5. Remaining APNs i TWYs.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	NIL
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPMB AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPMB AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength	
		APN A	CONC	PCN 26/R/B/W/T	NIL
		APN B	CONC	PCN 49/R/B/W/T	NIL
		APN C1	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL
		APN C2	CONC	PCN 25/R/B/W/T	NIL
		APN D	CONC	PCN 34/R/B/W/T	NIL
		APN DARM	NIL	NIL	NIL
		APN E	NIL	NIL	NIL

2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	TWY	Width	nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY		Surface	Strength	
		A	14.0 m	CONC	PCN 44/R/B/W/T	NIL
		B	13.0 m	CONC	PCN 33/R/B/W/T	NIL
		C	14.0 m	CONC	PCN 46/R/B/W/T	NIL
		D	14.0 m	CONC	PCN 37/R/C/W/T	NIL
		E	14.0 m	CONC	PCN 27/R/C/W/T	NIL
		L	14.0 m	CONC	PCN 37/R/C/W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPMB AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPMB AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk	Linie żółte.
---	---	--------------

	postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Yellow lines.
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe.
	RWY and TWY markings and lights	Markings and signs.
3	Poprzeczki zatrzymania	Oznakowanie poziome na TWY, żółte.
	Stop bars	Yellow markings on TWY.
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPMB AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPMB AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
07/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	540050.5N	0190541.0E	40	125	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wzniesienie terenu/Terrain height	540055.7N	0190450.9E	0	122	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
07/APCH	Wzniesienie terenu/Terrain height	540112.7N	0190409.1E	0	119	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wzniesienie terenu/Terrain height	540119.4N	0190607.2E	0	63	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	540142.8N	0190347.7E	99	135	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Wieża/Tower	540244.0N	0192254.8E	174	174	NIE/NIE, NO/NO
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Komin/Chimney	535528.2N	0190205.2E	168	358	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	535530.2N	0190945.3E	174	348	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	535606.8N	0190237.8E	243	463	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	535652.1N	0191511.2E	270	568	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535750.2N	0190109.1E	407	565	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	535750.6N	0191701.8E	168	348	NIE/NIE, NO/NO
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535754.5N	0190237.7E	407	559	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535806.0N	0190058.0E	407	588	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535806.1N	0190223.2E	407	582	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	535807.4N	0190211.2E	286	453	TAK/NIE, YES/NO
	Wieża/Tower	535809.4N	0190607.3E	171	315	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535817.8N	0190217.2E	407	539	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535818.3N	0190117.2E	407	595	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535823.6N	0190158.2E	407	549	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535829.8N	0190223.8E	407	562	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535831.1N	0190247.0E	407	549	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535835.0N	0191537.2E	589	772	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535838.1N	0190230.5E	407	555	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535842.6N	0190210.7E	407	565	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535856.0N	0190209.9E	407	546	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535905.2N	0191538.1E	589	801	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	535922.3N	0191850.5E	335	542	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535926.6N	0191502.0E	589	834	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	535934.3N	0191442.0E	589	765	TAK/TAK, YES/YES
	RVR 3/RVR 3	540134.0N	0190716.0E	8	23	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	540134.0N	0190716.0E	32	47	TAK/TAK, YES/YES
	RVR 2/RVR 2	540139.0N	0190813.6E	8	20	TAK/TAK, YES/YES
	RVR 1/RVR 1	540145.3N	0190859.3E	8	23	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	540145.3N	0190859.3E	32	47	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	540201.8N	0190126.7E	178	233	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	540204.3N	0190220.6E	233	289	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek z masztem/ Building with mast	540239.1N	0190352.3E	188	214	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	540325.0N	0191125.1E	174	184	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

**EPMB AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE**  
**EPMB AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne. Aerodrome MET Office.
	Name of the associated meteorological office	
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP. H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
	Hours of service/MET office outside hours	

3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/12 HR.
	<b>Office responsible for TAF preparation/ period of validity</b>	Aerodrome MET Office/12 HR.
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/6 HR. Lotnicza dla rejonu lotniska/12 HR.
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	TAF/6 HR. Aerodrome forecast/12 HR.
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Telefon, faks, internet.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Phone, fax, internet.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL ATS
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	+48-261-537-252 (telefaks) +48-261-537-253 (telefaks)
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	+48-261-537-252 (telefax) +48-261-537-253 (telefax)

## EPMB AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPMB AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	079.000°GEO	2500 x 50	RWY: PCN 39/R/B/W/T CONC SWY: NIL	540127.96N 0190700.83E END: NIL NIL	19.1 15.8
25	259.000°GEO	2500 x 50	RWY: PCN 39/R/B/W/T CONC SWY: NIL	540143.24N 0190915.66E END: NIL NIL	18.4 15.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
07	NIL	150 x 50	150 x 200	2790 x 200	NIL	445 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
25	NIL	140 x 50	140 x 200	2790 x 200	NIL	450 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
07	<p>Urządzenie awaryjnego zatrzymania/hamowania na RWY BAK-12, lina. Odległość od THR 07 - 445 m. Aktywny dla samolotów bazujących na lotnisku Malbork. Dla statków powietrznych nie bazujących wymaga zgłoszenia do Dyżurnego Logistyki Lotniska tel.: +48-261-537-286 na minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24 HR przed planowanym użyciem - w okresie MON-FRI;</li> <li>- 48 HR przed planowanym użyciem - w okresie SAT-SUN oraz w dni ustawowo wolne od pracy.</li> </ul> <p>BAK-12 barrier arresting system, cable 445 m FM THR 07. Active for aeroplanes based at Malbork aerodrome. For non-based aircraft prior arrangement with the Airport Logistics Officer is required, phone: +48-261-537-286 at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24 HR in advance of the planned use MON-FRI;</li> <li>- 48 HR in advance of the planned use SAT-SUN and on public holidays.</li> </ul>

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
25	<p>Urządzenie awaryjnego zatrzymania/hamowania na RWY BAK-12, lina. Odległość od THR 25 - 450 m. Aktywny dla samolotów bazujących na lotnisku Malbork. Dla statków powietrznych nie bazujących wymaga zgłoszenia do Dyżurnego Logistyki Lotniska tel.: +48-261-537-286 na minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24 HR przed planowanym użyciem - w okresie MON-FRI;</li> <li>- 48 HR przed planowanym użyciem - w okresie SAT-SUN oraz w dni ustawowo wolne od pracy.</li> </ul> <p>BAK-12 barrier arresting system, cable 450 m FM THR 25. Active for aeroplanes based at Malbork aerodrome. For non-based aircraft prior arrangement with the Airport Logistics Officer is required, phone: +48-261-537-286 at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24 HR in advance of the planned use MON-FRI;</li> <li>- 48 HR in advance of the planned use SAT-SUN and on public holidays.</li> </ul>

### EPMB AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPMB AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2500	2650	2650	2500	NIL
25	2500	2640	2640	2500	NIL

### EPMB AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPMB AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	43	NIL
25	CALVERT	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	43	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	NIL	NIL	2500 / 60	LIH W FM 1900 - 2500: O	R	NIL
25	NIL	NIL	2500 / 60	LIL W FM 1900 - 2500: O	R	NIL

### EPMB AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPMB AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	

3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY. / NIL
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue. All TWYs. / NIL
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/3 MIN.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/3 MIN.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPMB AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPMB AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPMB AD 4.22.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point EPMB AD 4.22.

**EPMB AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPMB AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>MALBORK (EPMB)</b> <b>MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540900N 0190000E 540320N 0185159E 535121N 0185123E 535238N 0190704E 535417N 0193031E 540638N 0192932E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 540900N 0190000E	2000 ft  GND	D	MALBORK PRECYZYJNY 118.175 MHz PL  MALBORK PRECISION 118.175 MHz EN  MALBORK WIEŻA 123.000 MHz PL  MALBORK TOWER 123.000 MHz EN  MALBORK WIEŻA 234.050 MHz (UHF) PL	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
			MALBORK TOWER 234.050 MHz (UHF) EN MALBORK PRECYZYJNY 379.325 MHz (UHF) PL MALBORK PRECISION 379.325 MHz (UHF) EN			

**EPMB AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI  
SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**

**EPMB AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	139.900	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-537-472/ 473/ 474/ 475  ATIS phones: +48-261-537-472/ 473/ 474/ 475
MIL APP MALBORK	MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH	125.200 240.550	NIL	NIL	H24 H24	NIL (UHF) (UHF)
PAR	MALBORK PRECYZYJNY MALBORK PRECISION	118.175 379.325	NIL	NIL	H24 H24	NIL (UHF) (UHF)
TWR	MALBORK WIEŻA MALBORK TOWER	123.000 234.050	NIL	NIL	H24 H24	NIL (UHF) (UHF)

**EPMB AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPMB AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	H24	540139.8N 0190807.6E	NIL	NIL	NIL
ILS LOC 25 (07°E/JAN 21) CAT I	IMB	110.500 MHz	H24	540126.1N 0190644.4E	NIL	NIL	NIL
ILS GP 25	-	329.600 MHz	H24	540137.3N 0190859.1E	NIL	NIL	GP 3.0° NIL
DME 25	IMB	CH 42X	H24	540137.2N 0190859.1E	NIL	NIL	NIL
NDB	NB	345.000 kHz	H24	540149.1N 0191007.7E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TMB	CH 118X	H24	540129.8N 0190815.2E	NIL	NIL	NIL

## EPMB AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPMB AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków

### 1 Applications for permission

Rules of granting permission for the landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified

powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Zamiar wykonania operacji lotniczej należy zgłosić formularzem PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMB min. 24 HR przed wykonaniem planowanej operacji lotniczej do MIL ARO. Formularz PPR dostępny jest na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem: [www.http://www.22btl.wp.mil.pl](http://www.22btl.wp.mil.pl).

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi MIL TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

## 2 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

### 2.1 Postanowienia ogólne

2.1.1. Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku MALBORK mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

2.1.2. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

2.1.3. Podczas obowiązywania LVP ruch pojazdów po polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

2.1.4. Operacje LVP na lotnisku MALBORK są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

### 2.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

#### 2.2.1 Faza przygotowania do LVP

2.2.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się, jeżeli wartość VIS zmniejszy się do **1200 m (RVR - 800 m)** z tendencją do obniżania.

2.2.1.2. Kontroler TWR nakazuje wycofanie osób i pojazdów poza pole manewrowe i jego bezpośrednie sąsiedztwo z wyjątkiem pojazdów DLL/DTL (FOLLOW ME).

2.2.1.3. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej **1200**

in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

An intention to conduct an air traffic operation shall be notified by means of PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMB 24 HR in advance of the planned operation. The PPR form is available at the AD Administrator's website: <http://www.22btl.wp.mil.pl>.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to MIL TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft - only with the AD administration.

## 2 Low visibility operations (LVP)

### 2.1 General provisions

2.1.1. Procedures for carrying out low visibility operations (LVP) at MALBORK aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

2.1.2. LVP procedures shall not be applied for crises.

2.1.3. During Low Visibility Procedures (LVPs), movements of vehicles are to be limited to the minimum.

2.1.4. LVP operations at MALBORK aerodrome are possible by day and night, provided that RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are serviceable and are turned on.

### 2.2 Criteria for the initiation and termination of LVP

#### 2.2.1 The LVP preparation phase

2.2.1.1. Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to **1200 m (RVR - 800 m)** with a tendency to lower levels.

2.2.1.2. MALBORK TWR requires withdrawal of persons and vehicles from the manoeuvring area and its direct vicinity except for Aerodrome Duty Logistics Officer or Duty Aerodrome Technician (FOLLOW ME).

2.2.1.3. In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to **1200 m** or more with an increasing tendency, the TWR controller

m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

## 2.2.2 Wprowadzenie LVP

2.2.2.1. Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do **800 m (RVR - 550 m)** lub mniej.

2.2.2.2. Wprowadzenie LVP możliwe jest wyłącznie po potwierdzeniu usunięcia ludzi, pojazdów i sprzętu z pola manewrowego z wyjątkiem pojazdów DLL/DTL (FOLLOW ME).

2.2.2.3. Wprowadzenie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez kontrolera TWR drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

”DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO”.

2.2.2.4. Do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o wprowadzeniu operacji LVP.

2.2.2.5. Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszały się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście DLL/DTL (FOLLOW ME).

2.2.2.6. W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części startowej.

2.2.2.7. Kołowanie statku powietrznego do startu odbywa się standardowo:

- a. **RWY 25** – TWY A, TWY B;
- b. **RWY 07** – TWY A, TWY E.

2.2.2.8. W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

2.2.2.9. Próby śmigłowców w zawisie dopuszczalne są wyłącznie na drodze startowej. Kołowanie do próby odbywa się w asyście DLL/DTL (FOLLOW ME).

shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

## 2.2.2 Introduction of LVP

2.2.2.1. LVP operations shall be commenced when the VIS falls to **800 m (RVR - 550 m)** or less.

2.2.2.2. LVP operations may be commenced when the withdrawal of persons, vehicles and equipment has been confirmed excluding Aerodrome Duty Logistics Officer or Duty Aerodrome Technician (FOLLOW ME).

2.2.2.3. Introduction of LVP is conducted through double issuing a message by TWR controller via radio (on channel FM) with a content as follows:

”TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES”.

”LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION”.

2.2.2.4. The TWR controller informs the aircraft crews on introduction of LVP, until the ATIS message has been amended.

2.2.2.5. The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area at a time and aircraft taxiing is permissible in assistance of the Aerodrome Duty Logistics Officer or Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME) only.

2.2.2.6. During LVP, take-offs from the intermediate part of runway are forbidden.

2.2.2.7. Aircraft taxiing for departure is conducted in a standard way:

- a. **RWY 25** – TWY A, TWY B;
- b. **RWY 07** – TWY A, TWY E.

2.2.2.8. During LVP, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

2.2.2.9. Hovering of helicopters is possible only on RWY. Taxiing for hovering shall be conducted in assistance of

### 2.2.3 Zawieszenie LVP

2.2.3.1. Kontroler TWR zawiesza obowiązywanie LVP w przypadkach:

- a. gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- b. utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- c. stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- d. stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;
- e. zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- f. uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- g. zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.

2.2.3.2. W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o zawieszeniu LVP.

2.2.3.3. W czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty, lądowania oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

### 2.2.4 Odwołanie LVP

2.2.4.1. Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej **800 m (RVR – 550 m)** z tendencją rosnącą.

2.2.4.2. Odwołanie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez kontrolera TWR drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! ODWOŁUJĘ PROCEDURY DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”

the Aerodrome Duty Logistics Officer or Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME).

### 2.2.3 Suspension of LVPs

2.2.3.1. The TWR controller suspends LVP when:

- a. the actual VIS value falls below 400 m;
- b. there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;
- c. a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- d. there is navigation lights failure;
- e. there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;
- f. he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;
- g. there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

2.2.3.2. In the case a decision on suspension of LVP has been taken, until an ATIS message has been amended, the TWR controller informs aircraft crews on LVP suspension.

2.2.3.3. When the LVP are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs, landings and aircraft movements in the manoeuvring area.

### 2.2.4 Termination of LVP

2.2.4.1. LVP will be terminated when VIS increases to **800 m (RVR – 550 m)** or more and a continuing improvement is anticipated.

2.2.4.2. Termination of LVP is carried out through double issuing a message by the TWR controller via radio (on channel FM) with a content as follows:

„TO ALL CONCERNED! PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY HAVE BEEN SUSPENDED”

2.2.4.3. Do czasu usunięcia zapisu w komunikacie ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o odwołaniu LVP.

2.2.4.3. Until the content of ATIS message has been removed, the TWR controller informs the aircraft crews on termination of LVP.

## EPMB AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPMB AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPMB AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPMB AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Zasady ogólne

Standardowy układ kręgu nadlotniskowego wykonywać zgodnie z kierunkiem drogi startowej w użyciu na południe od lotniska i na wysokości nie większej niż 1500 ft (450 m).

### 1 General rules

Standard circling pattern shall be executed at the runway in use, southwards from the AD and at an altitude not greater than 1500 ft (450 m).

### 2 WLOT W MCTR/MTMA EPMB

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPMB oraz MTMA EPMB możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR MALBORK lub APP MALBORK wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrzego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

### 2 ENTRY INTO EPMB MCTR/MTMA

Overflights of aircraft through EPMB MCTR and EPMB MTMA are possible after obtaining permission from MALBORK TWR or MALBORK APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

### 3 Procedury dla lotów VFR

Doloty i odloty VFR do/z lotniska Malbork mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

### 3 Procedures for VFR flights

VFR arrivals and departures to/from Malbork aerodrome may be conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
DELTA	535450N 0192100E	Północny skraj miasta Dzierzgoń Southern end of Dzierzgoń
FOXTROT	535447N 0185312E	Ujście rzeki Nogat do Wisły The Nogat river estuary into the Vistula river
GOLF	540830N 0190030E	Północny skraj m. Nowy Staw Northern end of Nowy Staw

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
<b>JULIETT</b>	540721N 0191745E	M. Jegłownik Jegłownik
<b>LIMA</b>	540340N 0192820E	Południowy brzeg j. Drużno Southern edge of Lake Drużno
<b>NOVEMBER</b>	540350N 0190700E	M. Szawałd Szawałd
<b>SIERRA</b>	535912N 0190923E	M. Szropy Szropy

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać instrukcje oczekiwania nad jednym z ww. punktów

In case of air traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect holding at one of the above-mentioned points.

### 3.1 Utrata łączności w locie VFR

W przypadku, gdy utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący jedynie przelot przez MCTR/MTMA MALBORK, bez zamiaru lądowania na lotnisku Malbork, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA MALBORK, wlot w tą przestrzeń jest zabroniony.

W przypadku, gdy utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu z zamiarem lądowania na lotnisku Malbork, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA MALBORK lub w MCTR/MTMA MALBORK, należy:

3.1.1. w przypadku dołotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- a. kontynuować lot do punktu **NOVEMBER** przez punkty **GOLF, JULIETT** bądź **LIMA**;
- b. po dolocie do punktu **NOVEMBER**, oczekiwać na sygnał świetlny z TWR MALBORK;
- c. w czasie dołotu oraz oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- d. po odebraniu zielonego sygnału wykonać najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY
- e. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego sygnału i

### 3.1 Communication failure in VFR flight

If radio communication fails in flight with FPL filed for overflight through MALBORK MCTR/MTMA only with destination other than Malbork aerodrome, before reaching MALBORK MCTR/MTMA limits, entry into the area is prohibited.

If radio communication fails in flight with filed FPL with destination at Malbork aerodrome, before reaching MALBORK MCTR/MTMA or within MALBORK MCTR/MTMA limits, the crew shall:

3.1.1. When approaching from the northern side of the aerodrome:

- a. continue flight through points **GOLF, JULIETT** or **LIMA** to reach **NOVEMBER** point;
- b. make an approach to reach **NOVEMBER** point and await visual signals from the MALBORK TWR;
- c. show all aircraft navigation, warning and landings lights during arrival, approach, and holding;
- d. after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;
- e. after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** point until receiving a green visual signal then execute the

po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

f. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

g. po lądowaniu opuścić RWY w ostatnią dostępną TWY, a następnie obserwować TWR skąd nadawany będzie sygnał świetlny bądź wykonywać polecenia pojazdu FOLLOW ME.

3.1.2. w przypadku dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

a. kontynuować lot do punktu **SIERRA** przez punkty **DELTA** bądź **FOXTROT**;

b. po dolicie do punktu **SIERRA**, oczekiwać na sygnał świetlny z TWR MALBORK;

c. w czasie dolotu oraz oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

d. po odebraniu zielonego sygnału wykonać najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

e. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY

f. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **SIERRA** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

g. po lądowaniu opuścić RWY w ostatnią dostępną TWY, a następnie obserwować TWR skąd nadawany będzie sygnał świetlny bądź wykonywać polecenia pojazdu FOLLOW ME.

#### 4 Procedury dla lotów IFR

Radarowa służba kontroli zbliżania zapewniana jest we wszystkich segmentach MTMA.

##### 4.1 Utrata łączności w locie IFR

W przypadku utraty łączności w locie IFR należy:

a. ustawić transponder na kod 7600;

b. utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną oraz poziom lotu. Kontynuować lot do punktu

shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

f. if no signals have been received from the TWR, hold over **NOVEMBER** point for 5 minutes then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

g. after landing vacate the RWY immediately into the last available TWY, and await for visual signals from TWR or follow the FOLLOW ME vehicle.

3.1.2. When approaching from the southern side of the aerodrome:

a. fly to **SIERRA** point through points **DELTA** or **FOXTROT**

b. When reaching **SIERRA** point await visual signals from the MALBORK TWR;

c. show all aircraft navigation, warning and landings lights during arrival, approach, and holding;

d. after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

e. after receiving a red visual signal hold over **SIERRA** point until receiving a green visual signal then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

f. if no signals have been received from the TWR, hold over **SIERRA** point for 5 minutes then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

g. after landing vacate the RWY immediately into the last available TWY, and await for visual signals from TWR or follow the FOLLOW ME vehicle.

#### 4 Procedures for IFR flights

In all segments of MTMA radar approach control service is provided.

##### 4.1 Communication failure in IFR flight

When loss of communication occurs in IFR flight:

a. set the transponder to 7600;

b. maintain last assigned and acknowledged altitude/ flight level. Proceed TMB point and follow the holding procedure

TMB. Nad punktem wejść w holding. Następnie, po ostatnim otrzymanym i potwierdzonym czasie EAT lub, jeżeli go nie potwierdzono, EAT wynikającym z planu lotu, rozpocząć procedurę ILS or LOC Y RWY 25. Jeżeli nie ma możliwości wykonania podejścia precyzyjnego, należy wykonać procedurę TACAN Z RWY 25;

- c. w przypadku braku możliwości wykonania lotu do punktu TMB, należy wykonać lot do punktu NB. Nad punktem wejść w holding. Następnie, po ostatnim otrzymanym i potwierdzonym czasie EAT lub, jeżeli go nie potwierdzono, EAT wynikającym z planu lotu, rozpocząć procedurę ILS or LOC Z RWY 25. Jeżeli nie ma możliwości wykonania podejścia precyzyjnego, należy wykonać procedurę NDB RWY 25;
- d. w przypadku wykorzystywania RWY 07, należy wykonać wyżej wymienione czynności a następnie kontynuować podejście z krążeniem do RWY 07;
- e. w przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe, należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF, a następnie wykonać podejście i lądowanie;
- f. po wylądowaniu należy opuścić RWY w ostatnią dostępną TWY, obserwować TWR skąd nadawany będzie sygnał świetlny bądź wykonywać polecenia pojazdu FOLLOW ME.

#### 5 Procedury dla śmigłowców

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko MALBORK wykonują lądowanie na RWY 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.

over TMB point. Then in the last assigned and confirmed EAT or, if not confirmed, in the Flight Plan EAT, commence the ILS or LOC Y RWY 25 procedure. In the event of unavailability to perform precision approach, TACAN Z RWY 25 procedure shall be adhered to

- c. if unable to fly to TMB point, fly to NB point and then follow the holding procedure over the point. Then in the last assigned and confirmed EAT or, if not confirmed, in the Flight Plan EAT, commence the ILS or LOC Z RWY 25 procedure. In the event of unavailability to perform precision approach, NDB RWY 25 procedure shall be adhered to;
- d. when RWY 07 is in use perform the aforementioned actions and continue circling approach;
- e. if landing is not possible, execute missed approach and proceed to IAF, execute approach and land;
- f. after landing vacate the RWY immediately into the last available TWY, and await for visual signals from TWR or follow the FOLLOW ME vehicle.

#### 5 Procedures for helicopters

Helicopters conducting VFR approach to MALBORK aerodrome conduct landing on RWY 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.

## EPMB AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPMB AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPMB AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPMB AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME



<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPMB 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 4 EPMB 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN x) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMB 12 - 19
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPMB 13 - 1

**EPMB AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPMB AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

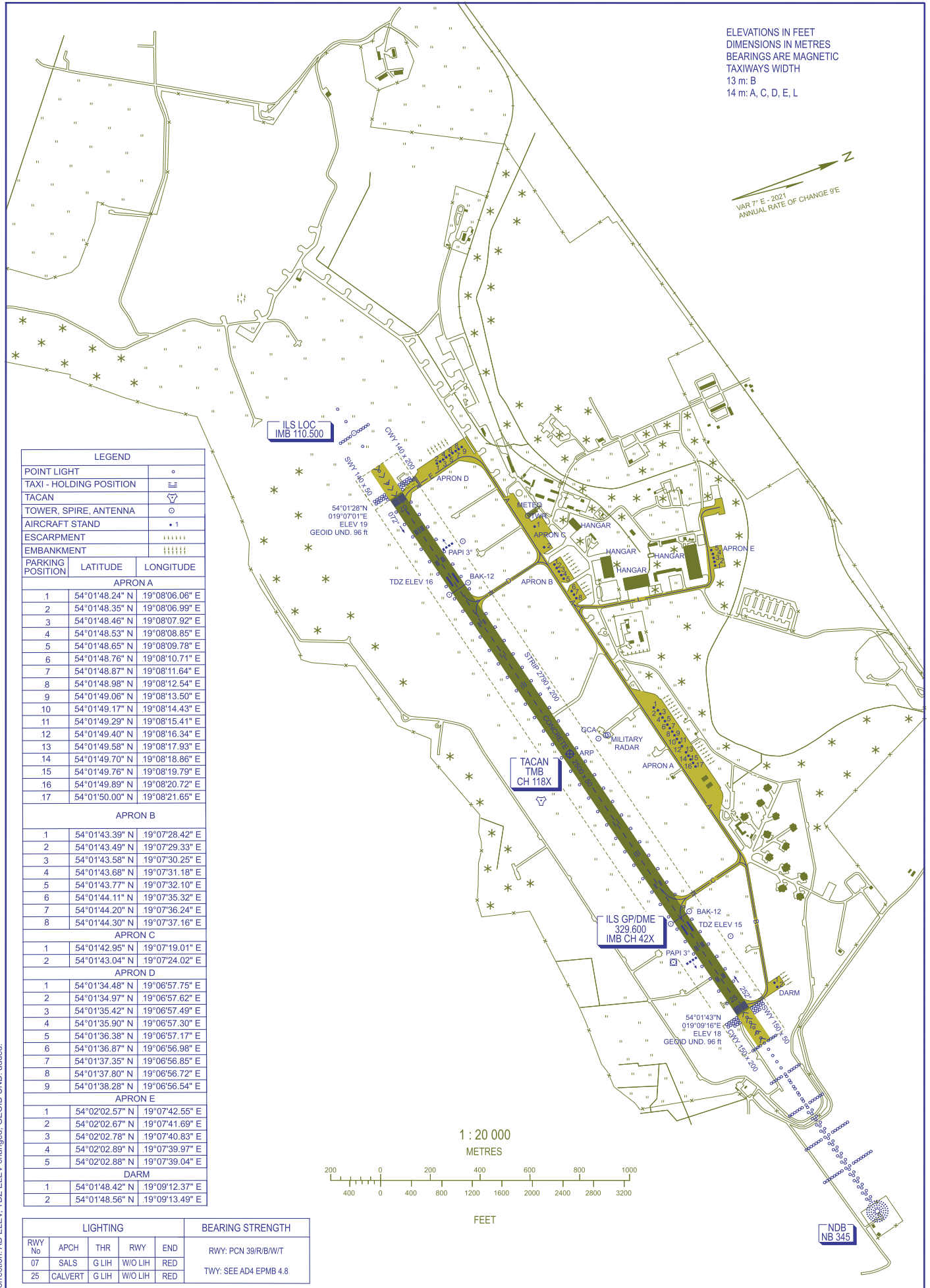
AERODROME CHART - ICAO

54°01'36" N  
019°08'08" E ELEV 19 ft  
GEOID UND. 96 ft

Malbork APPROACH	125.200
Malbork TOWER	123.000
ATIS	139.900

MALBORK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
13 m: B  
14 m: A, C, D, E, L



LEGEND		
POINT LIGHT	○	
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡	
TACAN	⊕	
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙	
AIRCRAFT STAND	• 1	
ESCARPMENT		
EMBANKMENT		
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON A		
1	54°01'48.24" N	19°08'06.06" E
2	54°01'48.35" N	19°08'06.99" E
3	54°01'48.46" N	19°08'07.92" E
4	54°01'48.53" N	19°08'08.85" E
5	54°01'48.65" N	19°08'09.78" E
6	54°01'48.76" N	19°08'10.71" E
7	54°01'48.87" N	19°08'11.64" E
8	54°01'48.98" N	19°08'12.54" E
9	54°01'49.06" N	19°08'13.50" E
10	54°01'49.17" N	19°08'14.43" E
11	54°01'49.29" N	19°08'15.41" E
12	54°01'49.40" N	19°08'16.34" E
13	54°01'49.58" N	19°08'17.93" E
14	54°01'49.70" N	19°08'18.86" E
15	54°01'49.76" N	19°08'19.79" E
16	54°01'49.89" N	19°08'20.72" E
17	54°01'50.00" N	19°08'21.65" E
APRON B		
1	54°01'43.39" N	19°07'28.42" E
2	54°01'43.49" N	19°07'29.33" E
3	54°01'43.58" N	19°07'30.25" E
4	54°01'43.68" N	19°07'31.18" E
5	54°01'43.77" N	19°07'32.10" E
6	54°01'44.11" N	19°07'35.32" E
7	54°01'44.20" N	19°07'36.24" E
8	54°01'44.30" N	19°07'37.16" E
APRON C		
1	54°01'42.95" N	19°07'19.01" E
2	54°01'43.04" N	19°07'24.02" E
APRON D		
1	54°01'34.48" N	19°06'57.75" E
2	54°01'34.97" N	19°06'57.62" E
3	54°01'35.42" N	19°06'57.49" E
4	54°01'35.90" N	19°06'57.30" E
5	54°01'36.38" N	19°06'57.17" E
6	54°01'36.87" N	19°06'56.98" E
7	54°01'37.35" N	19°06'56.85" E
8	54°01'37.80" N	19°06'56.72" E
9	54°01'38.28" N	19°06'56.54" E
APRON E		
1	54°02'02.57" N	19°07'42.55" E
2	54°02'02.67" N	19°07'41.69" E
3	54°02'02.78" N	19°07'40.83" E
4	54°02'02.89" N	19°07'39.97" E
5	54°02'02.88" N	19°07'39.04" E
DARM		
1	54°01'48.42" N	19°09'12.37" E
2	54°01'48.56" N	19°09'13.49" E

LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 39/R/B/W/T	
07	SALS	G LIH	W/O LIH	RED	TWY: SEE AD4 EPMB 4.8	
25	CALVERT	G LIH	W/O LIH	RED		

Hand Amdt correction:  
Correction: AD ELEV, TDZ ELEV changed, GEOID UND. added.

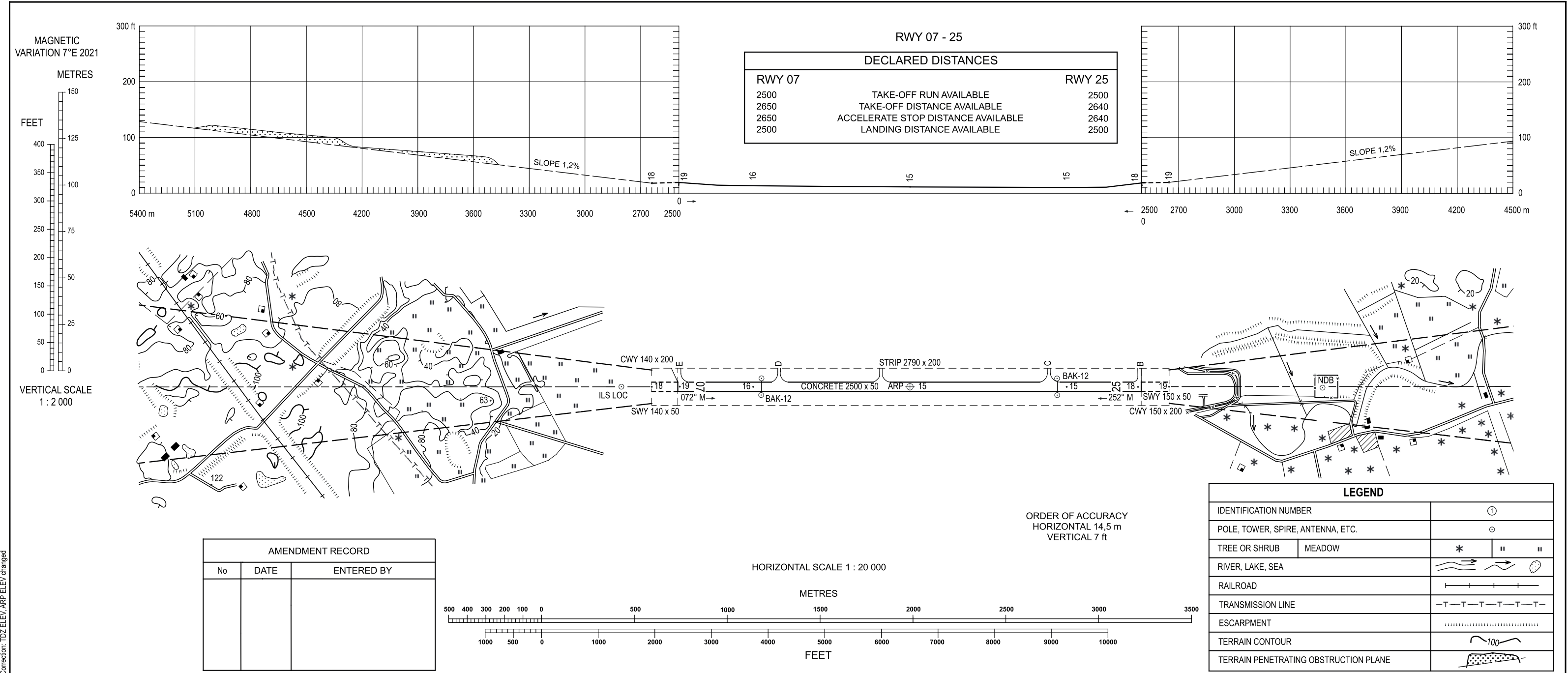
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

MALBORK  
RWY 07/25



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: TDZ ELEV, ARP ELEV changed

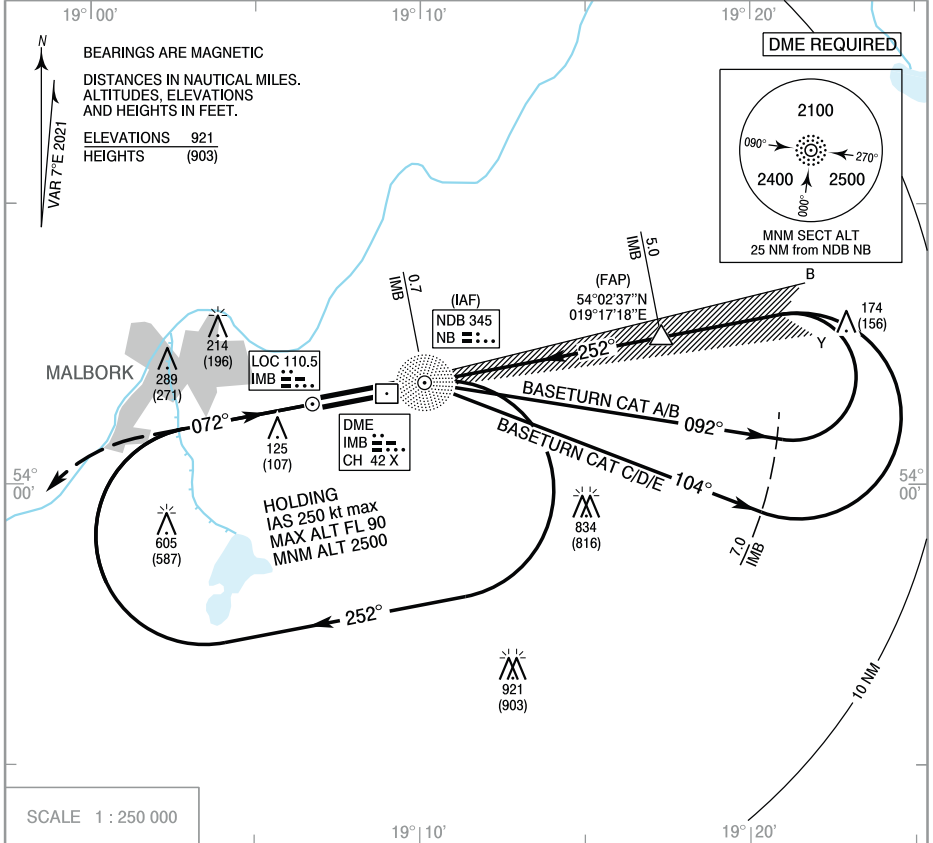
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
ILS z or LOC z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

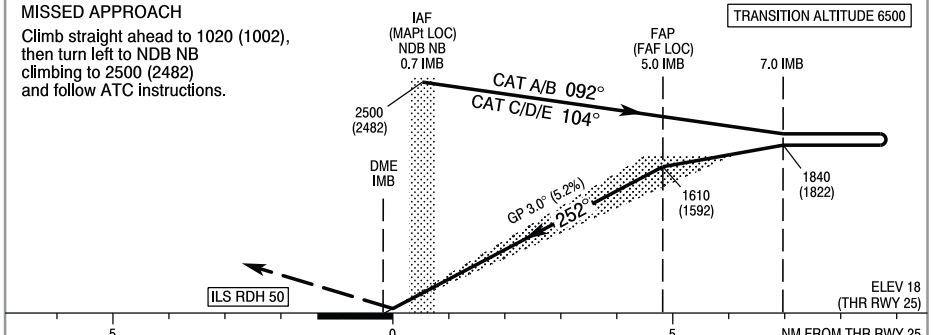


Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: AD ELEV, OCA (OCH) straight-in, circling changed.

SCALE 1 : 250 000

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1020 (1002), then turn left to NDB NB climbing to 2500 (2482) and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.3 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	258 (240)	268 (250)	278 (260)	278 (260)	298 (280)	Time	min : s	4:00	2:50	2:05	1:40	1:25	1:15
	LOC (OCH AAL)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to IMB		5.0	4.0	3.0	2.0	1.2		
*Circling south of aerodrome only.							Altitude		1610	1325	1010	695	418	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
ILS z or LOC z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

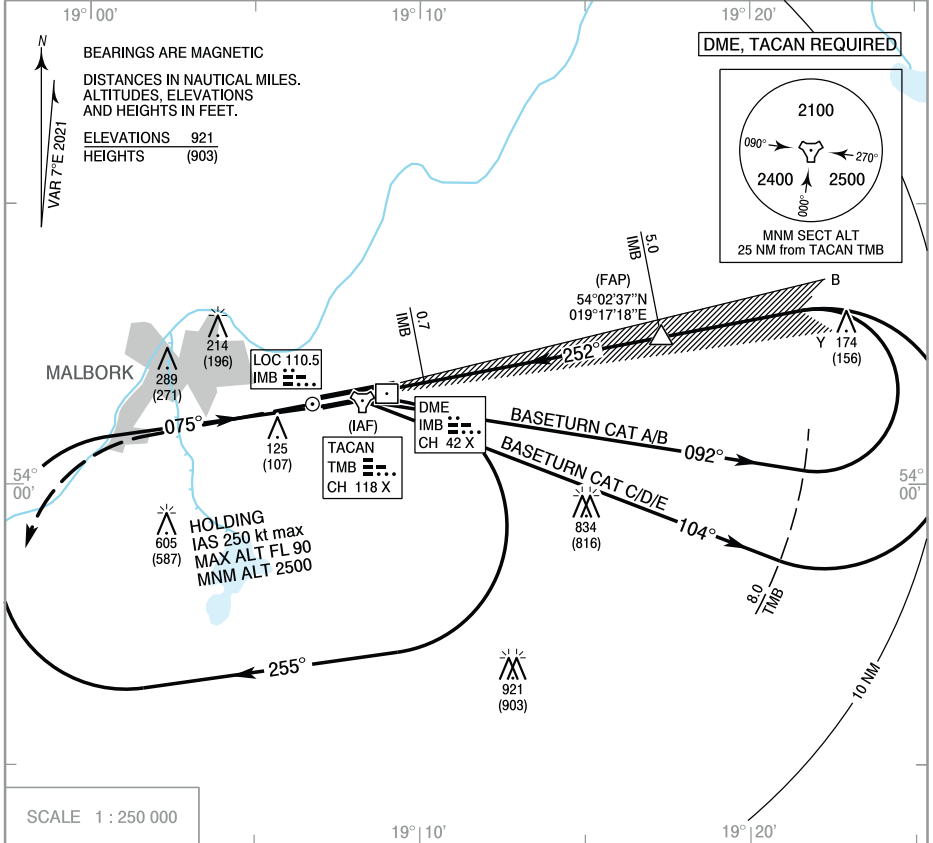
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NB	54°01'49.1"N	019°10'07.7"E		
FAP (FAF LOC)	54°02'37.3"N	019°17'18.0"E	259.26° GEO (252° MAG) LOC IMB	5.00 NM DME IMB
MAPt (LOC)	54°01'49.1"N	019°10'07.7"E	259.15° GEO (252° MAG) LOC IMB	0.69 NM DME IMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
ILS y or LOC y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

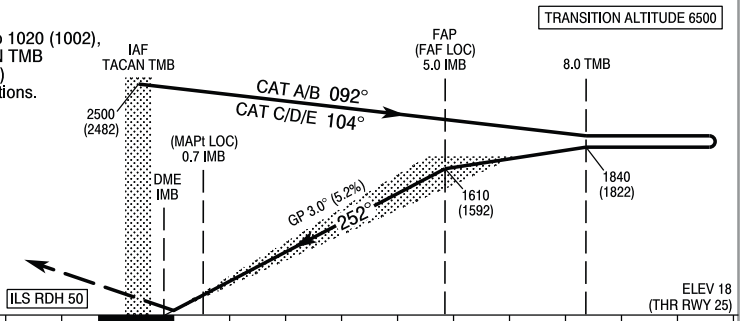


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, OCA (OCH) straight-in, circling changed.

SCALE 1 : 250 000

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1020 (1002),  
then turn left to TACAN TMB  
climbing to 2500 (2482)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.3 NM								
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230			
Straight-in	Cat. I	258 (240)	268 (250)	278 (260)	278 (260)	298 (280)	4:00	2:50	2:05	1:40	1:25	1:15		
	LOC (OCH AAL)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	419 (400)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to IMB	Altitude	5.0	4.0	3.0	2.0	1.2	695	418

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
ILS y or LOC y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMB	54°01'29.8"N	019°08'15.2"E		
FAP (FAF LOC)	54°02'37.3"N	019°17'18.0"E	259.26° GEO (252° MAG) LOC IMB	5.00 NM DME IMB
MAPt (LOC)	54°01'49.1"N	019°10'07.7"E	259.15° GEO (252° MAG) LOC IMB	0.69 NM DME IMB
Final approach descent angle: 3.00°				

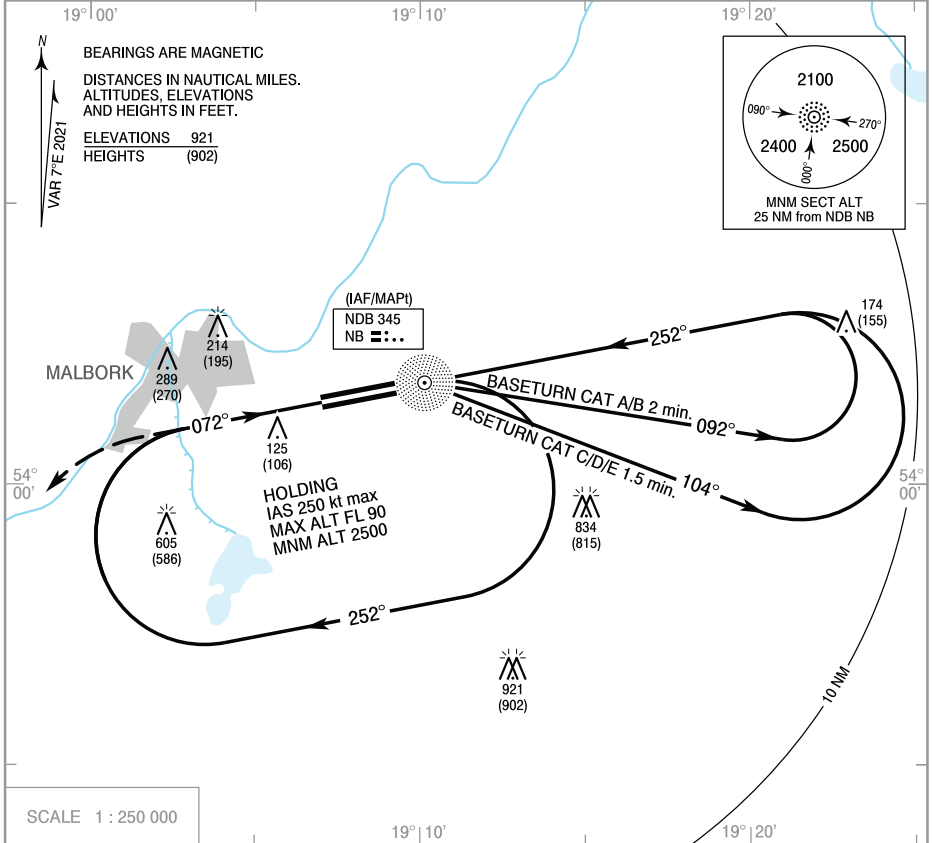
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

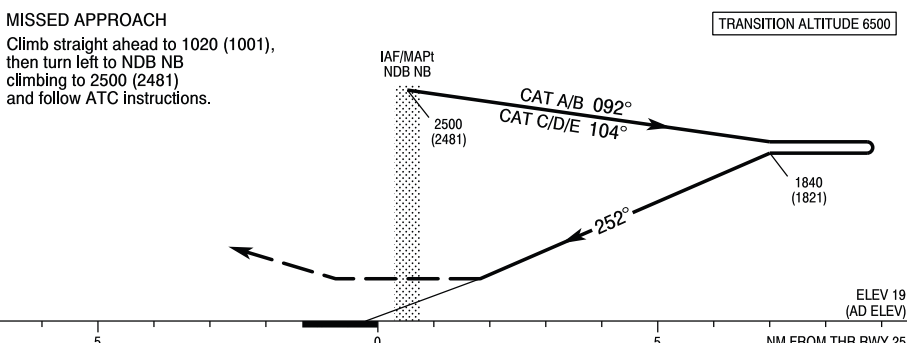
Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
NDB**

**RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)
Circling*	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)

\*Circling south of aerodrome only.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK  
NDB  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

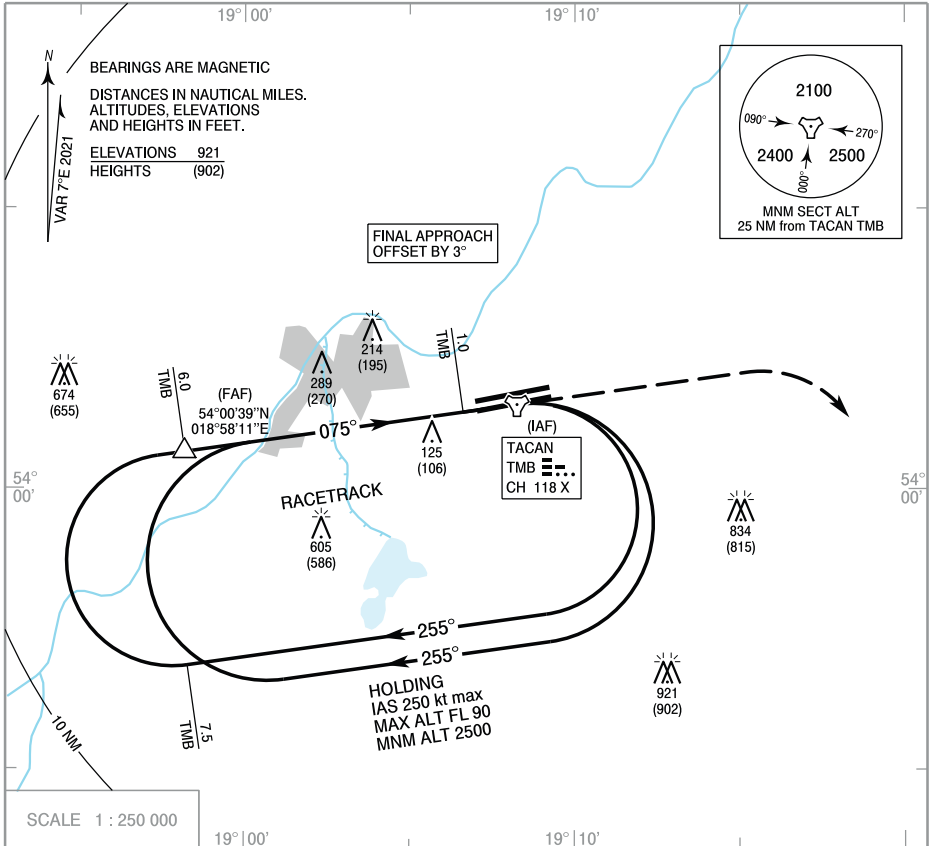
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NB	54°01'49.1"N	019°10'07.7"E		
MAPt NDB NB	54°01'49.1"N	019°10'07.7"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

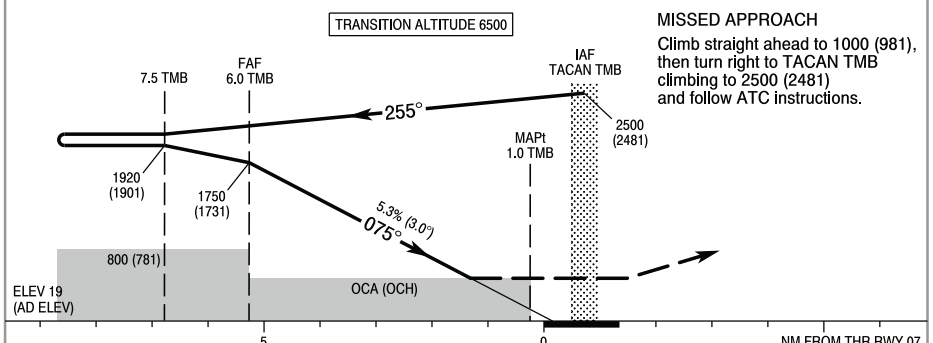
AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 07 ELEV 19 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Malbork APPROACH 125,200, 240,550  
Malbork TOWER 123,000, 234,050  
ATIS 139,900

**MALBORK  
TACAN z  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed	Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E		kt	70	100	135	170	200	230
	534 (515)	534 (515)	534 (515)	534 (515)	534 (515)	Time	4:20	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
Straight-in						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling*	539 (520)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to TMB	6.0	5.0	4.0	3.0	2.2		
						Altitude	1750	1430	1115	800	535		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
TACAN z  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)

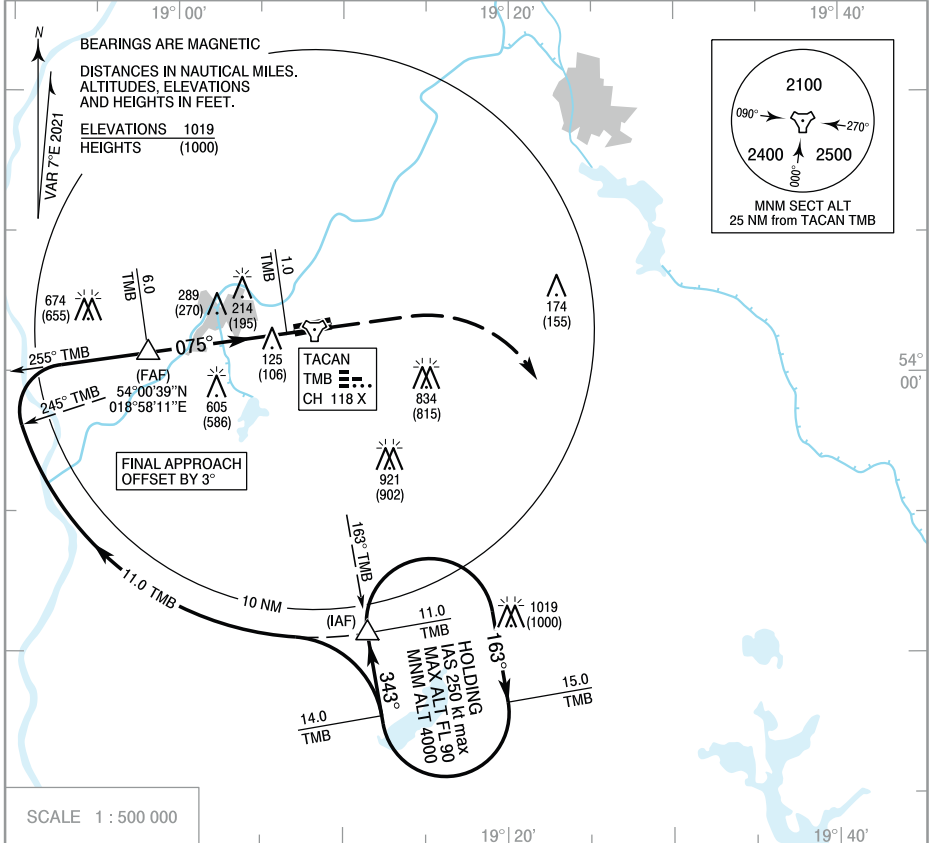
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMB	54°01'29.8"N	019°08'15.2"E		
FAF	54°00'39.0"N	018°58'11.0"E	262.00° GEO (255° MAG) TACAN TMB	6.00 NM TACAN TMB
MAPt	54°01'21.4"N	019°06'34.6"E	262.00° GEO (255° MAG) TACAN TMB	1.00 NM TACAN TMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

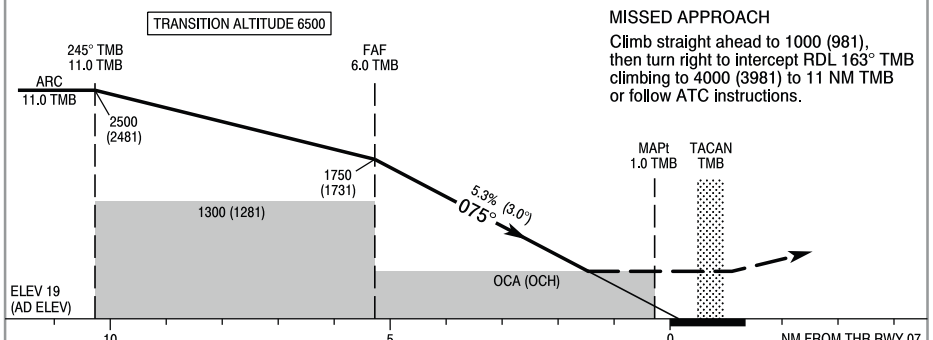
AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 07 ELEV 19 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
TACAN y  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	534 (515)	534 (515)	534 (515)	534 (515)	534 (515)	4:20	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
Circling*	539 (520)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to TMB	6.0	5.0	4.0	3.0	2.2	
*Circling south of aerodrome only.							Altitude	1750	1430	1115	800	535



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
TACAN y  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)

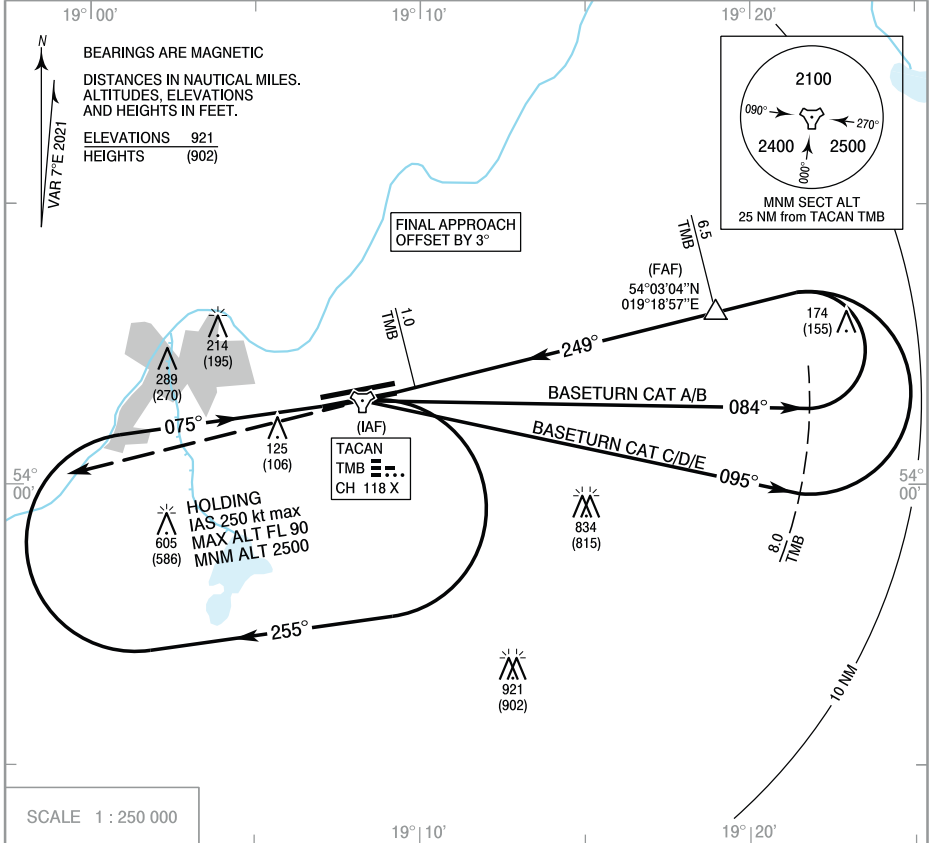
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	53°50'41.0"N	019°11'29.0"E	170.00° GEO (163° MAG) TACAN TMB	11.00 NM TACAN TMB
FAF	54°00'39.0"N	018°58'11.0"E	262.00° GEO (255° MAG) TACAN TMB	6.00 NM TACAN TMB
MAPt	54°01'21.4"N	019°06'34.6"E	262.00° GEO (255° MAG) TACAN TMB	1.00 NM TACAN TMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
TACAN z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.

SCALE 1 : 250 000

19° 10'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

54° 00'

54° 00'

VAR 7° E 2021

BEARINGS ARE MAGNETIC

DISTANCES IN NAUTICAL MILES.

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET.

ELEVATIONS 921

HEIGHTS (902)

FINAL APPROACH OFFSET BY 3°

6.5 TMB

(FAF) 54°03'04"N 019°18'57"E

174 (155)

084°

095°

075°

255°

10 NM

8.0 TMB

1.0 TMB

(IAF)

TACAN TMB CH 118 X

HOLDING IAS 250 kt max MAX ALT FL 90 MNM ALT 2500

289 (270)

214 (195)

125 (106)

605 (586)

834 (815)

921 (902)

MNM SECT ALT 25 NM from TACAN TMB

2100

090°

270°

000°

10 NM

19° 20'

19° 10'

19° 20'

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
TACAN z  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

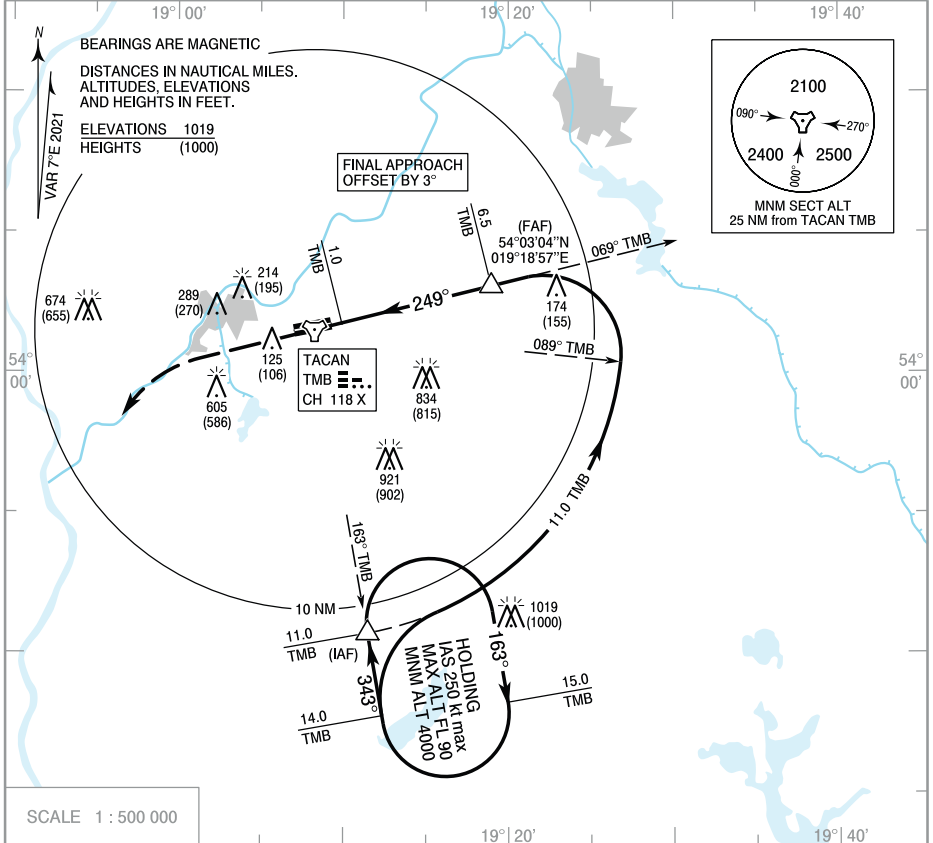
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMB	54°01'29.8"N	019°08'15.2"E		
FAF	54°03'04.0"N	019°18'57.0"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	6.50 NM TACAN TMB
MAPt	54°01'44.3"N	019°09'53.9"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	1.00 NM TACAN TMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

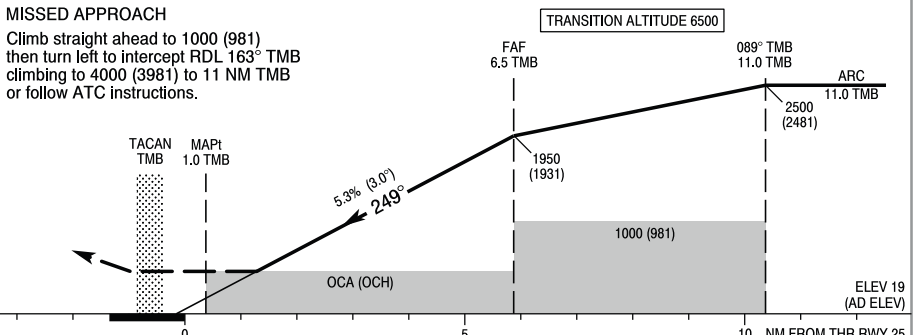
**MALBORK  
TACAN y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (981)  
then turn left to intercept RDL 163° TMB  
climbing to 4000 (3981) to 11 NM TMB  
or follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.5 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)	Time min : s	4 : 40	3 : 20	2 : 30	2 : 00	1 : 40	1 : 25	
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling*	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to TMB	6.5	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.9
*Circling south of aerodrome only.						Altitude	1950	1790	1470	1155	840	525	480

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK**  
TACAN y  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)

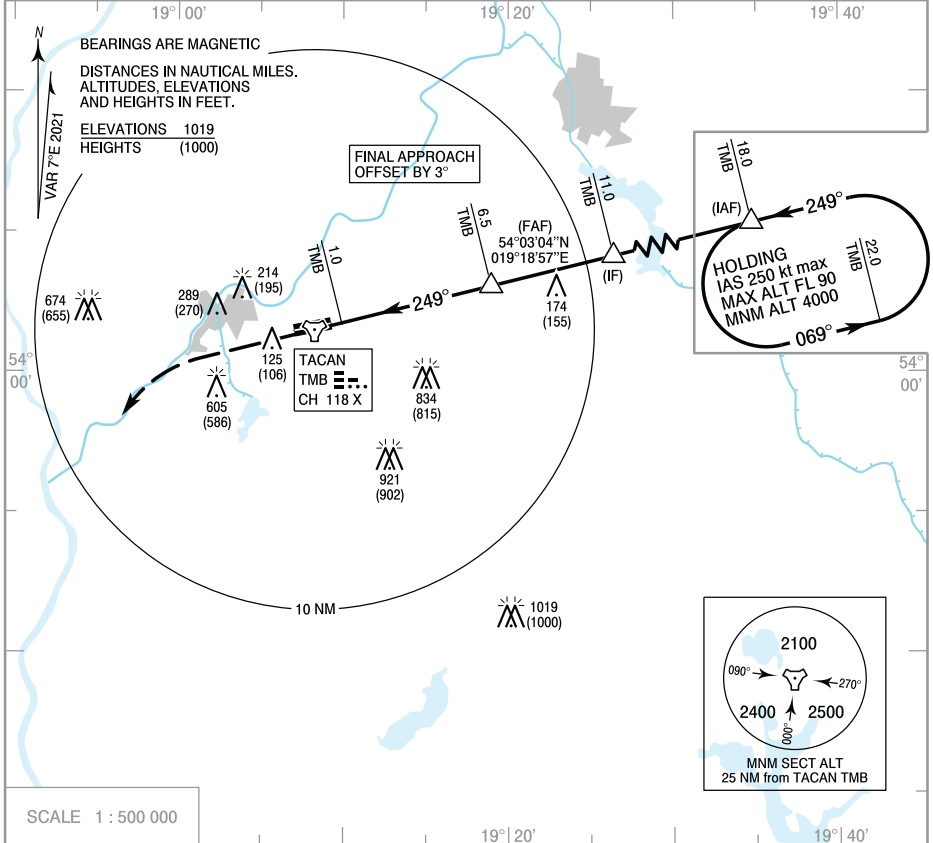
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	53°50'41.0"N	019°11'29.0"E	170.00° GEO (163° MAG) TACAN TMB	11.00 NM TACAN TMB
FAF	54°03'04.0"N	019°18'57.0"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	6.50 NM TACAN TMB
MAPt	54°01'44.3"N	019°09'53.9"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	1.00 NM TACAN TMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

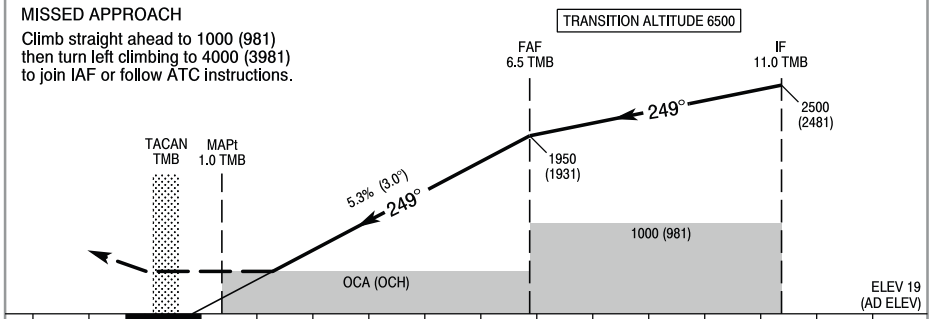
**MALBORK  
TACAN x  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV, heights, OCA (OCH) straight-in, circling changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (981)  
then turn left climbing to 4000 (3981)  
to join IAF or follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.5 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)	479 (460)	Time	min : s	4 : 40	3 : 20	2 : 30	2 : 00	1 : 40	1 : 25	
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling*	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to TMB		6.5	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.9
*Circling south of aerodrome only.						Altitude		1950	1790	1470	1155	840	525	480

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MALBORK  
TACAN x  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

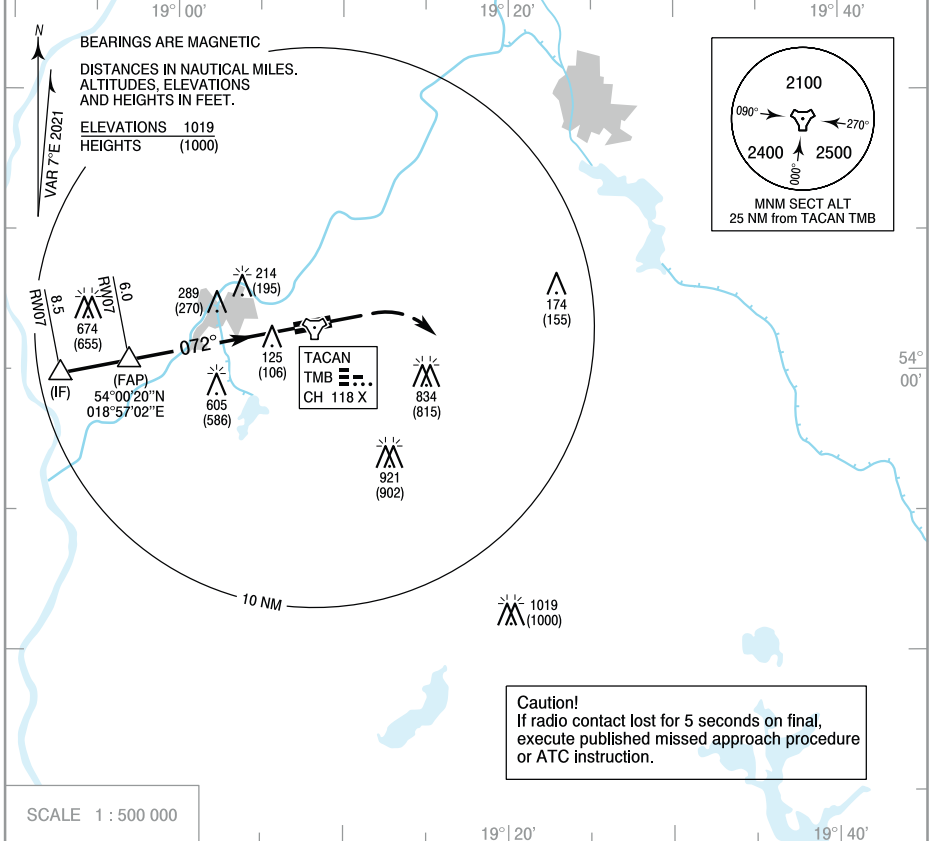
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	54°05'48.4"N	019°37'54.6"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	18.00 NM TACAN TMB
IF	54°04'08.7"N	019°26'21.9"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	11.00 NM TACAN TMB
FAF	54°03'04.0"N	019°18'57.0"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	6.50 NM TACAN TMB
MAPt	54°01'44.3"N	019°09'53.9"E	076.00° GEO (069° MAG) TACAN TMB	1.00 NM TACAN TMB
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

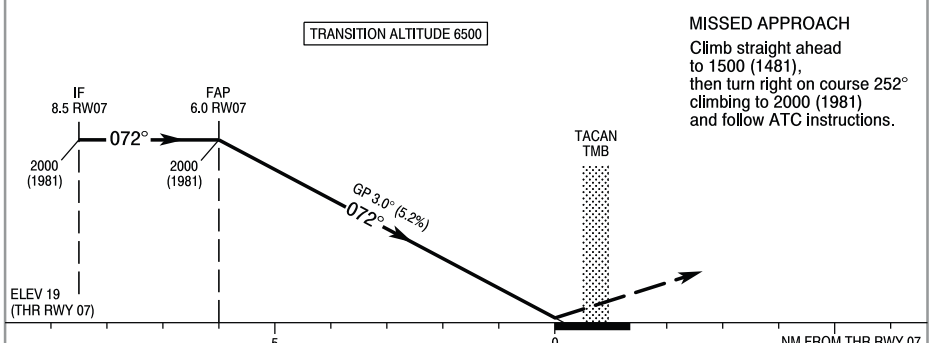
AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 07 ELEV 19 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Malbork PRECISION 118.175, 379.325  
Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
PAR  
RWY 07 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV changed. Circling OCA (OCH) chang. d.



**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1500 (1481), then turn right on course 252° climbing to 2000 (1981) and follow ATC instructions.

Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RW07 6.0 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230		
PAR	299 (280)	299 (280)	299 (280)	299 (280)	299 (280)	kt	5:10	3:35	2:45	2:10	1:50	1:35		
Straight-in						Time								
						Rate of descent	ft/min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling (OCH AAL)*	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to RW07	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6	
*Circling south of aerodrome only.							Altitude	2000	1680	1365	1050	735	420	299



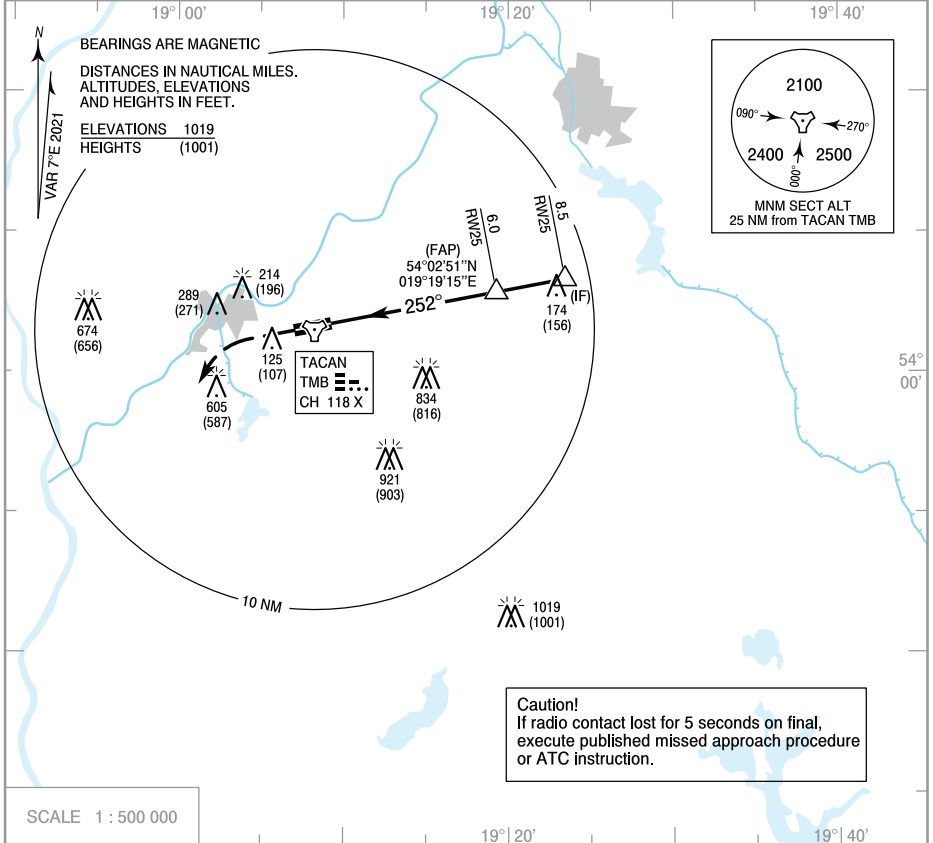
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 19 ft  
THR RWY 25 ELEV 18 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Malbork PRECISION 118.175, 379.325  
Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050  
ATIS 139.900

**MALBORK  
PAR  
RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)**

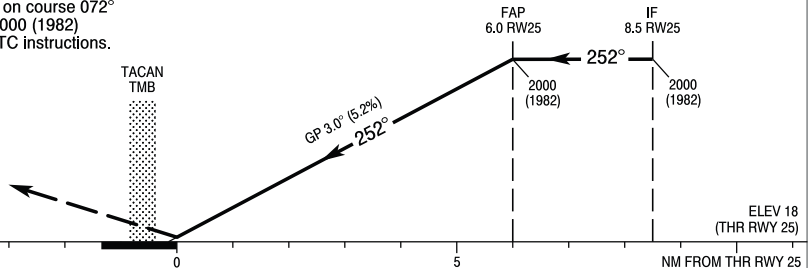


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: AD ELEV changed. Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1482), then turn left on course 072° climbing to 2000 (1982) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RW25 6.0 NM								
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230		
PAR	278 (260)	278 (260)	278 (260)	278 (260)	278 (260)	Time min : s	5 : 10	3 : 35	2 : 45	2 : 10	1 : 50	1 : 35		
Straight-in						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210		
Circling (OCH AAL)*	489 (470)	549 (530)	1229 (1210)	1259 (1240)	1419 (1400)	Dist. to RW25	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6	
*Circling south of aerodrome only.							Altitude	2000	1680	1365	1050	735	420	278

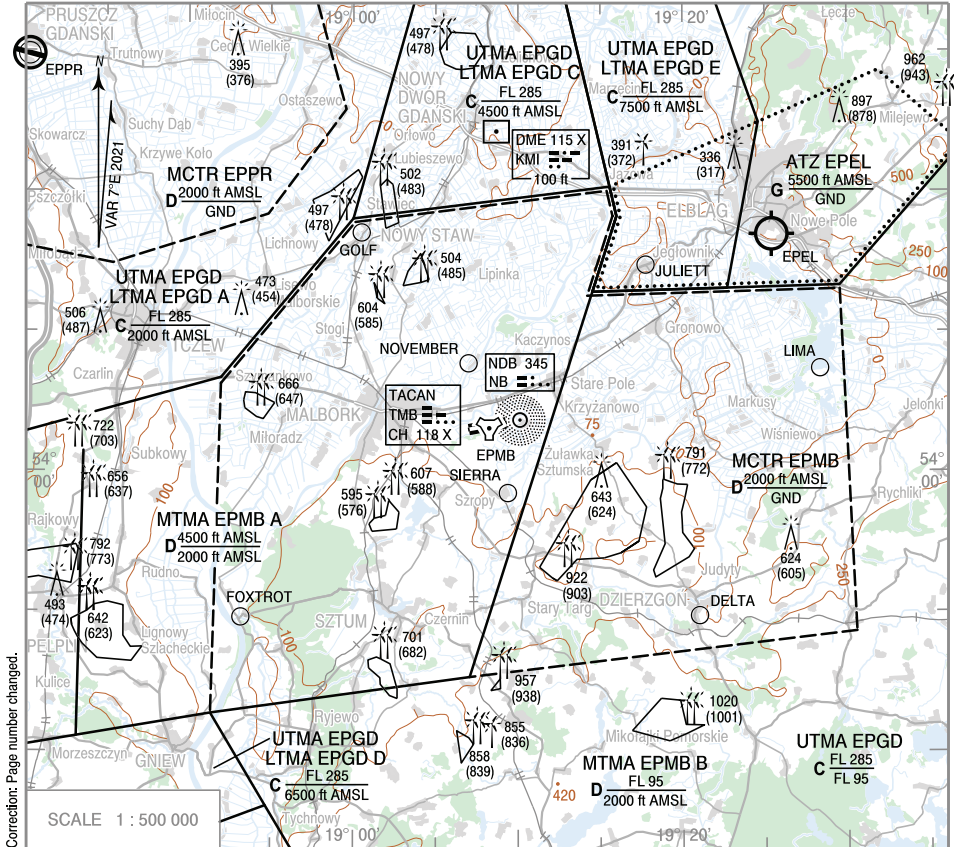
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 19 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDAŃSK INFORMATION 127.150  
Malbork APPROACH 125.200, 240.550  
Malbork TOWER 123.000, 234.050

**MALBORK**



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
DELTA	53°54'50"N	019°21'00"E	Southern end of Dzierzgoń town
FOXTROT	53°54'47"N	018°53'12"E	The Nogat river estuary into the Vistula River
GOLF	54°08'30"N	019°00'30"E	Northern end of Nowy Staw town
JULIETT	54°07'21"N	019°17'45"E	Jęglownik town
LIMA	54°03'40"N	019°28'20"E	Southern edge of Lake Drużno
NOVEMBER	54°03'50"N	019°07'00"E	Szawald town
SIERRA	53°59'12"N	019°09'23"E	Szropy town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPMI AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPMI AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPMI - MIROŚLAWIEC**

**EPMI AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPMI AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	532342N 0160458E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 12/30. centre of RWY 12/30.
2	Odległość, kierunek od miasta	5 km na północ od miasta Mirosławiec.
	Direction and distance from city	5 km north of Mirosławiec city.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	495 ft / 22°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	112 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2021) / 10' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca 12. Bazy Bezzałogowych Statków Powietrznych Jednostka Wojskowa 4338 78-650 Mirosławiec Dowódca: +48-261-525-111
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-525-920 (faks) AFS: EPMIZTZM - MIL TWR AFS: EPMIZAZM - MIL APP AFS: EPMIZPZM - MIL ARO Commander of 12th Unmanned Aerial Vehicles Base Military Unit No. 4338 78-650 Mirosławiec +48-261-525-111

		+48-261-525-920 AFS: EPMIZTZM - MIL TWR AFS: EPMIZAZM - MIL APP AFS: EPMIZPZM - MIL ARO
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-525-112 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-525-583 - MIL APP +48-261-525-113 - MIL ARO +48-261-525-919 - MIL ARO (faks) +48-261-525-112 - MIL TWR +48-261-525-583 - MIL APP +48-261-525-113 - MIL ARO +48-261-525-919 - MIL ARO (fax)

**EPMI AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPMI AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-THU 0600-1430 (0500-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	FRI 0600-1200 (0500-1100) Officer Dyżurny - H24. Dyżurny Logistyki Lotniska - H24.  MON-THU 0600-1430 (0500-1330) FRI 0600-1200 (0500-1100) Duty Officer - H24. Aerodrome Duty Logistics Officer - H24.
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	H24
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	

	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	H24
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24
	<b>ATS</b>	APP: MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym.  H24 APP: MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800), or at other times by arrangement with AD administration.
8	<b>Tankowanie</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.
	<b>Fuelling</b>	After prior consultation with the aerodrome management.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.
	<b>Handling</b>	After prior consultation with the aerodrome management.
10	<b>Ochrona</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.
	<b>Security</b>	After prior consultation with the aerodrome management.
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	<b>Remarks</b>	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1

## EPMI AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPMI AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadowcze</b>	Podnośniki widlowe - 2 (8 t, 2 t).
	<b>Cargo-handling facilities</b>	Fork lift trucks - 2 (8 t, 2 t).
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	Fuel: F-34



3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	3 cysterny - 2 x 33000 L, 1 x 27000 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	3 tank trucks - 2 x 33000 L, 1 x 27000 L.
4	<b>Urządzenia do odładzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	After prior consultation with the aerodrome management.
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	
7	<b>Uwagi</b>	Tlen w stanie gazowym.
	<b>Remarks</b>	4.4.3 - Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym (do 20000L). Powyżej 20000L po wcześniejszym uzgodnieniu z 21. BLT (tel. +48-261-532-816, 261-532- 813). Oxygen (gas). 4.4.3 - After prior consultation with the aerodrome management (up to 20000L). Above 20000L after prior consultation with the 21. Tactical Air Base (phone: +48- 261-532-816, 261-532-813).

## EPMI AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPMI AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Hotele w miejscowości Walcz, Tuczno, Czaplinek, Łowicz Walecki.
	<b>Hotels</b>	Hotels in Walcz, Tuczno, Czaplinek, Łowicz Walecki.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracje w mieście.
	<b>Restaurants</b>	Restaurants in the city.
3	<b>Środki transportu</b>	Samochód dla załogi z lotniska do Mirosławca. Możliwość zamówienia autobusu.
	<b>Transportation</b>	Car for crew from the aerodrome to Mirosławiec. Bus rental possible.

4	<b>Pomoc medyczna</b>	Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w miejscowości Walcz.  First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in Walcz.
	<b>Medical facilities</b>	
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: W mieście. Pocztą: NIL  Bank: In the city. Post: NIL
	<b>Bank and Post office</b>	
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście.  In the city.
	<b>Tourist office</b>	
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPMI AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPMI AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A5 ICAO
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 5 ochrony przeciwpożarowej.  Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 5.
	<b>Rescue equipment</b>	
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Hołownik, wozidła (Su-22 i TS-11).
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Towing machine, guide bars (Su-22 and TS-11).
4	<b>Uwagi</b>	Podniesienie kategorii ppoż. po uzgodnieniu z zarządzającym. Możliwość podniesienia do kategorii A6 po uprzednim złożeniu zamówienia u zarządzającego lotniskiem:  - MON - SUN: na 1 HR przed planowanymi działaniami lotniczymi.  Raising the firefighting category after consultation with the AD Administration. Possibility to raise firefighting category A6 after making prior request to the AD Administration:
	<b>Remarks</b>	

- MON - SUN: 1 HR before the planned air operations.

## EPMI AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA

### EPMI AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	zgarniacz wirnikowy śniegu - 1, odkurzacz lotniskowy - 2, oczyszczarka lotniskowa - 3, plug śnieżny - 6, polewarko-zmywarka - 2, rozsypywarka - 1, spycharko-ladowarka - 1.  rotor snow blower - 1, aerodrome cleaner - 2, runway sweeper- 3, snow plough - 6, sprayer - 2, spreader - 1, dozer/loader - 1.
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. TWY; 3. APN.  1. RWY; 2. TWYs; 3. APNs.
	<b>Clearance priorities</b>	
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL
	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	
4	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> <b>Specially prepared winter runways</b>	NIL
5	<b>Uwagi</b>	NIL

Remarks	
---------	--

**EPMI AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPMI AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK		
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength			
		APN A	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL	
		APN C	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
		A (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL
		B (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL
		C (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/C/W/T		NIL
		D (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/C/W/T		NIL
		E (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL
		F (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/C/W/T		NIL
		G1 (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL
		G2 (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/B/W/T		NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		G3 (AIR)	12.0 m	CONC	PCN 52/R/B/ W/T	NIL
		G4 (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/B/ W/T	NIL
		H (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/C/ W/T	NIL
		I (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/C/ W/T	NIL
		J (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/C/ W/T	NIL
		K (AIR)	10.0 m	CONC	PCN 52/R/B/ W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPMI AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPMI AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na	Wojskowe oznakowanie poziome, żółte. Military yellow markings.
---	---	---

	drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i światła RWY, TWY.
	RWY and TWY markings and lights	RWY and TWYs markings and lights.
3	Poprzeczki zatrzymania	Znaki poziome na TWY.
	Stop bars	Markings on the TWY.
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPMI AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPMI AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
12/APCH	Wzniesienie terenu z antenami ILS/Terrain height with ILS antennae	532414.9N	0160339.1E	7	506	NIE/TAK, NO/YES
12/APCH	Las/Forest	532426.4N	0160314.6E	69	565	NIE/NIE, NO/NO
12/APCH	Wieża/Tower	532543.1N	0160101.1E	165	745	TAK/TAK, YES/YES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża - Hanki/Tower - Hanki	531918.7N	0160901.1E	217	624	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Łowicz Walecki/ Tower - Łowicz Walecki	532001.4N	0160132.9E	312	768	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża GSM-Łowicz Walecki 1/GSM Łowicz Walecki 1 antenna	532004.6N	0160146.8E	204	581	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża - Mirosławiec/Tower - Mirosławiec	532008.5N	0160530.4E	171	512	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża - Mirosławiec 1/ Tower - Mirosławiec 1	532049.1N	0160446.4E	220	611	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Mirosławiec 2/ Tower - Mirosławiec 2	532055.7N	0160507.5E	197	578	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Kalinówka/Tower - Kalinówka	532100.1N	0160642.8E	174	542	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar techniczny/ Technical hangar	532308.5N	0160541.8E	53	525	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek z masztem/ Building with mast	532320.4N	0160519.5E	69	558	NIE/TAK, NO/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Antena ścieżki zniżania ILS/ ILS GP antenna	532321.5N	0160535.2E	53	539	TAK/TAK, YES/YES
	Antena GCA MTI/GCA MTI antenna	532326.2N	0160522.9E	19	506	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża GSM-Nowe Laski/ GSM Nowe Laski antenna	532330.9N	0160753.2E	161	644	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża AVIA-W/AVIA-W tower	532331.7N	0160415.9E	92	598	NIE/TAK, NO/YES
	Antena GCA/GCA antenna	532338.6N	0160453.1E	21	516	NIE/TAK, NO/YES
	Antena GCA MTI/GCA MTI antenna	532358.9N	0160404.1E	21	505	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Wierzchowo/Tower - Wierzchowo	532754.4N	0160609.7E	210	667	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

## EPMI AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPMI AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.



3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR.
	<b>Office responsible for TAF preparation/ period of validity</b>	Aerodrome MET Office/9 HR.
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	Lotnicze dla rejonu lotniska/12 HR TAF/3 HR.
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	Aerodrome forecast/12 HR TAF/3 HR.
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody, TAF, METAR.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL, TAF, METAR.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Internet, telefon, faks.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Internet, phone, fax.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIROŚLAWIEC TWR, MIROŚLAWIEC APP.
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne: +48-261-525-591 +48-261-525-803 (faks) E-mail: <a href="mailto:lbm.miroslawiec@ron.mil.pl">lbm.miroslawiec@ron.mil.pl</a> Aerodrome MET Office:+48-261-525-591 +48-261-525-803 (fax) E-mail: <a href="mailto:lbm.miroslawiec@ron.mil.pl">lbm.miroslawiec@ron.mil.pl</a>
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	

## EPMI AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ

## EPMI AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom progów i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
12	125.000°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 52/R/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	532405.09N 0160402.63E END: NIL 111.9	493.4 485.6
30	305.000°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 52/R/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	532319.16N 0160553.26E END: NIL 111.9	491.5 492.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
12	0.1%	150 x 45	400 x 350	3250 x 345	NIL	450 M BAK 12	NIL
30	0.1%	150 x 45	350 x 350	3250 x 345	NIL	402 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
12	System hamujący BAK-12, linia: odległość od THR 12 - 450 m. Aktywny na żądanie po uprzednim zgłoszeniu 72 godziny wcześniej i uzyskaniu akceptacji przez zarządzającego lotniskiem.  BAK-12 braking system, cable: 450 m FM THR 12. It is activated on request after prior notification 72 HR earlier and obtaining approval from the aerodrome administrator.
30	System hamujący BAK-12, linia: odległość od THR 30 - 402 m. Aktywny na żądanie po uprzednim zgłoszeniu 72 godziny wcześniej i uzyskaniu akceptacji przez zarządzającego lotniskiem.  BAK-12 braking system, cable: 402 m FM THR 30. It is activated on request after prior notification 72 HR earlier and obtaining approval from the aerodrome administrator.

## EPMI AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPMI AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
12	2500	2900	2650	2500	NIL
12	2000	2400	2150	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C
12	2300	2700	2450	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY E
30	2500	2850	2650	2500	NIL
30	2000	2350	2150	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY B

**EPMI AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ**  
**EPMI AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
12	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	NIL	NIL	NIL
30	CALVERT SFL	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
12	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m: W/Y W last 600 m: W/Y	R	NIL
30	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m: W/Y W last 600 m: W/Y	R	NIL

### EPMI AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPMI AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie./NIL
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue./NIL
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/3 MIN.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/3 MIN.
5	Uwagi	NIL

	Remarks	
--	---------	--

**EPMI AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW  
EPMI AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPMI AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO  
EPMI AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>MIROSLAWIEC (EPMI) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533400N 0155631E 532311N 0154321E 531010N 0161430E 532133N 0162719E 533400N 0155631E	2500 ft  GND	D	Mirosławiec PRECYZYJNY 118.575 MHz PL Mirosławiec PRECISION 118.575 MHz EN Mirosławiec WIEŻA 128.475 MHz PL Mirosławiec TOWER 128.475 MHz EN Mirosławiec PRECYZYJNY 234.075 MHz (UHF) PL Mirosławiec PRECISION 234.075 MHz (UHF) EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
			Mirosławiec WIEŻA 264.875 MHz (UHF) PL Mirosławiec TOWER 264.875 MHz (UHF) EN			

**EPMI AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPMI AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**



Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
MIL APP MIROŚLAWIEC	Miroslawiec ZBLIŻANIE Miroslawiec APPROACH	126.575	NIL	NIL	0700 MON - 1900 FRI (0600-1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym. 0700 MON - 1900 FRI (0600-1800) at other times by arrangement with AD administration.	NIL
		234.875			0700 MON - 1900 FRI (0600-1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym. 0700 MON - 1900 FRI (0600-1800) at other times by arrangement with AD administration.	(UHF)  (UHF)

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
MIL TWR MIROSLAWIEC	Mirosławiec WIEŻA	128.475	NIL	NIL	H24	NIL
	Mirosławiec TOWER	264.875			H24	(UHF) (UHF)
PAR	Mirosławiec PRECYZYJNY Mirosławiec PRECISION	118.575	NIL	NIL	Po uzgodnieniu z zarządzającym. After arrangement with AD administration.	NIL
		234.075			Po uzgodnieniu z zarządzającym. After arrangement with AD administration.	(UHF) (UHF)

**EPMI AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPMI AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA 2000M	-	ASR 9.025 GHz PAR 9.125 GHz SSR 1030 MHz	H24	532338.5N 0160453.1E	NIL	NIL	0.14 km N FM RCL, 1.25 km FM THR wzdłuż RWY 30  0.14 km N FM RCL, 1.25 km FM THR along RWY 30
ILS LOC 30 (05°E/JAN 21) CAT I	IMI	110.900 MHz	H24	532414.9N 0160339.1E	NIL	NIL	NIL
ILS GP 30	-	330.800 MHz	H24	532322.4N 0160533.0E	NIL	NIL	0.1295 km S FM RCL, 0.373 km W FM THR 30 wzdłuż RWY RCL.  0.1295 km S FM RCL, 0.373 km W

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							FM THR 30 along RCL. RDH: 52 ft GP 3.0°
DME 30	IMI	CH 46X	H24	532322.4N 0160533.0E	600 ft AMSL	NIL	NIL
NDB	NA	297.000 kHz	H24	532302.1N 0160634.4E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TMI	CH 100Y	H24	532405.9N 0160417.8E	NIL	NIL	NIL

## EPMI AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPMI AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 Zamiar wykonania operacji lotniczej

Zamiar wykonania operacji lotniczej należy zgłosić formularzem PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMI 72 HR przed wykonaniem planowanej operacji lotniczej.

Formularz PPR dostępny jest na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:  
[https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR\\_EPMI.pdf](https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR_EPMI.pdf)

Formularz należy przesłać na adres e-mail EPMI ARO:  
e-mail: [12bbsp.aro\\_epmi@ron.mil.pl](mailto:12bbsp.aro_epmi@ron.mil.pl)

### 2 Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków

### 1 An intention to conduct an air traffic operation

An intention to conduct an air traffic operation shall be notified by means of PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMI 72 HR in advance of the planned operation.

The PPR form is available at the AD Administrator's website:  
[https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR\\_EPMI.pdf](https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR_EPMI.pdf)

The form should be sent to the EPMI ARO:  
e-mail: [12bbsp.aro\\_epmi@ron.mil.pl](mailto:12bbsp.aro_epmi@ron.mil.pl)

### 2 Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified

powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania operacji lotniczej zgodnie z punktem 4.20.1. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

### 3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

#### 3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

3.1.1. Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku MIROSLAWIEC mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

Decyzję o rozpoczęciu przygotowań, wprowadzeniu, zawieszeniu oraz odwołaniu LVP na lotnisku podejmuje kontroler TWR. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

#### UWAGA

Procedury LVP nie są wdrażane, gdy prowadzona jest akcja odśnieżania lotniska. Rozpoczęcie odśnieżania wiąże się z koniecznością odwołania LVP.

3.1.2. Po analizie planowanej sytuacji ruchowej (brak planowanych odlotów statków powietrznych), w celu umożliwienia swobodnego poruszania się pojazdów po polu manewrowym lotniska, kontroler TWR może odstąpić od wprowadzenia LVP. Operacje LVP na lotnisku MIROSLAWIEC są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

#### 3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

##### 3.2.1 Faza przygotowania do LVP

3.2.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się, jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania.

3.2.1.2. TWR MIROSLAWIEC nakazuje wycofanie się pojazdów i osób poza pole manewrowe i jego sąsiedztwo za wyjątkiem pojazdów bezpośrednio zaangażowanych, tj. DLL (pojazdy dyżurnego logistyka lotniska), DTL (pojazdy dyżurnego technika lotniska).

3.2.1.3. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, an intention to conduct an air operation is required to be notified in accordance with point 4.20.1. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft - only with the AD administration.

### 3 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

#### 3.1 GENERAL PROVISIONS

3.1.1. Procedures for carrying out low visibility operations (LVP) at MIROSLAWIEC aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

A decision to commence the preparation, introduce, suspend or terminate the LVP at the aerodrome is issued by the TWR controller. LVPs shall not be applied for emergency situations.

#### REMARK

LVP procedures shall not be implemented during aerodrome snow removal. The beginning of the snow removal requires LVP to be terminated.

3.1.2. After examination of the planned traffic situation (no planned departures of aircraft), to enable free movement of vehicles on manoeuvring area, the TWR controller may withdraw from the introduction of LVP. LVP at MIROSLAWIEC aerodrome may be performed during day and night, provided that the RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are working and switched on.

#### 3.2 CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

##### 3.2.1 The LVP preparation phase

3.2.1.1. Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels.

3.2.1.2. MIROSLAWIEC TWR requires withdrawal of vehicles and persons from the manoeuvring area and its vicinity except for vehicles directly involved, i.e. DLLs (Duty Logistics Officer vehicles), DTLs (Duty Aerodrome Technician vehicles).

3.2.1.3. In case of the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with a increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

### 3.2.2 Wprowadzenie LVP

3.2.2.1. Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej.

3.2.2.2. Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych oraz pojazdy na polu manewrowym o wprowadzeniu operacji LVP poprzez dwukrotne nadanie drogą radiową (na kanale FM) oraz na częstotliwości TWR MIROSLAWIEC 128,475 MHz komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

„DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO”.

3.2.2.3. Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kolowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszał się tylko jeden statek powietrzny, a kolowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście pojazdu FOLLOW ME.

3.2.2.4. W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części RWY.

### UWAGA

W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

### 3.2.3 Zawieszenie LVP

Kontroler TWR zawiesza obowiązywanie LVP w przypadkach:

- a. gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- b. utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się na polu manewrowym;
- c. stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- d. stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;
- e. zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- f. uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- g. zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.

W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, kontroler TWR informuje o tym fakcie załogi statków powietrznych. W

### 3.2.2 Introduction of LVP

3.2.2.1. LVP operations shall be commenced when the VIS falls at 800 m (RVR - 550 m) or less.

3.2.2.2. The TWR controller informs the aircraft crews and vehicles on the manoeuvring area on introduction of LVP through double-issuing a message via radio (on a FM frequency) and on frequency of MIROSLAWIEC TWR 128.475 MHz with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES”.

“LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION”.

3.2.2.3. The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area in a given time and aircraft taxiing is permissible in the FOLLOW ME assistance only.

3.2.2.4. During LVP, take-offs from the intermediate part of RWY are forbidden.

### REMARK

During LVP, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

### 3.2.3 Suspension of LVP

The TWR controller suspends LVP when:

- a. the actual VIS value falls below 400 m;
- b. there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;
- c. a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- d. there is navigation lights failure;
- e. there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;
- f. he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;
- g. there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

In the case a decision on suspension of LVP has been taken, the TWR controller informs aircraft crews on this fact.

czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

### 3.2.4 Odwołanie LVP

3.2.4.1. Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą.

3.2.4.2. Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych oraz pojazdy na polu manewrowym o odwołaniu operacji LVP poprzez dwukrotne nadanie drogą radiową (na kanale FM) oraz częstotliwości TWR MIROSLAWIEC 128,475 MHz komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM ODWOŁANIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

## 4 Procedura OVERHEAD PATTERN

Minimalna widzialność dla procedury OVERHEAD PATTERN wynosi 5 km.

Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 2500 ft AMSL (2000 ft AGL) i w odległości 1-5 NM od progu RWY IN USE.

Na żądanie załogi statku powietrznego TWR MIROSLAWIEC może określić inną niż przyjęta wysokość i lokalizacja punktu INITIAL dla procedury OVERHEAD PATTERN.

## 5 Procedury dla samolotów transportowych

Dopuszcza się na wykonywanie procedur taktycznych do lądowania dla wojskowych samolotów transportowych po akceptacji TWR MIROSLAWIEC. Zakłada się, że wszystkie procedury wykonywane są zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR, a prośba załogi statku powietrznego w locie IFR o wykonanie ww. procedur wiąże się z automatycznym przejściem do lotu VFR.

Kontroler TWR MIROSLAWIEC stosuje frazeologię zgodnie z zasadami:

- a. dla procedur STRAIGHT IN, OVERHEAD, TEARDROP, ABEAM, HIGH SPEED DOWNWIND oraz SPIRAL DOWN w celu określenia punktu rozpoczęcia procedury taktycznego podejścia do lądowania:  
„ZGŁOŚ INITIAL”;
- b. dla procedur OVERHEAD oraz SPIRAL DOWN dla określenia miejsca wykonania zakrętu:  
„MOŻESZ WYKONAĆ PRAWY/LEWY BREAK (WG UZNANIA PILOTA)”;
- c. dla procedury ABEAM w celu potwierdzenia miejsca i możliwości kontynuowania podejścia:

When the LVP are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs and aircraft movements in the manoeuvring area.

### 3.2.4 Termination of LVP

3.2.4.1. LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated.

3.2.4.2. The TWR controller informs the aircraft crews and vehicles on the manoeuvring area on the termination of LVP through double-issuing a message via radio (on a FM frequency) and on frequency of MIROSLAWIEC TWR 128.475 MHz with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE TERMINATION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES”.

## 4 OVERHEAD PATTERN procedure

Minimum visibility of 5 km for the OVERHEAD PATTERN procedure applies.

The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 2500 ft AMSL (2000 ft AGL) and within a distance of 1-5 NM from the THR of RWY IN USE.

At the request of the air crew, MIROSLAWIEC TWR may specify the altitude and location of the INITIAL point other than the considered altitude and location for the OVERHEAD PATTERN procedure.

## 5 Procedures for cargo aeroplanes

Tactical approach procedures for military cargo aeroplanes are permissible after approval of MIROSLAWIEC TWR. It is assumed that all procedures are conducted under VFR and a request of the crew conducting an IFR flight for the below-mentioned procedures involves an automatic change to VFR.

The controller of MIROSLAWIEC TWR shall use phraseology in compliance with the following provisions:

- a. for STRAIGHT IN, OVERHEAD, TEARDROP, ABEAM, HIGH SPEED DOWNWIND and SPIRAL DOWN procedures in order to determine the point of commencement of tactical approach procedure:  
“REPORT INITIAL”;
- b. for OVERHEAD and SPIRAL DOWN procedures to determine the place of turn:  
“RIGHT/LEFT BREAK APPROVED (BREAK AT PILOT DISCRETION)”;
- c. for ABEAM procedure to confirm the place and possibility to continue an approach:  
“NORTH/SOUTH ABEAM APPROVED”.

„MOŻESZ WYKONAĆ PODEJŚCIE Z PÓŁNOCY/  
POŁUDNIA”.

#### 6 Procedury dla bezzałogowych statków powietrznych

Loty bezzałogowych statków powietrznych wykonywane są w wydzielonych sektorach MCTR oraz w MTMA. W czasie wykonywania operacji lotniczych przez bezzałogowe statki powietrzne możliwe są doraźne ograniczenia w ruchu lotniczym dla załogowych statków powietrznych.

W przypadku zamiaru wykonania operacji lotniczych przez załogowe statki powietrzne w przestrzeni MCTR/MTMA lotniska MIROSLAWIEC zaleca się koordynację telefoniczną z TWR MIROSLAWIEC w celu uszczegółowienia zasad wykonania lotu.

#### 6 Procedures for unmanned aerial vehicles

Flights of unmanned aerial vehicles are conducted within the designated sectors of MCTR and MTMA. During flights of unmanned aerial vehicles, temporary air traffic limitations for manned aircraft are possible.

In case of intention to conduct air operations by manned aircraft within MCTR/MTMA of MIROSLAWIEC aerodrome, it is recommended to establish phone coordination with MIROSLAWIEC TWR to specify the flight rules.

## EPMI AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPMI AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPMI AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPMI AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

#### 1 Procedury dla lotów VFR

Doloty i odloty VFR do/z lotniska EPMI oraz tranzyt VFR przez MCTR/MTMA należy wykonywać przez następujące punkty VFR:

#### 1 Procedures for VFR flights

VFR arrivals and departures to/from MIROSLAWIEC aerodrome and VFR transit through MCTR/MTMA should be conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
DELTA	531627N 0160721E	M. Płociczno Płociczno town
GOLF	532215N 0162540E	M. Golce Golce town
HOTEL	531944N 0160227E	Stacja paliw w m. Łowicz Walecki Petrol station in Łowicz Walecki town



Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
INDIA	532201N 0162020E	M. Boguszyn Boguszyn town
KILO	531754N 0155421E	M. Kalisz Pomorski Kalisz Pomorski town
LIMA	532730N 0155644E	M. Lubieszewo Lubieszewo town
MIKE	532858N 0162043E	M. Machliny Machliny town
NOVEMBER	532445N 0160558E	Ferma niedaleko m. Żeńsko Farm building next to Żeńsko town
OSCAR	532631N 0161000E	M. Będłino Będłino town
PAPA	532025N 0161442E	M. Piecnik Piecnik town
SIERRA	532205N 0160452E	M. Mirosławiec Górny Mirosławiec Górny town
TANGO	531138N 0160916E	M. Tuczo Tuczo town
VICTOR	532635N 0161603E	Skrzyżowanie dróg w m. Świerczyna Intersection in Świerczyna town
WHISKEY	531637N 0162748E	M. Walcz Walcz town

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
X-RAY	532932N 0155138E	M. Gudowo Gudowo town
ZULU	533132N 0160021E	M. Złocieniec Złocieniec town

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPMI oraz MTMA EPMI możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR MIROSLAWIEC lub APP MIROSLAWIEC wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

## 2 Procedury utraty łączności dla lotów VFR

2.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR/MTMA MIROSLAWIEC bez zamiaru lądowania na lotnisku EPMI, nastąpi przed osiągnięciem granic przestrzeni kontrolowanej, wlot do MCTR/MTMA jest zabroniony.

2.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku EPMI, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA należy na wysokości nie wyższej niż 2000 ft AMSL:

- z kierunku północnego wykonać wlot do MCTR wyłącznie po trasie **ZULU-OSCAR-NOVEMBER**;
- z kierunku południowego wykonać wlot do MCTR wyłącznie po trasie **KILO-HOTEL-SIERRA** lub **TANGO-HOTEL-SIERRA**;
- po osiągnięciu punktu **SIERRA** lub **NOVEMBER** oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotów;
- 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 **NOVEMBER** lub **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- w przypadku braku sygnału świetlnego z wieży kontroli lotów, po oczekiwaniu 5 minut nad punktami **NOVEMBER** lub **SIERRA** i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania, wykonać jak najkrótsze podejście i

Overflights of aircraft through EPMI MCTR and EPMI MTMA are after obtaining permission from MIROSLAWIEC TWR or MIROSLAWIEC APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

## 2 Loss of communications procedures for VFR flights

2.1. Entry into the MCTR/MTMA is forbidden if the loss of communications occurs before reaching the controlled airspace boundary during a flight with a filed flight plan and involving entry into the MIROSLAWIEC MCTR/MTMA without intention to land at EPMI aerodrome.

2.2. If the loss of communications occurs before reaching the MCTR/MTMA boundary during a flight with a filed flight plan and with the intention to land at EPMI aerodrome, the air crew shall at an altitude not higher than 2000 ft AMSL:

- enter MCTR from the north only along **ZULU-OSCAR-NOVEMBER**;
- enter MCTR from the south only along **KILO-HOTEL-SIERRA** or **TANGO-HOTEL-SIERRA**;
- after reaching **SIERRA** or **NOVEMBER** points, expect light signals from the air traffic control tower;
- after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- after receiving a red signal, hold at **NOVEMBER** or **SIERRA** until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- if case there is no signal from the control tower, after holding for 5 minutes at **NOVEMBER** or **SIERRA** and in the absence of traffic in the landing straight-in, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;

lądowanie na RWY najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych;

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

2.3. Jeżeli utrata łączności nastąpiła na ziemi, ale statek powietrzny rozpoczął ruch związany z odlotem, a dalsze próby nawiązania łączności nie powiodły się, załoga:

- a. zatrzyma statek powietrzny;
- b. będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.

W przypadku, gdy statek powietrzny znajduje się na drodze startowej, załoga:

- a. opuści drogę startową w pierwszą możliwą drogę kolowania;
- b. zatrzyma statek powietrzny;
- c. będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.

2.4. Jeżeli utrata łączności wystąpi po odlocie należy:

- ustawić SQUAWK 7600;
- gdy ma zastosowanie, jak najszybciej zwolnić przedłużoną oś centralną RWY 12/30, kontynuować lot w pozycję outside downwind w kierunku punktu **NOVEMBER** lub **SIERRA**. Opuszczenie MCTR/MTMA MIROSLAWIEC jest zabronione;
- po osiągnięciu punktu **SIERRA** lub **NOVEMBER** oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotów;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktami **NOVEMBER** lub **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- w przypadku braku sygnału świetlnego z wieży kontroli lotów, po oczekiwaniu 5 minut nad punktami **NOVEMBER** lub **SIERRA** i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania, wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;

- immediately after landing, vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.

2.3. If loss of communications occurred on the ground but the aircraft has already commenced to depart and further attempts to establish communications failed, the crew will:

- a. stop the aircraft;
- b. wait for an aerodrome services vehicle.

When the aircraft is on the runway, the crew shall:

- a. immediately vacate the runway at the first available TWY
- b. stop the aircraft;
- c. wait for an aerodrome services vehicle.

2.4. If loss of communications occurs after departure, the following shall be followed:

- set SQUAWK to 7600;
- if applicable, vacate extended RWY 12/30 centre line as soon as possible, continue to outside downwind position towards **NOVEMBER** or **SIERRA** points. Leaving MCTR/MTMA MIROSLAWIEC is forbidden;
- after reaching **SIERRA** or **NOVEMBER** points, await visual signals given from the control tower;
- after receiving green visual signal, execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;
- after receiving a red visual signal, hold over **NOVEMBER** or **SIERRA** points until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;
- in case there is no visual signal from the control tower after holding for 5 minutes over **NOVEMBER** or **SIERRA** points and in case no traffic movement is observed on the landing straight-in, execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;
- after landing vacate the RWY immediately into the first possible TWY and wait for the aerodrome service vehicle;

- wszystkie manewry należy poprzedzać nadawaniem na ślepo.

### 3 Procedury utraty łączności dla lotów IFR

3.1. Statki powietrzne przylatujące (dla podejść przyrządowych):

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać do lotu na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPMI;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne od TWR EPMI;
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania procedury podejścia do lądowania.

3.2. Statki powietrzne przylatujące (wg radaru precyzyjnego podejścia):

- od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji, przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund;
- w przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga - PAR EPMI. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP MIROSLAWIEC;

- all manoeuvres shall be preceded by blind transmission.

### 3 Loss of communications procedures for IFR flights

3.1. Arriving aircraft (for instrument approaches):

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPMI;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the EPMI TWR for light signals;
- g. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

3.2. Arriving aircraft (on the basis of precision approach radar):

- after the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be not greater than 5 seconds;
- in case of a break greater than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the EPMI PAR. If loss of communications has been found with the PAR controller, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with MIROSLAWIEC APP;
- if multiple attempts to establish radio contact with PAR, APP or TWR controller have failed, rules specified in point

- w przypadku, gdy dalsze próby nawiązania łączności z kontrolerem PAR, APP lub TWR nie powiodły się, należy zastosować się do zasad określonych w pkt. 4.22.3.1 Statki powietrzne przylatujące (dla podejść przyrządowych).

### 3.3. Statki powietrzne odlatujące:

3.3.1. W przypadku, gdy odlatujący statek powietrzny wykonał start a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR/MTMA EPMI, załoga będzie się stosowała do następujących zasad:

- ustawić kod transpondera na 7600;
- przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPMI;
- po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę do lądowania;
- po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR EPMI;
- po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania procedury podejścia do lądowania.

3.3.2. W przypadku, gdy odlatujący statek powietrzny rozpoczął ruch związany z odlotem, a utrata łączności nastąpiła przed rozpoczęciem procedury odlotu, a statek powietrzny znajduje się poza drogą startową, załoga:

- zatrzyma statek powietrzny;
- będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.

W przypadku, gdy statek powietrzny znajduje się na drodze startowej, załoga:

4.22.3.1 Arriving aircraft (for instrument approaches) shall be applicable.

### 3.3. Departing aircraft:

3.3.1. When a departing aircraft carried out a take-off operation and the loss of communications occurred within the EPMI MCTR/MTMA, the crew shall follow these rules:

- set the transponder to code 7600;
- for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPMI;
- after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- after stabilizing within the final approach segment, observe the EPMI TWR for light signals;
- after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another approach procedure.

3.3.2. When a departing aircraft commences departure movement and the loss of communications occurred before the procedure has been commenced and the aircraft is outside the runway, the crew will:

- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.

When the aircraft is on the runway, the crew will:

- immediately vacate the runway at the first available TWY;

- a. opuści drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania;
- b. zatrzyma statek powietrzny;
- c. będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.
- b. stop the aircraft;
- c. wait for an aerodrome services vehicle.

## EPMI AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPMI AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. W przypadku wykonywania operacji przez bezałogowe statki powietrzne w granicach poziomych i pionowych kręgu nadlotniskowego oraz jego bliskości należy spodziewać się oczekiwania nad punktami wlotowymi lub po uwzględnieniu sytuacji ruchowej, dołot do **OSCAR/NOVEMBER** lub **DELTA/SIERRA**, a następnie oczekiwanie nad ww. punktami do momentu odlotu/ładowania bezałogowego statku powietrznego.
2. Na wyraźną prośbę załóg oraz po uzyskaniu akceptacji TWR, możliwe jest wykonanie operacji startu i lądowania śmigłowców z miejsca innego niż RWY IN USE.
3. TWY H oraz TWY I są niewidoczne dla kontrolera lotniska.
1. While unmanned aerial vehicle operations are conducted within lateral and vertical limits of the aerodrome traffic circuit and nearby, holding should be expected over entry points or, after taking into account traffic situation, perform arrival to **OSCAR/NOVEMBER** or **DELTA/SIERRA** and then hold over the above-mentioned points until departure/landing of the unmanned aerial vehicle.
2. At the explicit request of the crews and after obtaining approval from TWR, it is possible to conduct a take-off and landing operations of helicopters from the place other than RWY IN USE.
3. TWY H and TWY I are invisible for the AD controller.

## EPMI AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPMI AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPMI 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 12, RWY 30)	AD 4 EPMI 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS or LOC) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 3

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 12 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 30 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMI 12 - 11
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPMI 13 - 1

**EPMI AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPMI AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

AERODROME CHART - ICAO

53°23'42" N  
016°04'58" E

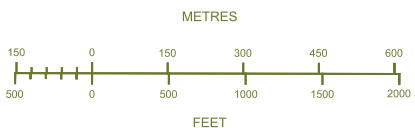
ELEV 495 ft  
GEOID UND. 112 ft

Mirowsławiec APPROACH  
Mirowsławiec TOWER

126.575  
128.475

MIROSLAWIEC

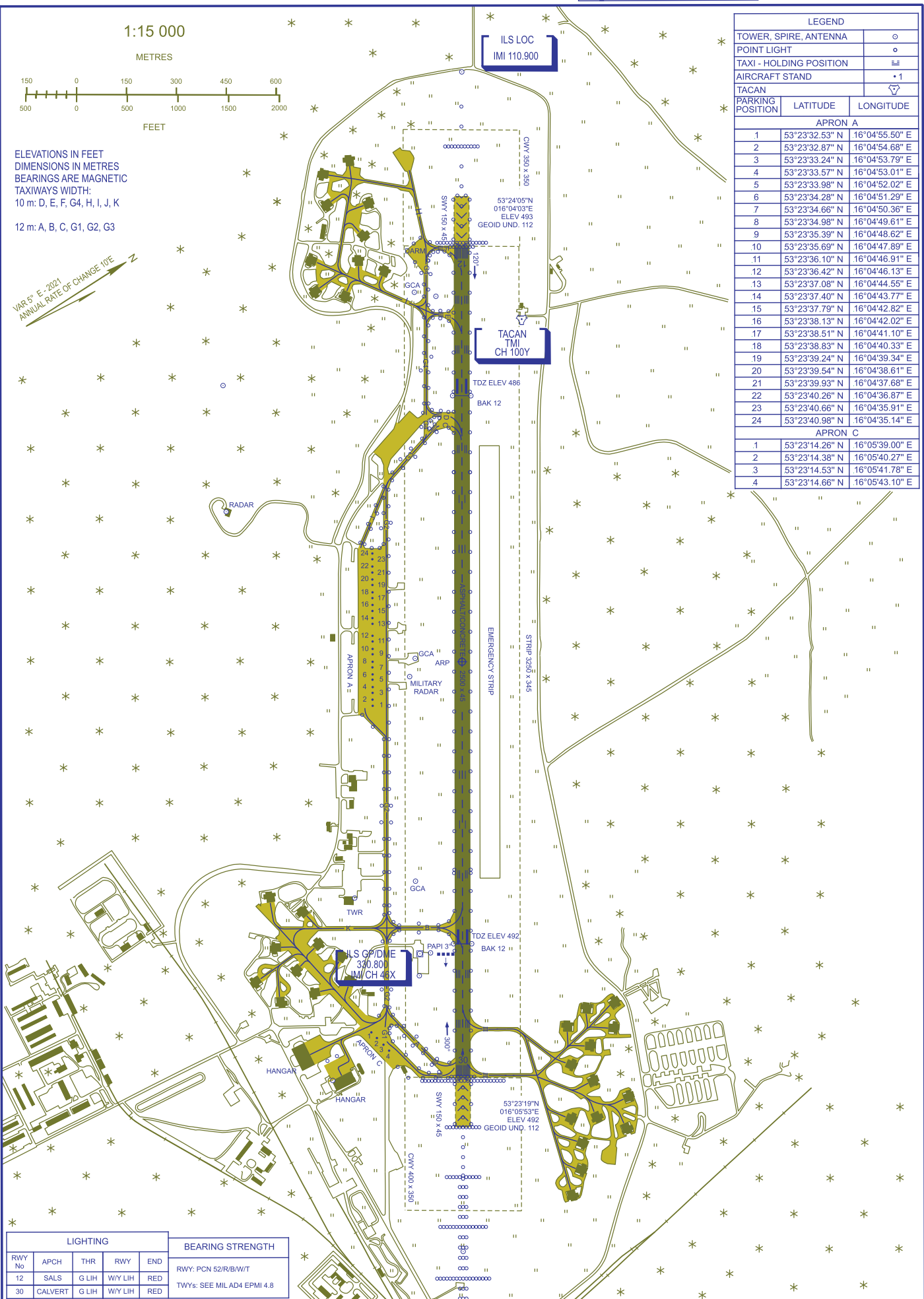
1:15 000



ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH:  
10 m: D, E, F, G4, H, I, J, K  
12 m: A, B, C, G1, G2, G3

VAR 6° E-2021  
ANNUAL RATE OF CHANGE 10E

LEGEND		
TOWER, SPIRE, ANTENNA	○	
POINT LIGHT	◦	
TAXI - HOLDING POSITION	≡	
AIRCRAFT STAND	•1	
TACAN	▽	
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON A		
1	53°23'32.53" N	16°04'55.50" E
2	53°23'32.87" N	16°04'54.68" E
3	53°23'33.24" N	16°04'53.79" E
4	53°23'33.57" N	16°04'53.01" E
5	53°23'33.98" N	16°04'52.02" E
6	53°23'34.28" N	16°04'51.29" E
7	53°23'34.66" N	16°04'50.36" E
8	53°23'34.98" N	16°04'49.61" E
9	53°23'35.39" N	16°04'48.62" E
10	53°23'35.69" N	16°04'47.89" E
11	53°23'36.10" N	16°04'46.91" E
12	53°23'36.42" N	16°04'46.13" E
13	53°23'37.08" N	16°04'44.55" E
14	53°23'37.40" N	16°04'43.77" E
15	53°23'37.79" N	16°04'42.82" E
16	53°23'38.13" N	16°04'42.02" E
17	53°23'38.51" N	16°04'41.10" E
18	53°23'38.83" N	16°04'40.33" E
19	53°23'39.24" N	16°04'39.34" E
20	53°23'39.54" N	16°04'38.61" E
21	53°23'39.93" N	16°04'37.68" E
22	53°23'40.26" N	16°04'36.87" E
23	53°23'40.66" N	16°04'35.91" E
24	53°23'40.98" N	16°04'35.14" E
APRON C		
1	53°23'14.26" N	16°05'39.00" E
2	53°23'14.38" N	16°05'40.27" E
3	53°23'14.53" N	16°05'41.78" E
4	53°23'14.66" N	16°05'43.10" E



LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 52/R/B/W/T	
12	SALS	G LIH	W/Y LIH	RED	TWYs: SEE MILAD4 EPMI 4.8	
30	CALVERT	G LIH	W/Y LIH	RED		

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: APRON B, TWY L, TWY M deleted.



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

**AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO**  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

MIROŚLAWIEC  
RWY 12/30

RWY 12 - 30

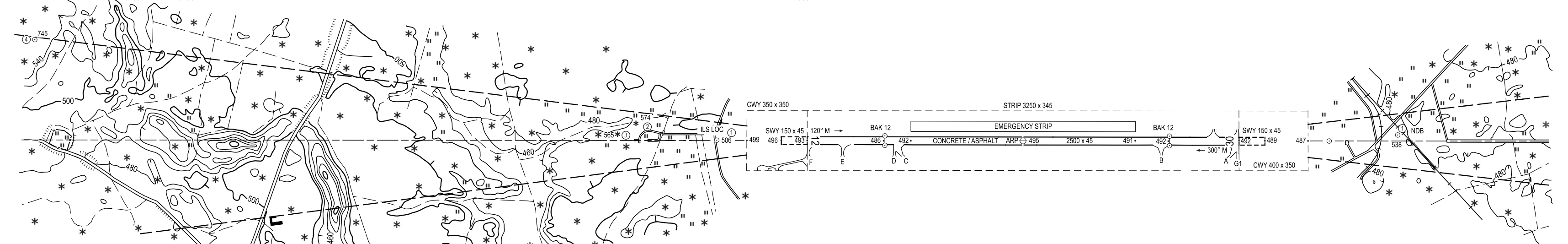
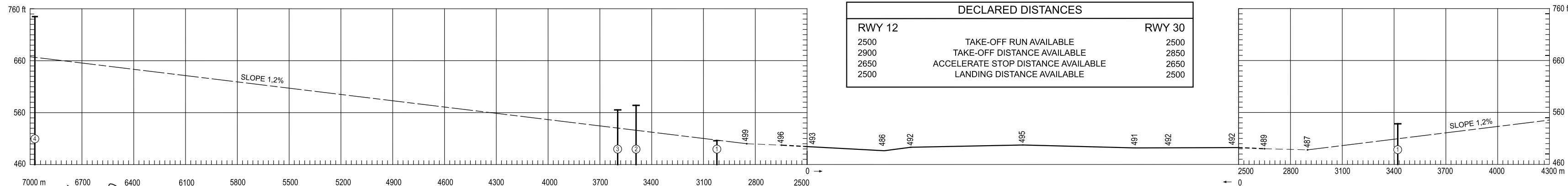
DECLARED DISTANCES		
RWY 12		RWY 30
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2500
2900	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2850
2650	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2650
2500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500

MAGNETIC  
VARIATION 5°E 2021

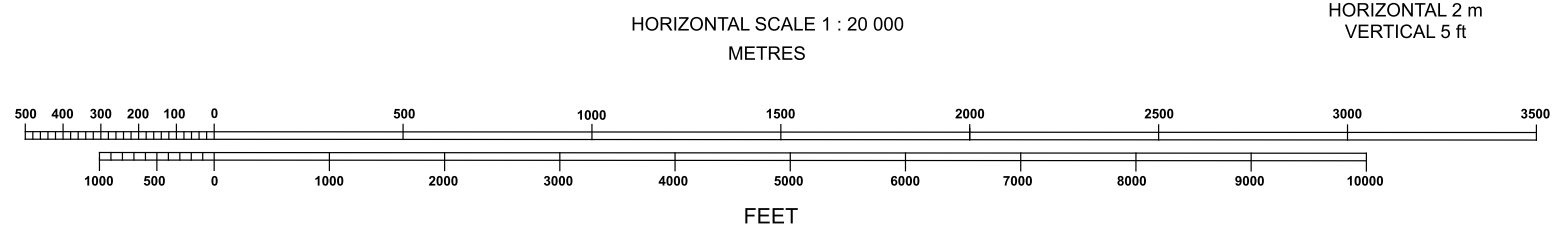
METRES

FEET

VERTICAL SCALE  
1 : 2 000



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 500 ~



ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 2 m  
VERTICAL 5 ft

AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: TWY L, TWY M deleted.

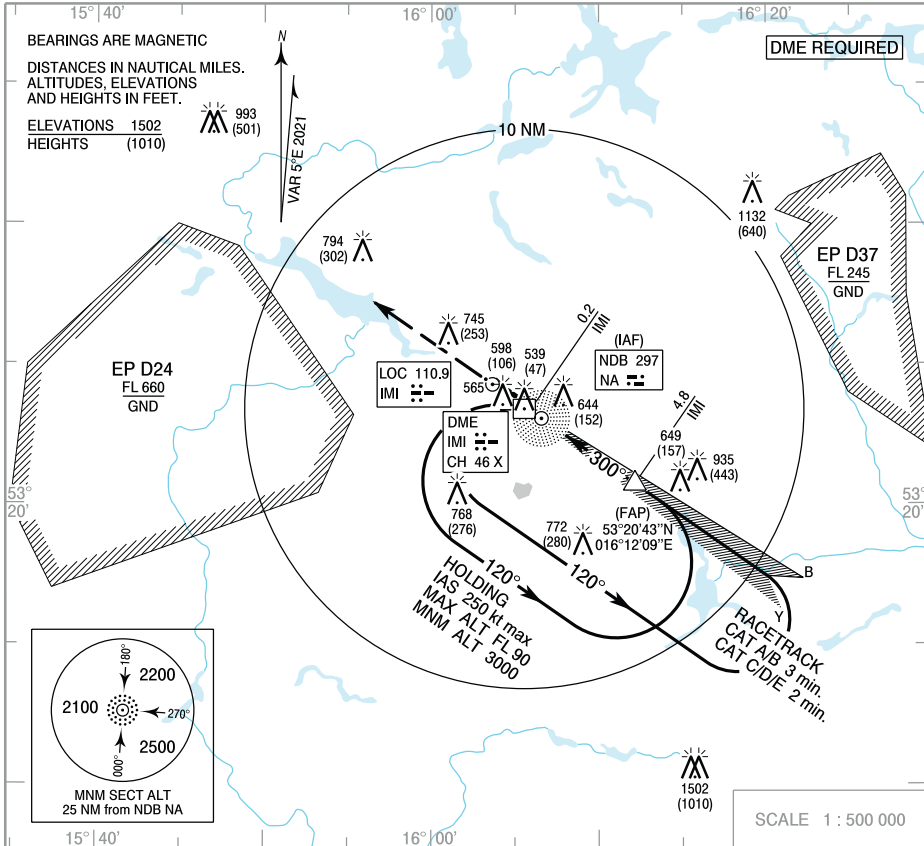
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

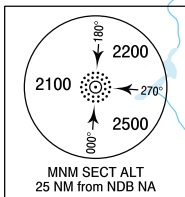
AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 30 ELEV 492 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 30

Mirosławiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirosławiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROŚLAWIEC  
ILS or LOC  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

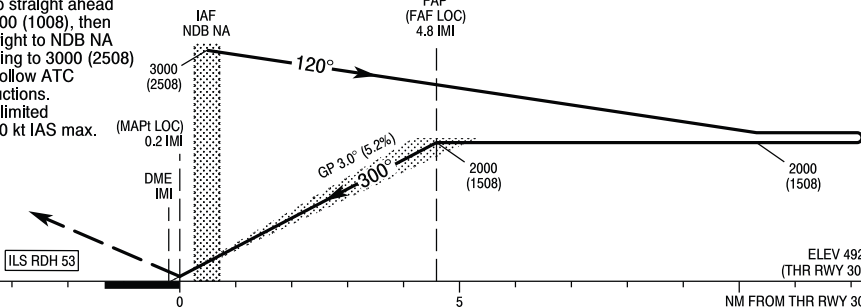


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.



**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1008), then turn right to NDB NA climbing to 3000 (2508) and follow ATC instructions. Turn limited to 230 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed kt	Distance FAF - MAPt 4.6 NM							
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	709 (217)	725 (233)	741 (249)	755 (263)	771 (279)	Time	min : s	3 : 55	2 : 45	2 : 00	1 : 40	1 : 20	1 : 10
	LOC	865 (370)	865 (370)	865 (370)	865 (370)	865 (370)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)		945 (450)	1045 (550)	1145 (650)	1195 (700)	1435 (940)	Dist. to IMI		4.8	4.0	3.0	2.0	1.2	
						Altitude			2000	1750	1435	1120	865	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIROŚLAWIEC**  
ILS or LOC  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NA	53°23'02.1"N	016°06'34.4"E		
FAP (FAF LOC)	53°20'42.7"N	016°12'08.6"E	304.85° GEO (300° MAG) LOC IMI	4.77 NM DME IMI
MAPt (LOC)	53°23'19.1"N	016°05'53.2"E	304.80° GEO (300° MAG) LOC IMI	0.20 NM DME IMI
Final approach descent angle: 3.00°				

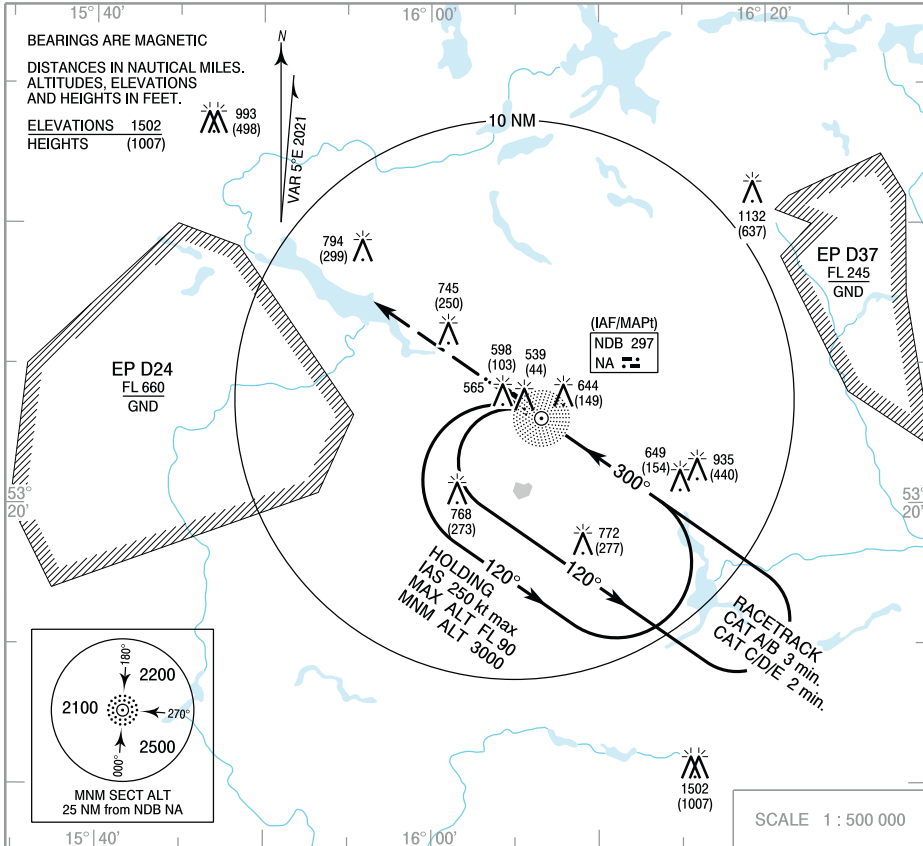
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 30 ELEV 492 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

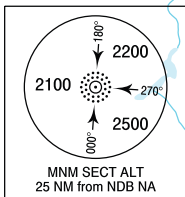
Mirowslawiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirowslawiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROSLAWIEC  
NDB**

**RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



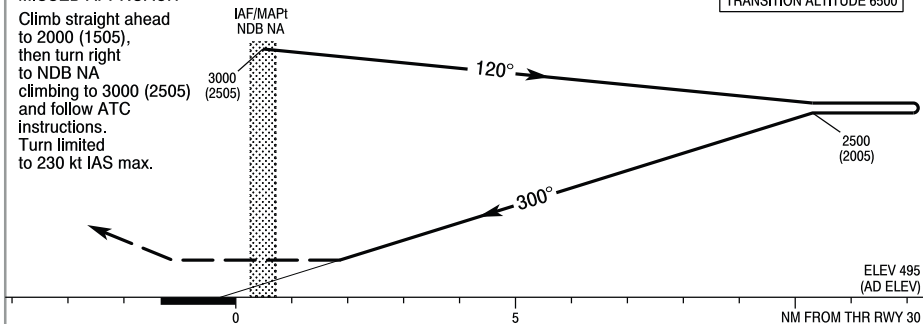
Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.



**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead  
to 2000 (1505),  
then turn right  
to NDB NA  
climbing to 3000 (2505)  
and follow ATC  
instructions.  
Turn limited  
to 230 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
	1295 (800)	1295 (800)	1295 (800)	1295 (800)	1295 (800)
Straight-in					
Circling	1295 (800)	1295 (800)	1295 (800)	1295 (800)	1435 (940)

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIROSLAWIEC  
NDB  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NA	53°23'02.1"N	016°06'34.4"E		
MAPt NDB NA	53°23'02.1"N	016°06'34.4"E		

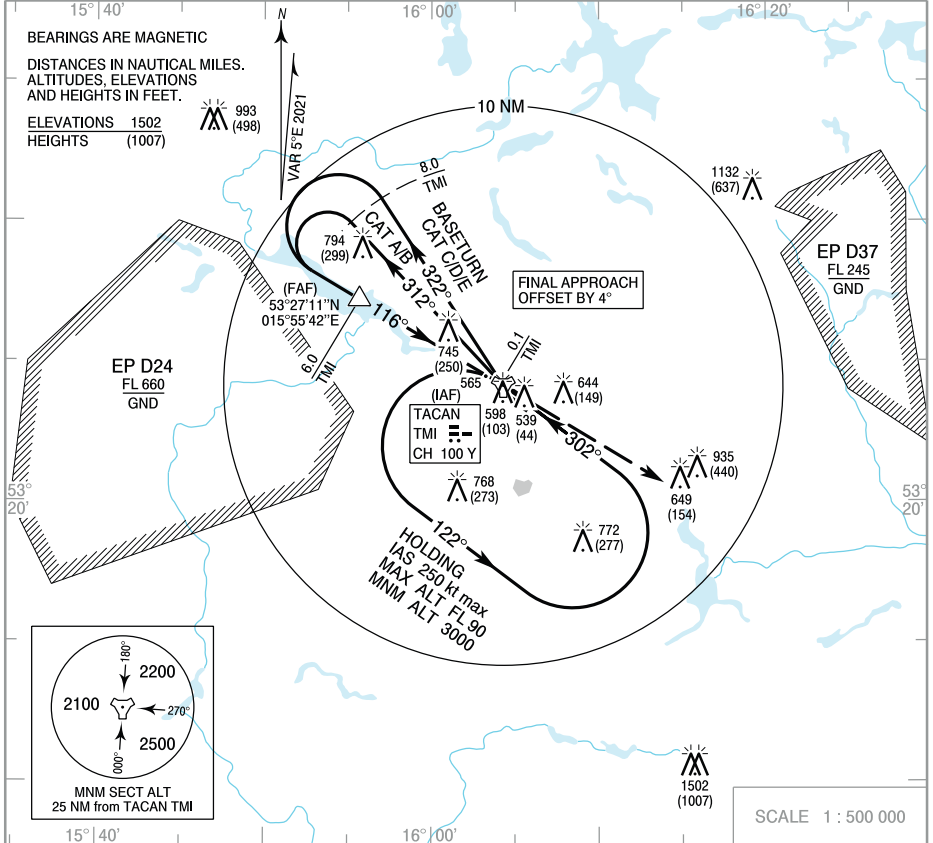
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 12 ELEV 493 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

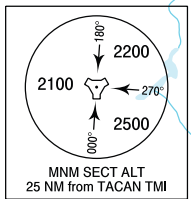
Mirosławiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirosławiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROŚLAWIEC  
TACAN**

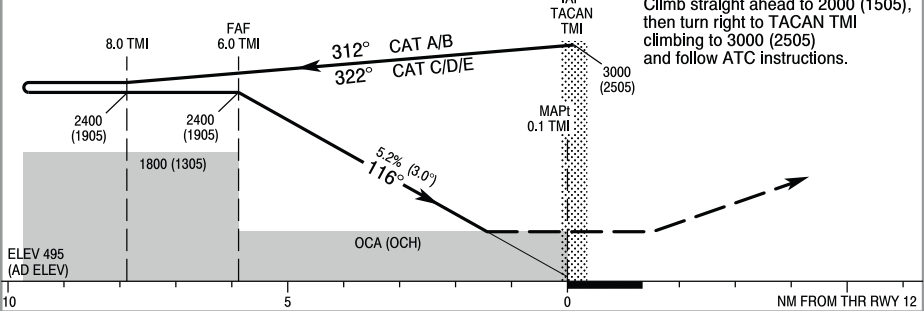
**RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.



TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.9 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	995 (500)	995 (500)	995 (500)	995 (500)	995 (500)	Time	min : s	5 : 05	3 : 30	2 : 40	2 : 05	1 : 45	1 : 30
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	995 (500)	1045 (550)	1145 (650)	1195 (700)	1435 (940)	Dist. to TMI		6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.6
						Altitude		2400	2080	1765	1450	1135	995



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIROŚLAWIEC  
TACAN  
RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**

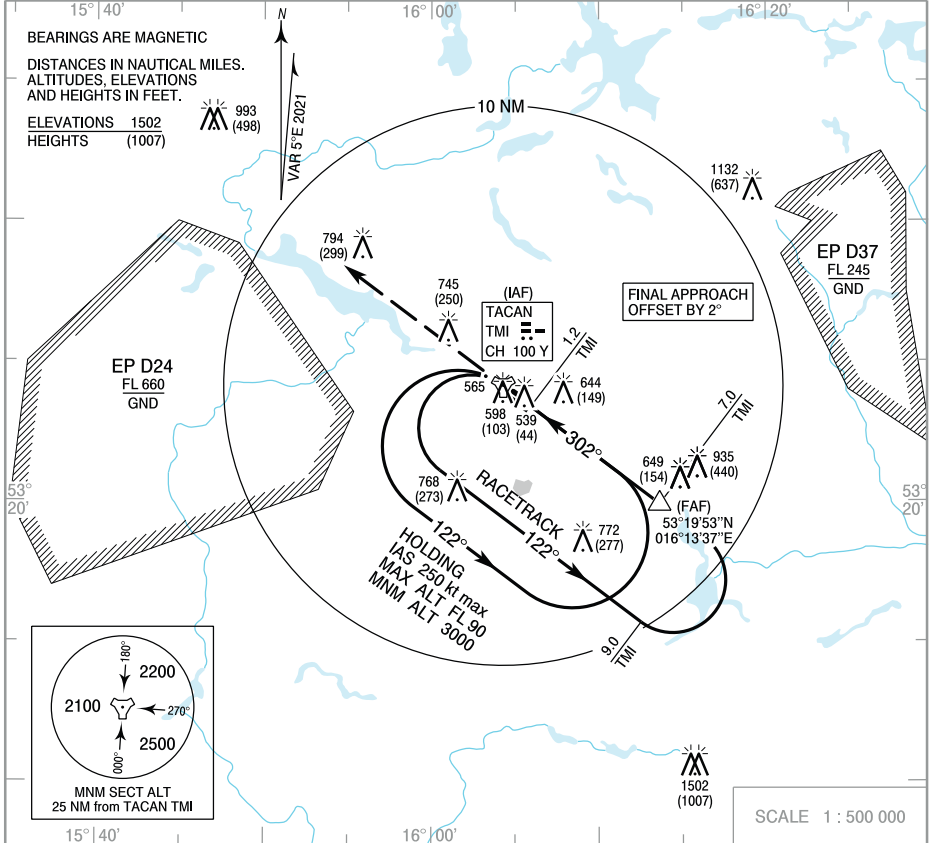
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMI	53°24'05.9"N	016°04'17.8"E		
FAF	53°27'10.6"N	015°55'41.6"E	300.90° GEO (296° MAG) TACAN TMI	6.00 NM TACAN TMI
MAPt	53°24'09.5"N	016°04'07.4"E	300.90° GEO (296° MAG) TACAN TMI	0.12 NM TACAN TMI
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 30 ELEV 492 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Mirowslawiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirowslawiec TOWER 128.475, 264.875

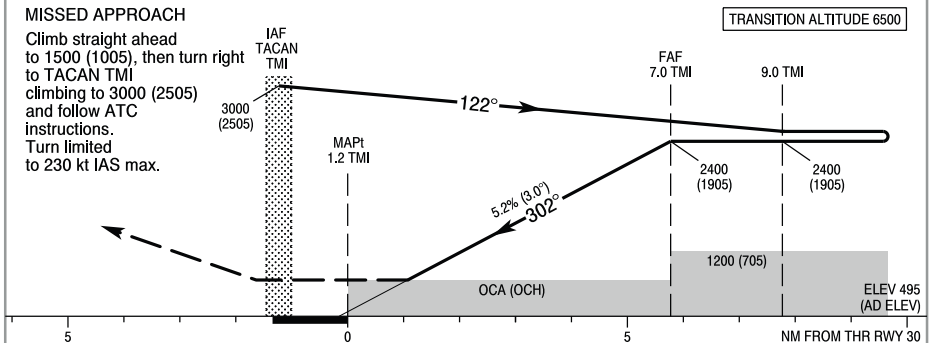
**MIROWSLAWIEC  
TACAN  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1005), then turn right to TACAN TMI climbing to 3000 (2505) and follow ATC instructions. Turn limited to 230 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.8 NM						
	A	B	C	D	E	7.0	100	135	170	200	230	
Straight-in	905 (410)	905 (410)	905 (410)	905 (410)	905 (410)	Speed kt	70	100	135	170	200	230
						Time min : s	5:00	3:30	2:35	2:05	1:45	1:30
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	945 (450)	1045 (550)	1145 (650)	1195 (700)	1435 (940)	Dist. to TMI	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.3
						Altitude	2400	2080	1760	1445	1130	905

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIROSLAWIEC  
TACAN  
RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**

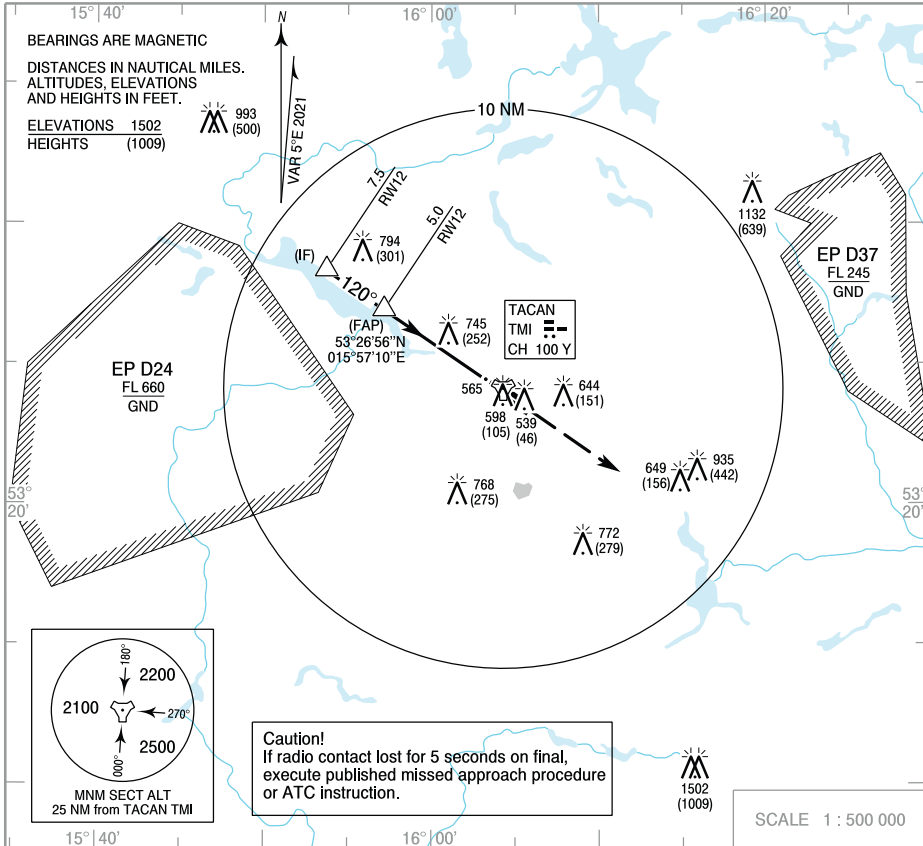
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMI	53°24'05.9"N	016°04'17.8"E		
FAF	53°19'52.6"N	016°13'36.6"E	127.40° GEO (122° MAG) TACAN TMI	7.00 NM TACAN TMI
MAPt	53°23'21.0"N	016°05'55.4"E	127.40° GEO (122° MAG) TACAN TMI	1.22 NM TACAN TMI
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

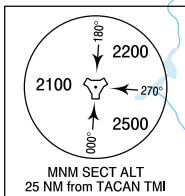
AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 12 ELEV 493 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 12

Mirosławiec PRECISION 118.575, 234.075  
Mirosławiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirosławiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROŚLAWIEC  
PAR  
RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.

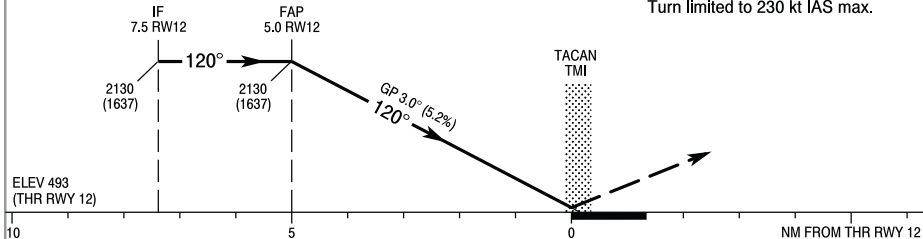


**Caution!**  
If radio contact lost for 5 seconds on final,  
execute published missed approach procedure  
or ATC instruction.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1007),  
then turn right on course 300°  
climbing to 2130 (1637)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 230 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY 12 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230
PAR	813 (320)	813 (320)	813 (320)	813 (320)	813 (320)	Time	min : s	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
Straight-in						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	945 (450)	1045 (550)	1145 (650)	1195 (700)	1435 (940)	Dist. to RWY 12		5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.8
						Altitude		2130	1815	1500	1185	870	813

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

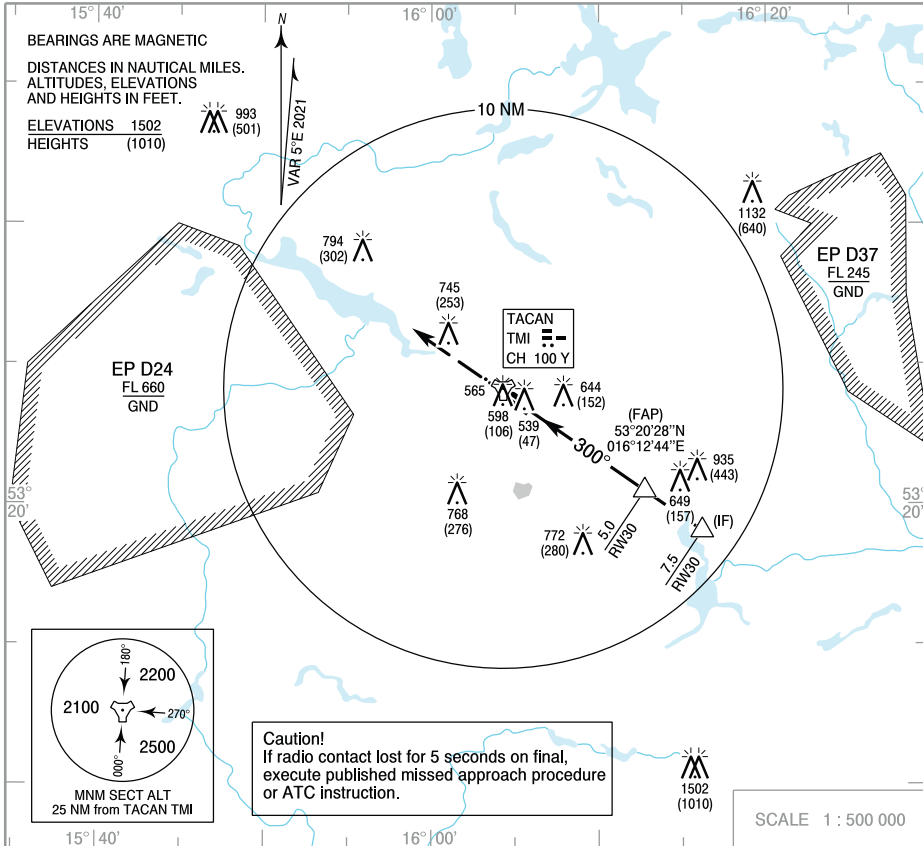
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 495 ft  
THR RWY 30 ELEV 492 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 30

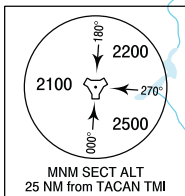
Mirowslawiec PRECISION 118.575, 234.075  
Mirowslawiec APPROACH 126.575, 234.875  
Mirowslawiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROWSLAWIEC  
PAR**

**RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacle changed.

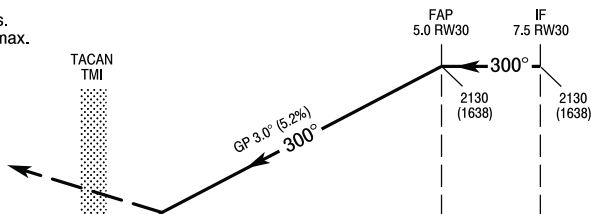


**Caution!**  
If radio contact lost for 5 seconds on final,  
execute published missed approach procedure  
or ATC instruction.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead  
to 1500 (1008),  
then turn right on course 120°  
climbing to 2130 (1638)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 230 kt IAS max.

**TRANSITION ALTITUDE 6500**



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RW30 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
PAR	742 (250)	742 (250)	742 (250)	742 (250)	742 (250)	Time	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20	
Straight-in						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	945 (450)	1045 (550)	1145 (650)	1195 (700)	1435 (940)	Dist. to RW30	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6	
						Altitude	2130	1815	1500	1185	870	742	

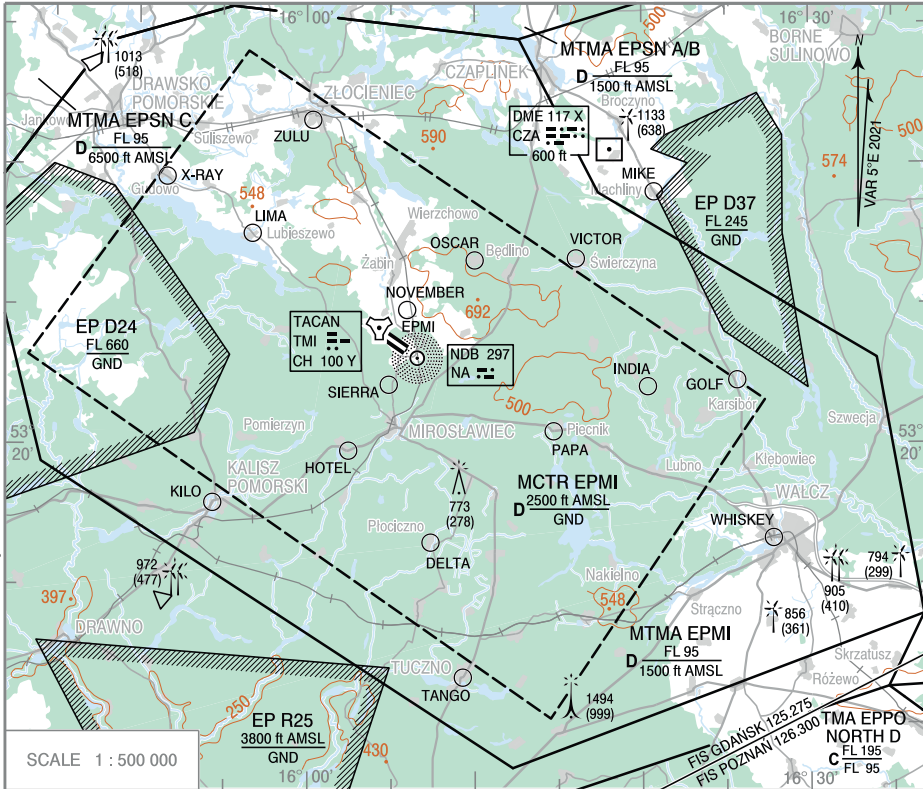
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 495 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDAŃSK INFORMATION 125.275 Mirosławiec APPROACH 126.575, 234.875  
FIS POZNAŃ INFORMATION 126.300 Mirosławiec TOWER 128.475, 264.875

**MIROŚLAWIEC**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Vertical reference datum changed. DIME ELEV, OBST's ELEV in PL-EVR2007-AH, DIME ELEV in FT.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
DELTA	53°16'27"N	016°07'21"E	Płociczno town
GOLF	53°22'15"N	016°25'40"E	Golce town
HOTEL	53°19'44"N	016°02'27"E	Petrol station in Łowicz Wałecki town
INDIA	53°22'01"N	016°20'20"E	Boguszyn town
KILO	53°17'54"N	015°54'21"E	Kalisz Pomorski town
LIMA	53°27'30"N	015°56'44"E	Lubieszewo town
MIKE	53°28'58"N	016°20'43"E	Machliny town
NOVEMBER	53°24'45"N	016°05'58"E	Farm building next to Żeriszko town
OSCAR	53°26'31"N	016°10'00"E	Będłino town
PAPA	53°20'25"N	016°14'42"E	Piecznik town
SIERRA	53°22'05"N	016°04'52"E	Mirosławiec Górny town
TANGO	53°11'38"N	016°09'16"E	Tuczno town
VICTOR	53°26'35"N	016°16'03"E	Intersection in Świerczyna town
WHISKEY	53°16'37"N	016°27'48"E	Walcz town
X-RAY	53°29'32"N	015°51'38"E	Gudowo town
ZULU	53°31'32"N	016°00'21"E	Złocieniec town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPMM AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPMM AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPMM - MIŃSK MAZOWIECKI**

**EPMM AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPMM AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	521144N 0213921E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 08/26. centre of RWY 08/26.
2	Odstęłość, kierunek od miasta	6 km na północny wschód od miasta Mińsk Mazowiecki.
	Direction and distance from city	6 km north-east of Mińsk Mazowiecki city.
3	Wzniesienie lotniska/Tempertura odniesienia	604 ft / 20.1°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	NIL
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 1131 05-300 Mińsk Mazowiecki Dowódca: +48-261-553-500
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-553-520 (faks) AFS: EPMMZTSM - MIL TWR AFS: EPMMZPZM - MIL ARO Military Unit 1131 05-300 Mińsk Mazowiecki +48-261-553-500 +48-261-553-520

		AFS: EPMMZTQM - MIL TWR AFS: EPMMZPQM - MIL ARO
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	<p>Oficer Dyżurny JW 1131: +48-261-553-270 +48-261-553-272 (faks)</p> <p>Dyżurny Logistyk Lotniska: +48-261-553-268 +48-261-553-350 - MIL TWR +48-261-553-351 - MIL TWR (faks) +48-261-553-355 - MIL APP +48-261-553-353 - MIL ARO +48-261-553-354 - MIL ARO (faks)</p> <p>Military Unit 1131 Duty Officer: +48-261-553-270 +48-261-553-272 (fax)</p> <p>Aerodrome Duty Logistics Officer: +48-261-553-268 +48-261-553-350 - MIL TWR +48-261-553-351 - MIL TWR (fax) +48-261-553-355 - MIL APP +48-261-553-353 - MIL ARO +48-261-553-354 - MIL ARO (fax)</p>
	<b>Remarks</b>	

**EPMM AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPMM AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	oraz w czasie wykonywania lotów.  MON-FRI 0630-1430 (0530-1330) and during flights.
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	

3	Slużby medyczne i sanitarne	NIL
	Health and sanitation	
4	Slużba Informacji Lotniczej	NIL
	AIS	
5	Biuro Odpraw Załóg	H24 MIL ARO
	ATS Reporting Office (ARO)	
6	Biuro odpraw MET	H24 MIL MET
	MET briefing Office	
7	ATS	H24 MIL ATS
	ATS	
8	Tankowanie	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Fuelling	After prior consultation with the aerodrome user.
9	Obsługa naziemna	H24
	Handling	
10	Ochrona	NIL
	Security	
11	Odladzanie	NIL
	De-icing	
12	Uwagi	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	Remarks	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPMM AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPMM AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Podnośniki widłowe - 2 (4 t, 1,6 t).
	Cargo-handling facilities	

		Fork lift trucks - 2 (4 t, 1.6 t).
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34
	<b>Fuel/Oil types</b>	z dodatkiem: S-1745 Olej: TURBONYCOIL 210 A, SDF-32, Hydraulic oil, H-515.  Fuel: F-34 with addition of: S-1745 Oil: TURBONYCOIL 210 A, SDF-32, Hydraulic oil, H-515.
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	3 cysterny - 1 x 21000 L, 2 x 7500 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	3 tank trucks - 1 x 21000 L, 2 x 7500 L.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	After prior consultation.
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Drobne naprawy.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Minor repairs.
7	<b>Uwagi</b>	Tlen w stanie gazowym.
	<b>Remarks</b>	Oxygen (gas).

## EPMM AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPMM AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Internat garnizonowy. Hotele w mieście.
	<b>Hotels</b>	Garrison host rooms. Hotels in the city.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracje w mieście. Bufet na lotnisku.

	<b>Restaurants</b>	Restaurants in the city. Cafeteria at the aerodrome.
3	<b>Środki transportu</b>	Samochód dla załogi z lotniska do m. Mińsk Mazowiecki. Możliwość zamówienia autobusu.
	<b>Transportation</b>	Car for crew from the aerodrome to Mińsk Mazowiecki city. Bus rental possible.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w mieście.
	<b>Medical facilities</b>	First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in the city.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: W mieście. Poczta: NIL
	<b>Bank and Post office</b>	Bank: In the city. Post: NIL
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście.
	<b>Tourist office</b>	In the city.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPMM AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPMM AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	CAT A7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 7 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment in compliance with ICAO requirements for firefighting category 7.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	
4	<b>Uwagi</b>	NIL

	Remarks
--	---------

**EPMM AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPMM AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	zgarniacz wirnikowy śniegu - 4, odkurzacz lotniskowy - 2, oczyszczarka lotniskowa - 5, plug śniegowy - 11, polewarko-zmywarka - 2, rozsypywarka - 1.  rotor snow blower - 4, aerodrome cleaner - 2, runway sweeper - 5, snow plough - 11, sprayer - 2, spreader - 1.
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. TWY B; 3. TWY E; 4. TWY A; 5. Pozostałe TWY.  1. RWY; 2. TWY B; 3. TWY E; 4. TWY A; 5. Other TWYs.
	<b>Clearance priorities</b>	
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL
	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	
4	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b>	NIL

	Specialy prepared winter runways	
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPMM AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPMM AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN A	CONC	PCN 44/R/B/W/T	NIL	
		APN B	CONC	PCN 26/R/B/W/T	NIL	
		APN C	CONC	PCN 50/R/C/W/T	NIL	
		APN D	CONC	PCN 60/R/B/W/T	NIL	
		APN E	CONC	NIL	NIL	
APN F	CONC	NIL	NIL			
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	18.0 m	CONC	PCN 33/R/B/W/T	NIL
		B	18.0 m	CONC	PCN 19/R/B/W/T	NIL
		C	16.0 m	CONC	PCN 40/R/C/W/T	NIL
		D	16.0 m	CONC	PCN 22/R/B/W/T	NIL
		E	18.0 m	CONC	PCN 32/R/B/W/T	NIL



		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		F	16.0 m	CONC	NIL	NIL
		G	15.0 m	CONC	NIL	NIL
		H	12.0 m	CONC	NIL	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPMM AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPMM AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Wojskowe oznakowanie poziome, żółte. <sup>1)</sup>  Military yellow markings. <sup>1)</sup>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	

2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe.
	RWY and TWY markings and lights	Markings and signs.
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<sup>1)</sup> Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.
	Remarks	<sup>1)</sup> Markings are not in accordance with ICAO regulations.

## EPMM AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPMM AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
08/APCH	Maszty/Masts	521141.0N	0213748.2E	14	569	NIE/NIE, NO/NO
26/APCH	Antena NDB/NDB antenna	521142.6N	0212141.0E	27	617	NIE/TAK, NO/YES
08/APCH	ILS LLZ/ILS LLZ	521144.1N	0213748.0E	13	569	TAK/TAK, YES/YES
26/APCH	Antena NDB/NDB antenna	521144.4N	0214130.5E	27	621	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Budynek/Building	521122.6N	0213849.6E	65	563	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	521123.3N	0213859.6E	52	609	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	521127.6N	0213903.2E	48	607	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	521129.7N	0213835.4E	105	671	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	521130.0N	0214037.0E	53	588	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek z piorunochronem/ Building with lightning conductor	521130.2N	0213955.0E	35	614	NIE/NIE, NO/NO
	Anteny/Antennae	521131.6N	0213944.7E	87	663	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	521131.7N	0213942.5E	84	664	TAK/TAK, YES/YES
	Antena/Antenna	521131.9N	0213951.2E	38	584	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	521132.9N	0214019.3E	43	588	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	521132.9N	0214021.4E	42	587	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	521133.0N	0213852.2E	53	569	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	521133.3N	0214016.3E	44	590	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	521136.1N	0214008.3E	27	619	NIE/NIE, NO/NO
	Antena GCA-2000 MTI E/ GCA-2000 MTI E antenna	521139.1N	0213958.0E	17	587	NIE/NIE, NO/NO
	Antena/Antenna	521139.5N	0214003.3E	45	636	NIE/NIE, NO/NO
	Antena GCA 2000/GCA 2000 antenna	521139.7N	0213920.0E	25	573	NIE/TAK, NO/YES
	ILS GP/ILS GP	521139.7N	0214008.0E	50	642	TAK/TAK, YES/YES
	ILS NFM/ILS NFM	521139.7N	0214013.3E	21	615	TAK/TAK, YES/YES
	Antena TACAN/TACAN antenna	521140.0N	0213955.9E	19	572	NIE/TAK, NO/YES
	Antena GCA-2000 MTI W/ GCA-2000 MTI W antenna	521140.2N	0213842.0E	16	565	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wiatromierz/Anemometer	521140.2N	0214006.7E	34	627	NIE/TAK, NO/YES
	Wiatromierz/Anemometer	521140.5N	0213835.9E	34	598	NIE/TAK, NO/YES
	ILS FFM/ILS FFM	521143.7N	0214054.9E	10	614	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	521438.0N	0214228.5E	328	952	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

## EPMM AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPMM AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Wojskowe Biuro Meteorologiczne
	Name of the associated meteorological office	Military MET Office
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Aerodrome MET Office/9 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	TAF/3 HR
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste.
	Briefing and consultation provided	Personal consultations.

6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	Charts and other information available for briefing or consultation	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	NIL
	Supplementary equipment available for providing information	
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	MIL ATS, AFIS
	ATS units provided with MET information	
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	+48-261-553-340 +48-261-553-344 (faks)
	Additional information (limitation of services, etc.)	+48-261-553-340 +48-261-553-344 (fax)

## EPMM AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPMM AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	090.000°GEO	2500 x 80	RWY: PCN 28/R/C/W/T CONC SWY: PCN 50/R/B/W/T CONC	521144.19N 0213815.44E END: NIL NIL	561.0 567.6
26	270.000°GEO	2500 x 80	RWY: PCN 28/R/C/W/T CONC SWY: PCN 50/R/B/W/T CONC	521143.83N 0214027.03E END: NIL NIL	603.7 597.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
08	0.32%	30 x 80	400 x 320	3300 x 320	NIL	423 M BAK 12	NIL
26	0.32%	30 x 80	400 x 320	3300 x 320	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
08	<p>Fizyczny początek drogi startowej. System hamujący BAK-12, lina. Odległość od THR 08 - 423 m. Aktywny dla samolotów bazujących na lotnisku Mińsk Mazowiecki (EPMM). Dla statków powietrznych nie bazujących wymaga zgłoszenia do Dyżurnego Logistyki Lotniska tel.: +48-261-553-268 na minimum: - 24 HR przed planowanym użyciem – w okresie MON-FRI; - 48 HR przed planowanym użyciem - w okresie SAT-SUN oraz w dni ustawowo wolne od pracy.</p> <p>Physical beginning of the runway. BAK-12 breaking system (line). Distance from THR 08 - 423 m. Active for aircraft based at Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome. Crews of non-based aircraft are to notify the Aerodrome Logistics Officer phone: +48-261-553-268 of their arrival at least: - 24 HR in advance of the planned use from MON to FRI; - 48 HR in advance of the planned use from SAT to SUN and on public holidays.</p>
26	NIL

### EPMM AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPMM AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2500	2900	2530	2500	NIL
08	683	1083	713	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C
08	1575	1975	1605	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
26	2500	2900	2530	2500	NIL
26	1574	1974	1604	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C
26	671	1071	701	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D

### EPMM AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPMM AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL
26	CALVERT SFL	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępów/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępów/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	NIL	NIL	2500 / 100	FM 0 - 1600 m: W FM 1600 - 2200 m: O FM 2200: R	R	NIL



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
26	NIL	NIL	2500 / 100	FM 0 - 1600 m: W FM 1600 - 2200 m: O FM 2200: R	R	NIL

**EPMM AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPMM AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY.
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue. All TWYs.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/3 MIN.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/3 MIN.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPMM AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW**  
**EPMM AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progru FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Na RWY 08/26.
	Remarks	On RWY 08/26.

**EPMM AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPMM AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<p><b>MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521700N 0212615E 521736N 0215551E 520836N 0220025E 520700N 0213241E 521059N 0212739E 521700N 0212615E</p>	<p>2000 ft GND</p>	D	<p>Mińsk PRECYZYJNY 126.925 MHz PL Mińsk PRECISION 126.925 MHz EN Mińsk WIEŻA 135.425 MHz PL Mińsk TOWER 135.425 MHz EN Mińsk WIEŻA 279.075 MHz (UHF) PL Mińsk TOWER 279.075 MHz (UHF) EN Mińsk PRECYZYJNY 343.550 MHz (UHF) PL</p>	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
			Mińsk PRECISION 343.550 MHz (UHF) EN			

### EPMM AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

### EPMM AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	138.250	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-553-080/081/082/083  ATIS phones: +48-261-553-080/081/082/083
MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH	120.775	NIL	NIL	H24	NIL
		278.575			H24	(UHF)  (UHF)

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
PAR	Mińsk PRECYZYJNY Mińsk PRECISION	126.925	NIL	NIL	Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 72 HR. After consultation, 72 HR in advance.	NIL
		343.550			Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 72 HR. After consultation, 72 HR in advance.	(UHF)  (UHF)
TWR	Mińsk WIEŻA Mińsk TOWER	135.425	NIL	NIL	H24	NIL
		279.075			H24	(UHF)  (UHF)

**EPMM AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPMM AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA 2000 CAT II	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF 1030 MHz	H24	521140.0N 0213919.9E	NIL	NIL	NIL
ILS LOC 26 (06°E/JAN 21) CAT I	IMM	111.300 MHz	H24	521144.2N 0213748.0E	NIL	NIL	NIL
ILS GP 26	-	332.300 MHz	H24	521139.7N 0214008.0E	NIL	NIL	RDH: 50 ft GP 3.0°
DME 26	IMM	CH 50X	H24	521139.7N 0214008.0E	600 ft AMSL	NIL	NIL
NDB	NF	282.000 kHz	H24	521143.5N 0214130.6E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TMM	CH 117Y	H24	521140.0N 0213955.9E	NIL	NIL	NIL

## EPMM AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPMM AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to TWR on the day preceding the operation. Consultations

poprzez wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

#### Ograniczenia w kołowaniu

TWY A pomiędzy TWY B i APN A stanowisko 19 dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu B o rozpiętości skrzydeł do 24 m (bez wartości 24 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 6 m (bez wartości 6 m).

TWY A pomiędzy APN A stanowisko 19 i TWY D dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu C o rozpiętości skrzydeł do 36 m (bez wartości 36 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

TWY A pomiędzy TWY D i drogą techniczną do schronu C - 130 dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu B o rozpiętości skrzydeł do 24 m (bez wartości 24 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 6 m (bez wartości 6 m).

TWY A pomiędzy drogą techniczną do schronu C - 130 i TWY E dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu D o rozpiętości skrzydeł do 52 m (bez wartości 52 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

TWY B dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu B o rozpiętości skrzydeł do 24 m (bez wartości 24 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 6 m (bez wartości 6 m).

TWY C dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu C o rozpiętości skrzydeł do 36 m (bez wartości 36 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

TWY D dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu C o rozpiętości skrzydeł do 36 m (bez wartości 36 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

TWY E dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu D o rozpiętości skrzydeł do 52 m (bez wartości 52 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

#### UWAGA

**Dla kołujących statków powietrznych powyżej litery kodu B APN D musi być bezwzględnie wolna od ludzi, pojazdów i statków powietrznych.**

TWY F dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu C o rozpiętości skrzydeł do 36 m (bez wartości 36 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

TWY G dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu C o rozpiętości skrzydeł do 36 m (bez wartości 36 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 9 m (bez wartości 9 m).

regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft only with the AD administration.

#### Taxiing restrictions

TWY A between TWY B and APN A stand 19 is available for aircraft not greater than of Code B letter with a wingspan up to 24 m (not including 24 m) and with an outer main gear wheel span up to 6 m (not including 6 m).

TWY A between APN A stand 19 and TWY D is available for aircraft not greater than of Code C letter with a wingspan up to 36 m (not including 36 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY A between TWY D and service road to shelter C - 130 is available for aircraft not greater than of Code B letter with a wingspan up to 24 m (not including 24 m) and with an outer main gear wheel span up to 6 m (not including 6 m).

TWY A between service road to shelter C - 130 and TWY E is available for aircraft not greater than of Code D letter with a wingspan up to 52 m (not including 52 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY B is available for aircraft not greater than of Code B letter with a wingspan up to 24 m (not including 24 m) and with an outer main gear wheel span up to 6 m (not including 6 m).

TWY C is available for aircraft not greater than of Code C letter with a wingspan up to 36 m (not including 36 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY D is available for aircraft not greater than of Code C letter with a wingspan up to 36 m (not including 36 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY E is available for aircraft not greater than of Code D letter with a wingspan up to 52 m (not including 52 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

#### REMARK

**For taxiing aircraft greater than of Code B letter APN D must be free of people, vehicles and aircraft.**

TWY F is available for aircraft not greater than of Code C letter with a wingspan up to 36 m (not including 36 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY G is available for aircraft not greater than of Code C letter with a wingspan up to 36 m (not including 36 m) and with an outer main gear wheel span up to 9 m (not including 9 m).

TWY H dostępna jest dla statków powietrznych nie większych niż o literze kodu B o rozpiętości skrzydeł do 24 m (bez wartości 24 m) oraz całkowitym rozstawem zewnętrznych kół podwozia głównego do 6 m (bez wartości 6 m).

Lotnisko dostępne dla statków powietrznych nie bazujących tylko po wcześniejszym złożeniu PPR (Prior Permission Required) 24 HR przed ETA zgodnie z formularzem dostępnym na stronie [www.23bit.wp.mil.pl/pl/pages/ppr/](http://www.23bit.wp.mil.pl/pl/pages/ppr/) do ARO EPMM, e-mail: [boz.minskamaz@ron.mil.pl](mailto:boz.minskamaz@ron.mil.pl).

TWY H is available for aircraft not greater than of Code B letter with a wingspan up to 24 m (not including 24 m) and with an outer main gear wheel span up to 6 m (not including 6 m).

The aerodrome is available for non-based aircraft only after submitting the PPR (Prior Permission Required) 24 HR before the ETA in accordance with the form available at [www.23bit.wp.mil.pl/pl/pages/ppr/](http://www.23bit.wp.mil.pl/pl/pages/ppr/) to EPMM ARO, e-mail: [boz.minskamaz@ron.mil.pl](mailto:boz.minskamaz@ron.mil.pl).

## EPMM AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPMM AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPMM AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPMM AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Wlot do MCTR EPMM w locie VFR

Przed wlotem w MCTR EPMM (poniżej 2000 ft AMSL) załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR MIŃSK nie później niż nad następującymi punktami:

### 1 Entry into EPMM MCTR during VFR flight

Before entering EPMM MCTR (below 2000 ft AMSL), the crew executing a VFR flight shall establish radio communication with MIŃSK TWR not later than by the time of reaching the following points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
GOLF	521610N 0215444E	Kościół w m. Grębków Church in Grębków
KILO	520648N 0213507E	Skrzyżowanie przy zbiorniku wodnym w m. Pogorzel Intersection near water reservoir in Pogorzel
MIKE	520628N 0214940E	Skrzyżowanie na wschód od m. Mała Wieś Intersection to the east of Mała Wieś
NOVEMBER	521442N 0213904E	Skrzyżowanie na zachód od m. Łaziska Intersection to the west of Łaziska



Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
OSCAR	520726N 0220120E	Skrzyżowanie na wschód od m. Ozorów Intersection to the east of Ozorów
ROMEO	521816N 0213300E	Zakłady mięsne na północ od m. Stanisławów Meat plant to the north of Stanisławów
SIERRA	520900N 0213959E	Skrzyżowanie na północ od m. Wólka Wiciejowska Intersection to the north of Wólka Wiciejowska

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPMM oraz TMA EPMM możliwe po uzyskaniu zezwolenia od EPMM TWR lub APP EPMM wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

Overflights of aircraft through EPMM MCTR and EPMM TMA are possible after obtaining permission from EPMM TWR or EPMM APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

## 2 Punkty i procedury oczekiwania w locie VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać polecenie oczekiwania nad jednym z punktów wymienionych w pkt. 4.22.1.

## 2 Points and holding procedures in VFR flight

In case of big traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the points mentioned in 4.22.1.

## 3 Procedury dla śmigłowców

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko MIŃSK MAZOWIECKI 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 1, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

## 3 Procedures for helicopters

Helicopters conducting IFR or VFR approach to MIŃSK MAZOWIECKI aerodrome conduct landing on RWY 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.

## EPMM AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPMM AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPMM AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPMM AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPMM 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 08, RWY 26)	AD 4 EPMM 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 08 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 08 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPMM 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPMM 13 - 1

**EPMM AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPMM AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

AERODROME CHART - ICAO

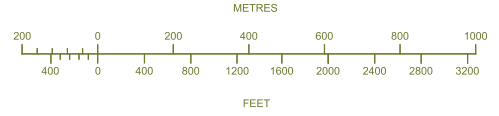
52°11'44" N  
021°39'21" E

ELEV 604 ft

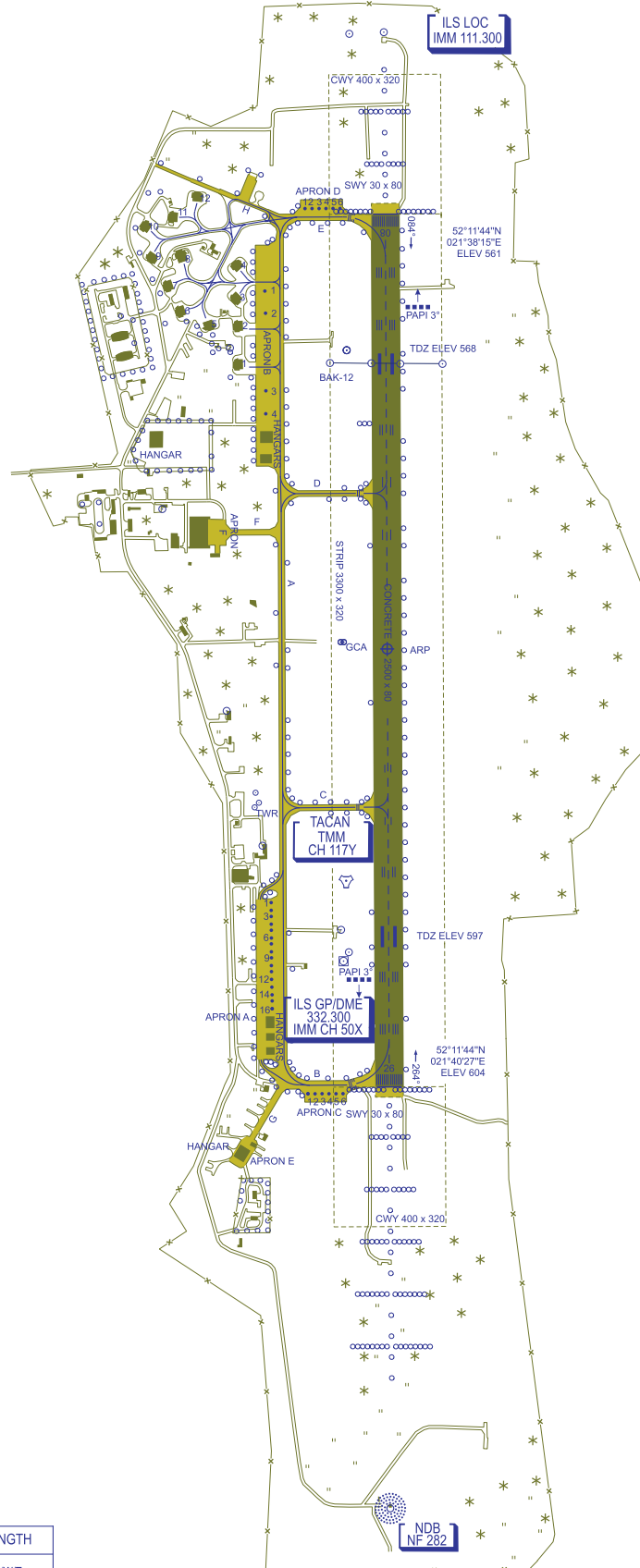
Mińsk APPROACH	120.775
Mińsk TOWER	135.425
ATIS	138.250

MIŃSK MAZOWIECKI

1 : 20 000



LEGEND		
TOWER, SPIRE, ANTENNA		○
POINT LIGHT		◦
TAXI - HOLDING POSITION		≡≡
TACAN		⊕
AIRCRAFT STAND		• 1
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON A		
1	52°11'33.05" N	21°39'59.09" E
2	52°11'33.05" N	21°40'00.26" E
3	52°11'33.04" N	21°40'01.17" E
4	52°11'33.04" N	21°40'02.34" E
5	52°11'33.04" N	21°40'03.25" E
6	52°11'33.04" N	21°40'04.42" E
7	52°11'33.03" N	21°40'05.33" E
8	52°11'33.03" N	21°40'06.50" E
9	52°11'33.03" N	21°40'07.41" E
10	52°11'33.02" N	21°40'08.58" E
11	52°11'33.02" N	21°40'09.49" E
12	52°11'33.02" N	21°40'10.66" E
13	52°11'33.06" N	21°40'11.83" E
14	52°11'33.06" N	21°40'13.00" E
15	52°11'33.06" N	21°40'13.91" E
16	52°11'33.05" N	21°40'15.08" E
APRON B		
1	52°11'33.03" N	21°38'26.89" E
2	52°11'33.02" N	21°38'30.21" E
3	52°11'32.99" N	21°38'41.91" E
4	52°11'32.98" N	21°38'45.34" E
APRON C		
1	52°11'36.30" N	21°40'27.96" E
2	52°11'36.95" N	21°40'27.97" E
3	52°11'37.60" N	21°40'27.97" E
4	52°11'38.24" N	21°40'27.98" E
5	52°11'38.89" N	21°40'27.98" E
6	52°11'39.54" N	21°40'27.99" E
APRON D		
1	52°11'36.76" N	21°38'14.49" E
2	52°11'37.41" N	21°38'14.50" E
3	52°11'38.06" N	21°38'14.50" E
4	52°11'38.70" N	21°38'14.51" E
5	52°11'39.35" N	21°38'14.51" E
6	52°11'40.00" N	21°38'14.52" E



VAR 6° E - 2021  
ANNUAL RATE OF CHANGE 9"E

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
18 m: A, B, E  
16 m: C, D, F  
15 m: G  
12 m: H

LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 28/R/C/W/T	
08	SALS	G/R LIH	W/O/R LIH	RED	TWY: SEE MILAD4 EPMM 4.8	
26	CALVERT	G/R LIH	W/O/R LIH	RED		

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ACFT STANDS, PAPI, infrastructure changed.

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

MIŃSK MAZOWIECKI

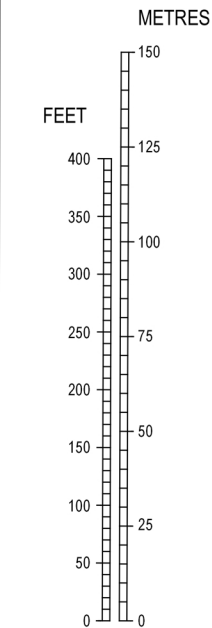
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

RWY 08/26

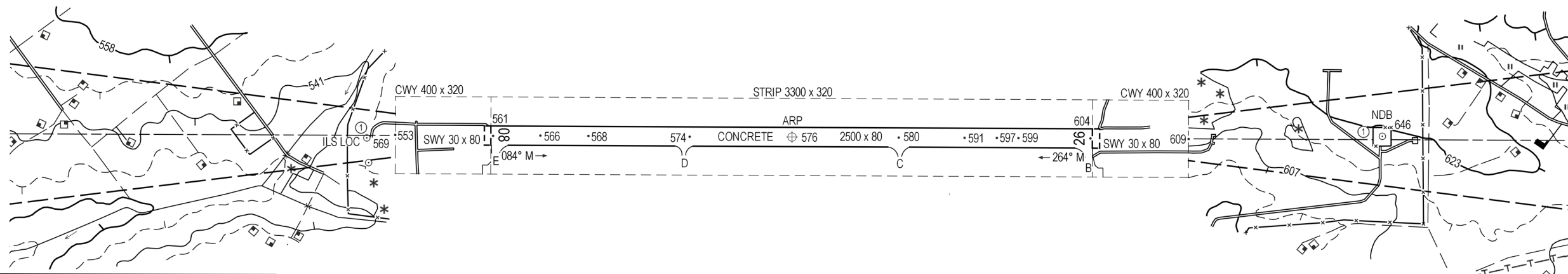
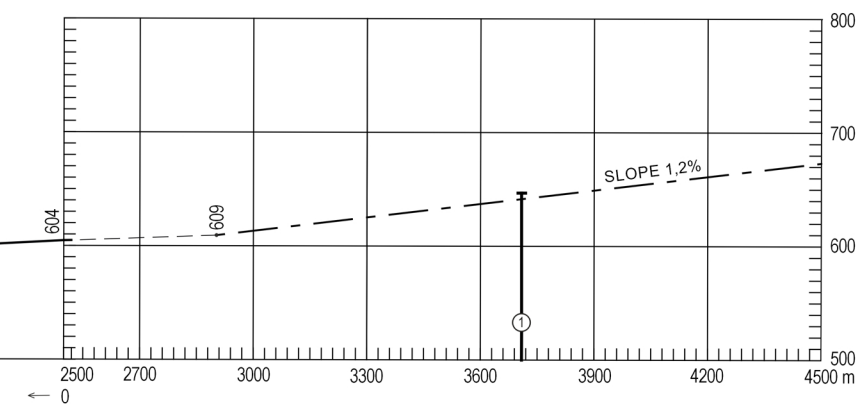
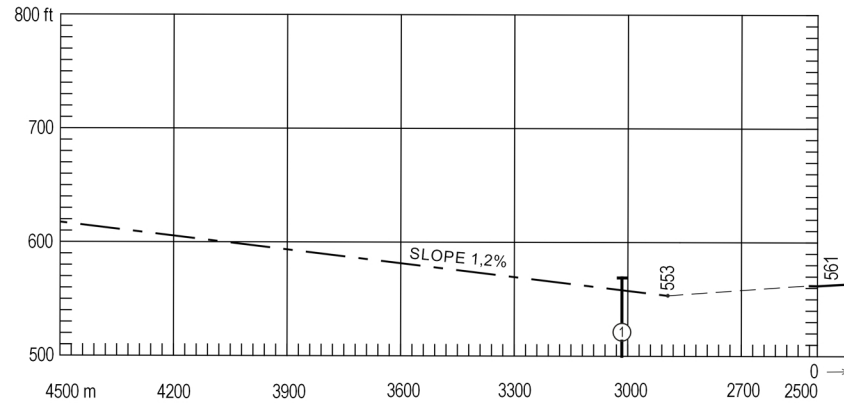
RWY 08 - 26

DECLARED DISTANCES		
RWY 08		RWY 26
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2500
2900	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2900
2530	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2530
2500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500

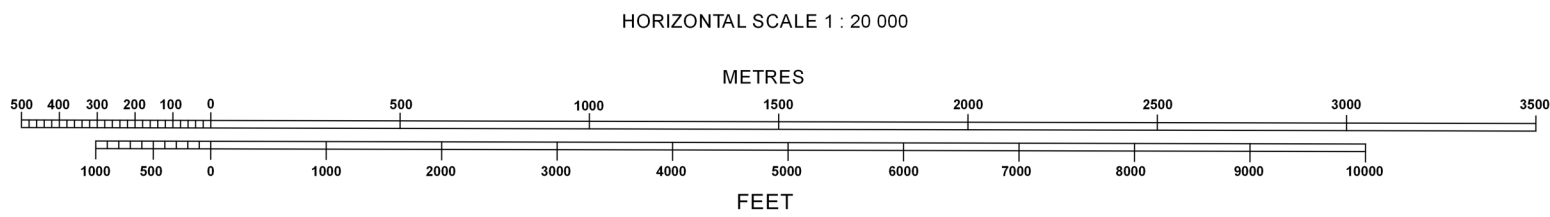
MAGNETIC  
VARIATION 6°E 2021



VERTICAL SCALE  
1 : 2 000



LEGEND		
IDENTIFICATION NUMBER		①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.		○
TREE OR SHRUB	MEADOW	*
RIVER, LAKE, SEA		~~~~~
RAILROAD		—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE		-T-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT		.....
TERRAIN CONTOUR		~ 623 ~



AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction: Correction: Page number changed.

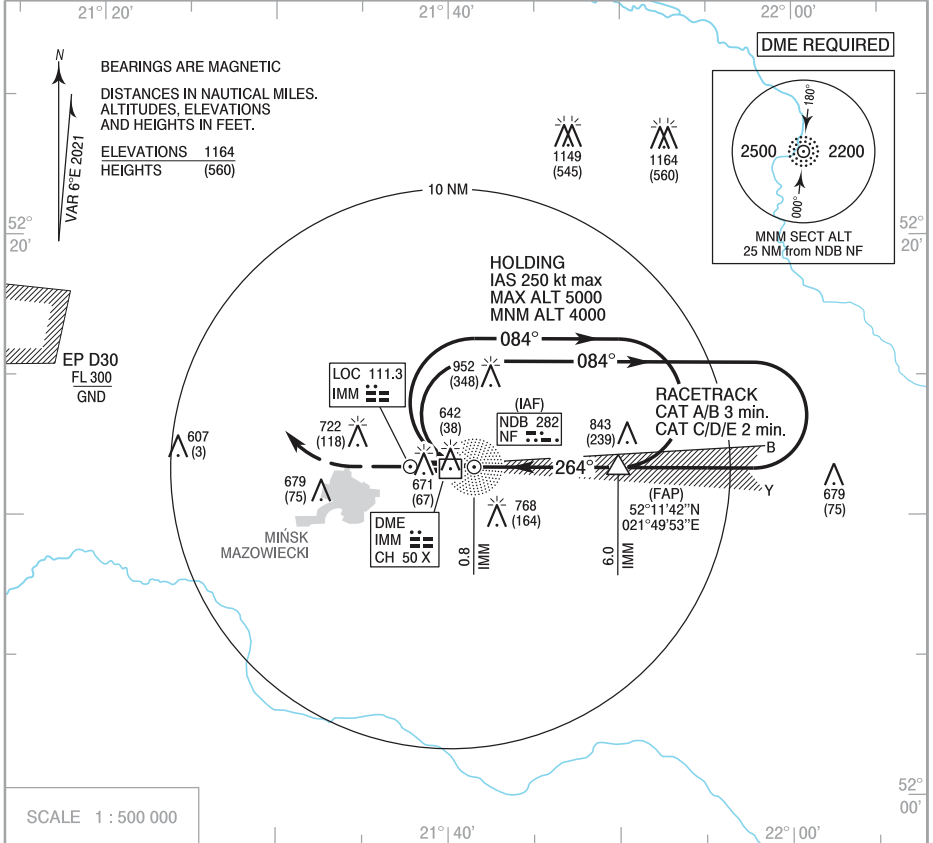
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

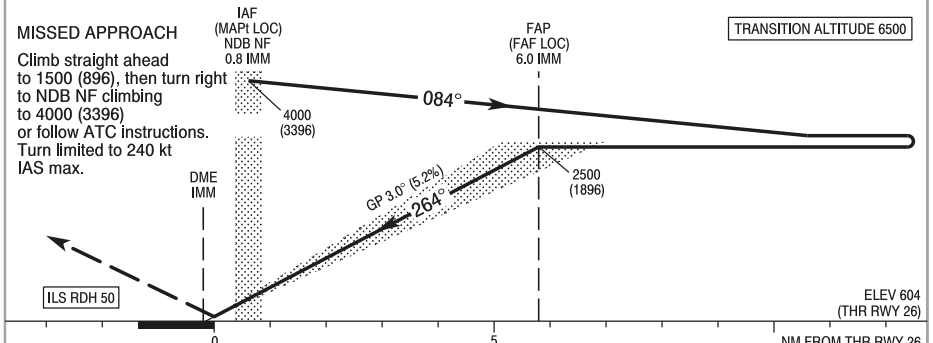
AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 26 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Minsk APPROACH 120.775, 278.575  
Minsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

**MINSK MAZOWIECKI  
ILS z or LOC z  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.2 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	kt	70	100	135	170	200	230	
	LOC	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	Time	min : s	4 : 30	3 : 10	2 : 20	1 : 50	1 : 35	1 : 20
							Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	1114 (510)	1114 (510)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)	Dist. to IMM	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8		
						Altitude	2500	2180	1865	1550	1235	1114		



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIŃSK MAZOWIECKI**  
ILS z or LOC z  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)

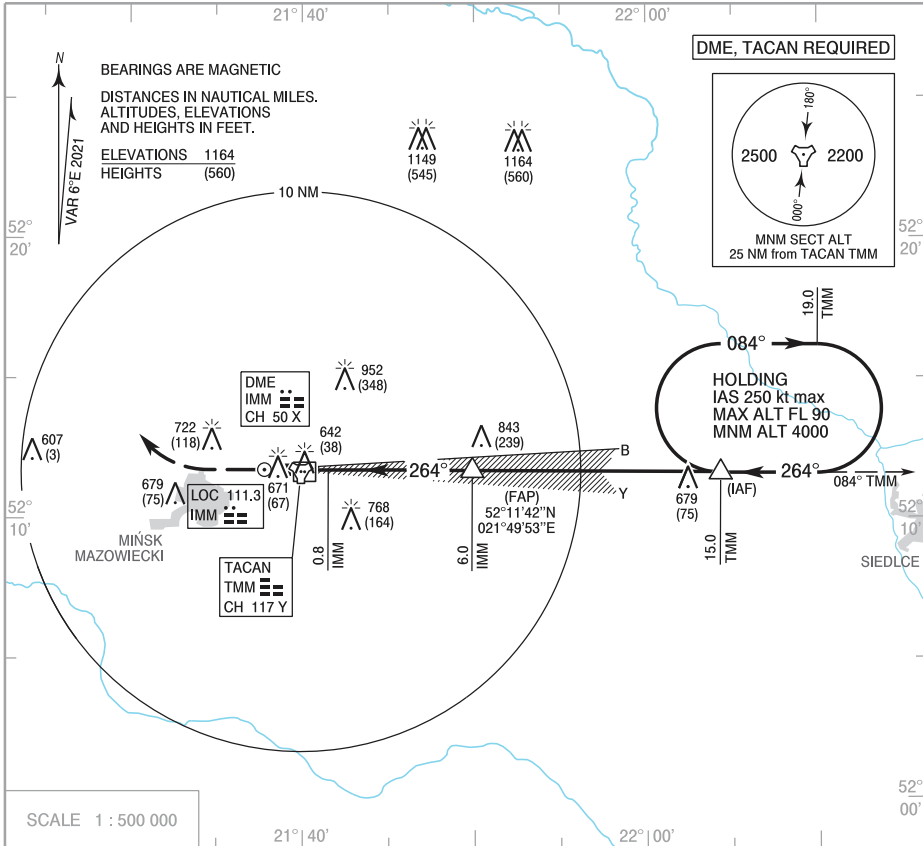
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NF	52°11'43.5"N	021°41'30.6"E		
FAP (FAF LOC)	52°11'41.6"N	021°49'53.0"E	270.42° GEO (264° MAG) LOC IMM	6.00 NM DME IMM
MAPt (LOC)	52°11'43.5"N	021°41'30.6"E	270.31° GEO (264° MAG) LOC IMM	0.84 NM DME IMM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 26 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Minsk APPROACH 120.775, 278.575  
Minsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

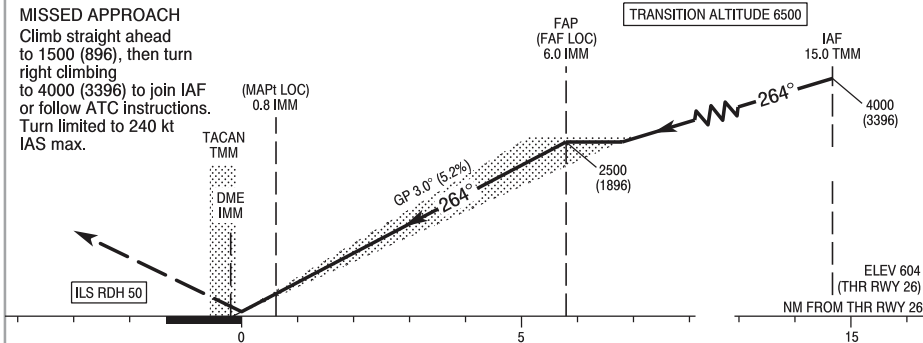
**MIŃSK MAZOWIECKI  
ILS y or LOC y  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (896), then turn right climbing to 4000 (3396) to join IAF or follow ATC instructions. Turn limited to 240 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed kt	Distance FAF - MAPt 5.2 NM						
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	4:30	3:10	2:20	1:50	1:35	1:20	
	LOC	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)							
							Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	1114 (510)	1114 (510)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)		Dist. to IMM	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
							Altitude	2500	2180	1865	1550	1235	1114

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIŃSK MAZOWIECKI**  
ILS y or LOC y  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)

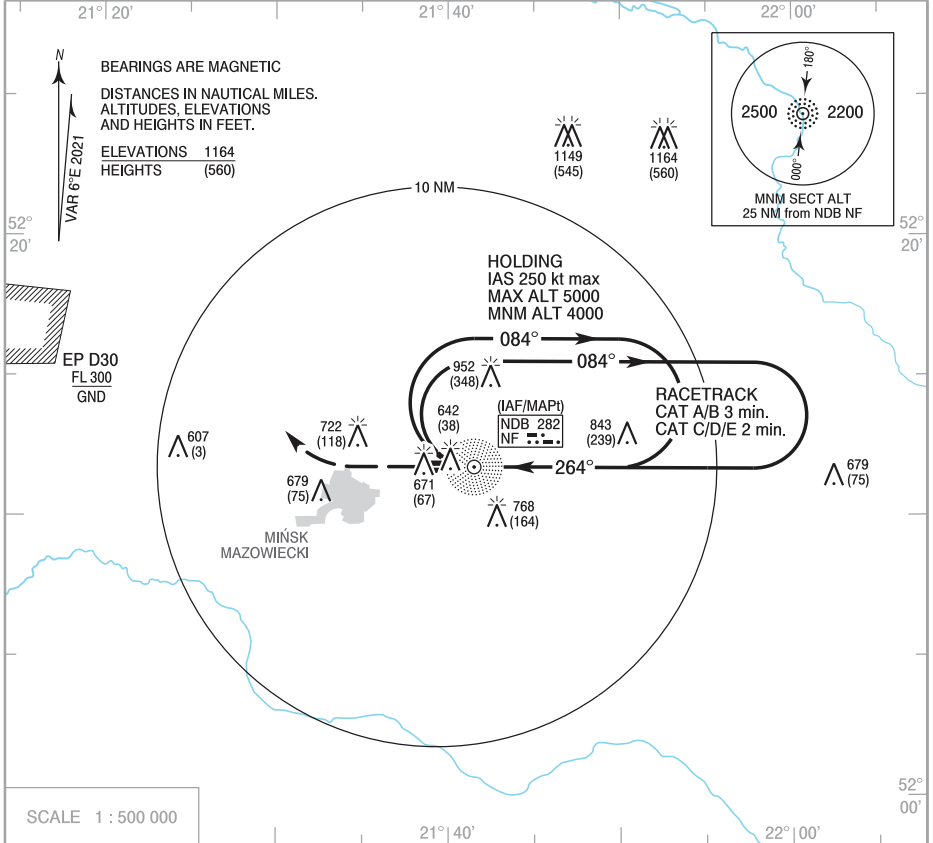
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	52°11'36.6"N	022°04'17.9"E	090.04° GEO (084° MAG) TACAN TMM	15.00 NM TACAN TMM
FAP (FAF LOC)	52°11'41.6"N	021°49'53.0"E	270.42° GEO (264° MAG) LOC IMM	6.00 NM DME IMM
MAPt (LOC)	52°11'43.5"N	021°41'30.6"E	270.31° GEO (264° MAG) LOC IMM	0.84 NM DME IMM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 26 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Minsk APPROACH 120.775, 278.575  
Minsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

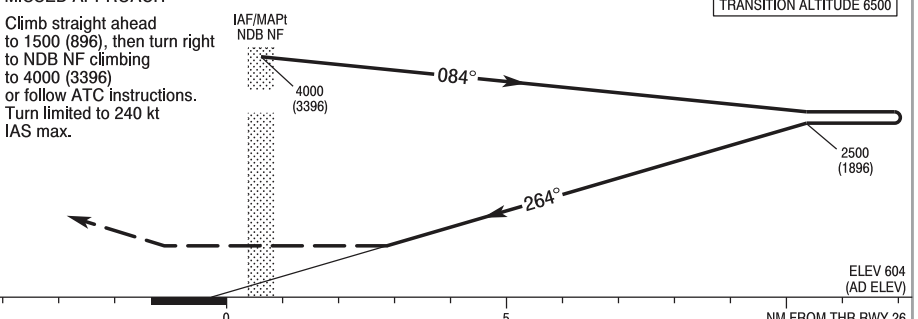
**MIŃSK MAZOWIECKI  
NDB  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (896), then turn right to NDB NF climbing to 4000 (3396) or follow ATC instructions. Turn limited to 240 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	1164 (560)	1164 (560)	1164 (560)	1164 (560)	1164 (560)
Circling	1164 (560)	1164 (560)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIŃSK MAZOWIECKI  
NDB  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**

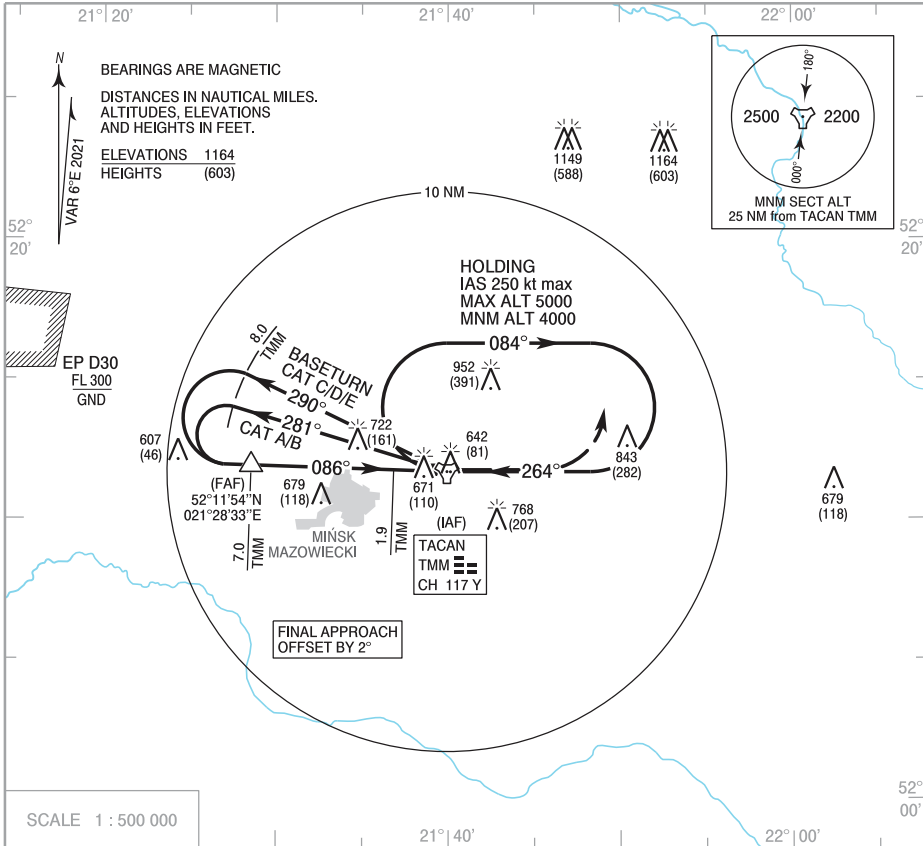
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NF	52°11'43.5"N	021°41'30.6"E		
MAPt NDB NF	52°11'43.5"N	021°41'30.6"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

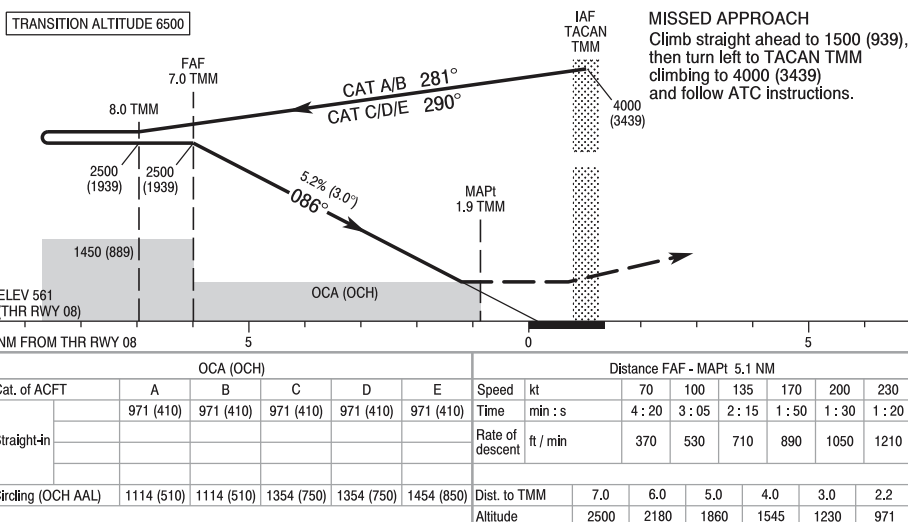
AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 08 ELEV 561 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 08

Minsk APPROACH 120.775, 278.575  
Minsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

**MIŃSK MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 08 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIŃSK MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 08 (CAT A/B/C/D/E)**

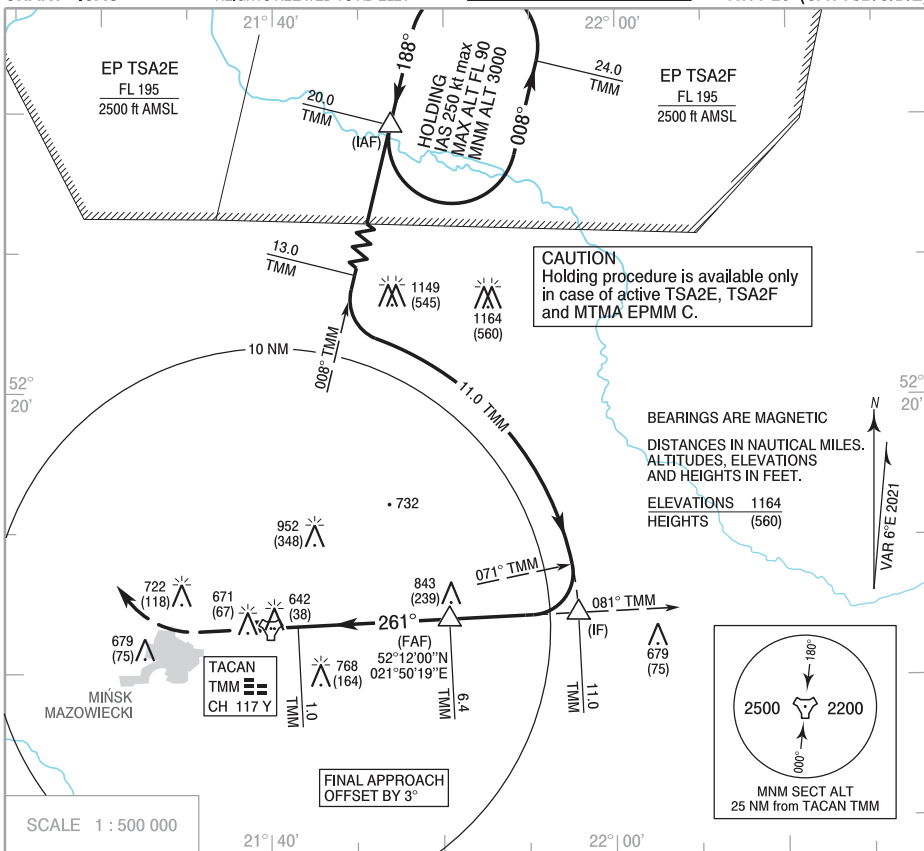
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TMM	52°11'40.0"N	021°39'55.9"E		
FAF	52°11'54.0"N	021°28'33.0"E	271.83° GEO (266° MAG) TACAN TMM	7.00 NM TACAN TMM
MAPt	52°11'43.9"N	021°36'50.5"E	271.83° GEO (266° MAG) TACAN TMM	1.90 NM TACAN TMM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 26 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Mińsk APPROACH 120.775, 278.575  
Mińsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

**MIŃSK MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**

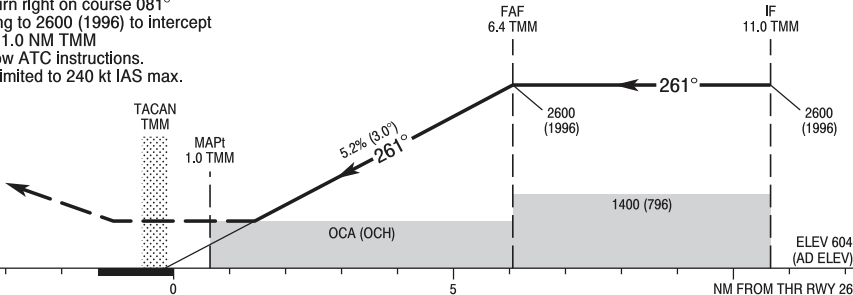


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (896), then turn right on course 081° climbing to 2600 (1996) to intercept ARC 11.0 NM TMM or follow ATC instructions. Turn limited to 240 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.4 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	1114 (510)	Time	min : s	4 : 40	3 : 15	2 : 25	1 : 55	1 : 40	1 : 25
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	1114 (510)	1114 (510)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)	Dist. to TMM	6.4	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.7
						Altitude	2600	2470	2150	1832	1520	1205	1114



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**MIŃSK MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**

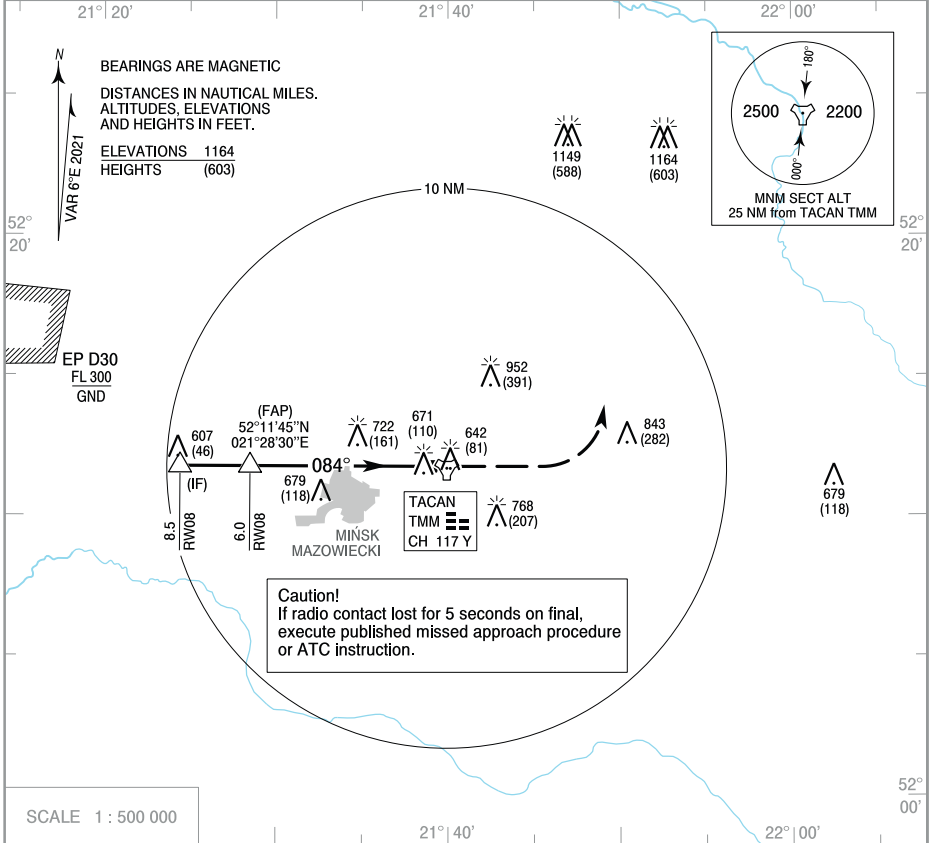
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	52°31'05.8"N	021°47'28.6"E	014.12° GEO (008° MAG) TACAN TMM	20.00 NM TACAN TMM
IF	52°12'13.1"N	021°57'47.2"E	087.20° GEO (081° MAG) TACAN TMM	11.00 NM TACAN TMM
FAF	52°12'00.0"N	021°50'19.0"E	087.20° GEO (081° MAG) TACAN TMM	6.42 NM TACAN TMM
MAPt	52°11'43.0"N	021°41'33.1"E	087.20° GEO (081° MAG) TACAN TMM	0.97 NM TACAN TMM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 08 ELEV 561 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 08

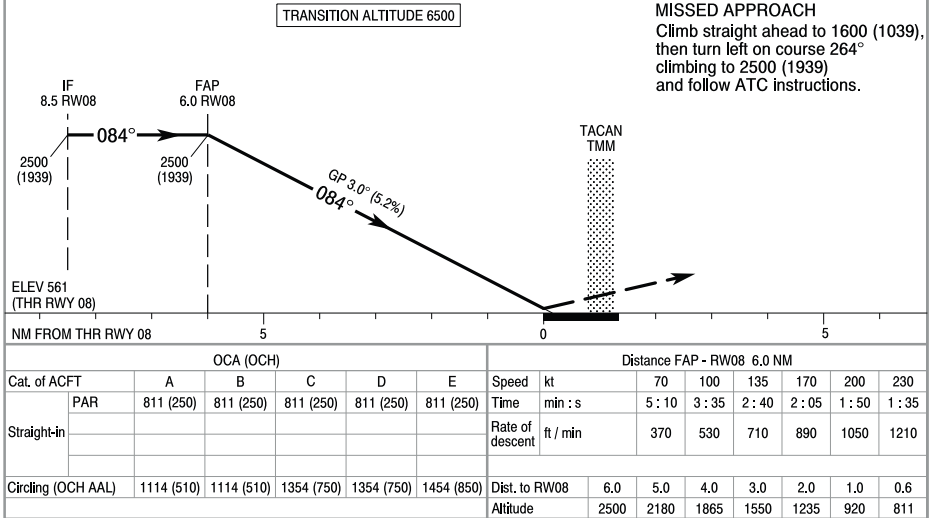
Minsk PRECISION	126.925	343.550
Minsk APPROACH	120.775	278.575
Minsk TOWER	135.425	279.075
ATIS	138.250	

**MIŃSK MAZOWIECKI  
PAR  
RWY 08 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note 'caution' added.

SCALE 1 : 500 000



**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1600 (1039),  
then turn left on course 264°  
climbing to 2500 (1939)  
and follow ATC instructions.

Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY08 6.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
PAR	811 (250)	811 (250)	811 (250)	811 (250)	811 (250)	kt	5:10	3:35	2:40	2:05	1:50	1:35	
Straight-in						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	1114 (510)	1114 (510)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)	Dist. to RWY08	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
						Altitude	2500	2180	1865	1550	1235	920	811

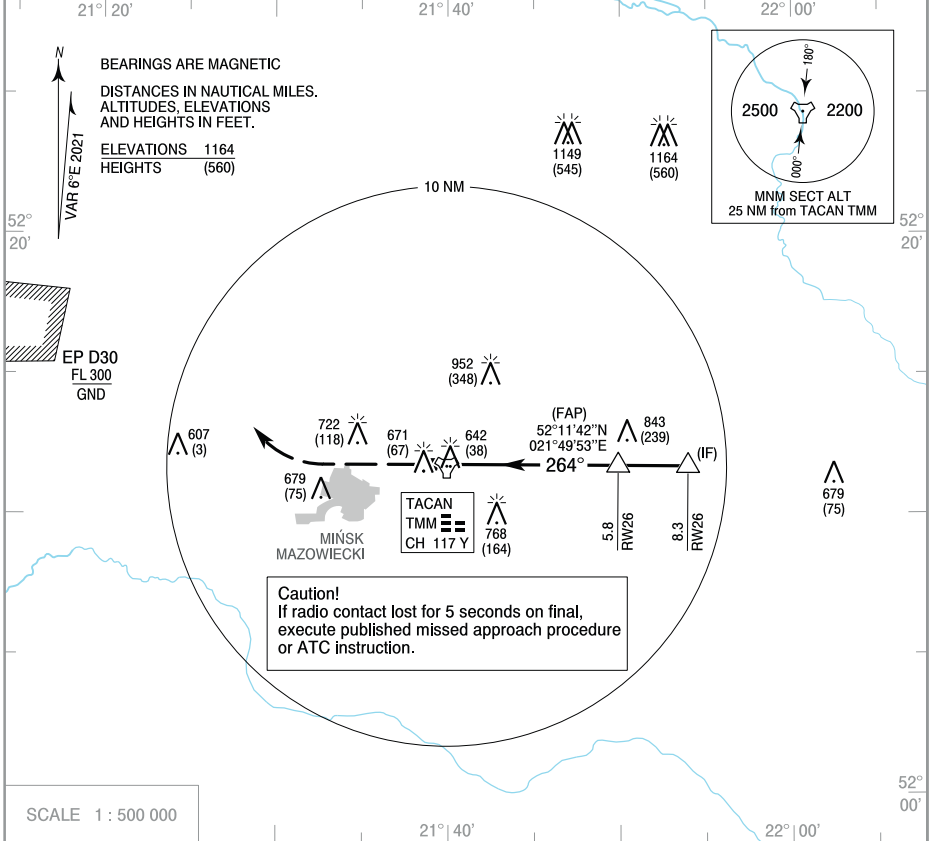
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 26 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Minsk PRECISION 126.925, 343.550  
Minsk APPROACH 120.775, 278.575  
Minsk TOWER 135.425, 279.075  
ATIS 138.250

**MIŃSK MAZOWIECKI  
PAR  
RWY 26 (CAT A/B/C/D/E)**

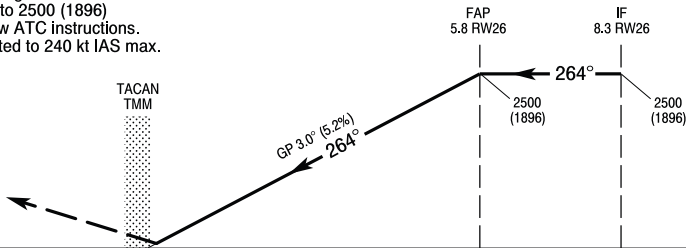


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note 'caution' added.

**MISSED APPROACH**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Climb straight ahead to 1600 (996),  
then turn right on course 084°  
climbing to 2500 (1896)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 240 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY26 5.8 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
PAR	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	854 (250)	kt	5:00	3:30	2:35	2:05	1:45	1:30	
Straight-in						Time	min : s						
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	1114 (510)	1114 (510)	1354 (750)	1354 (750)	1454 (850)	Dist. to RWY26	5.8	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
						Altitude	2500	2245	1930	1615	1300	985	854

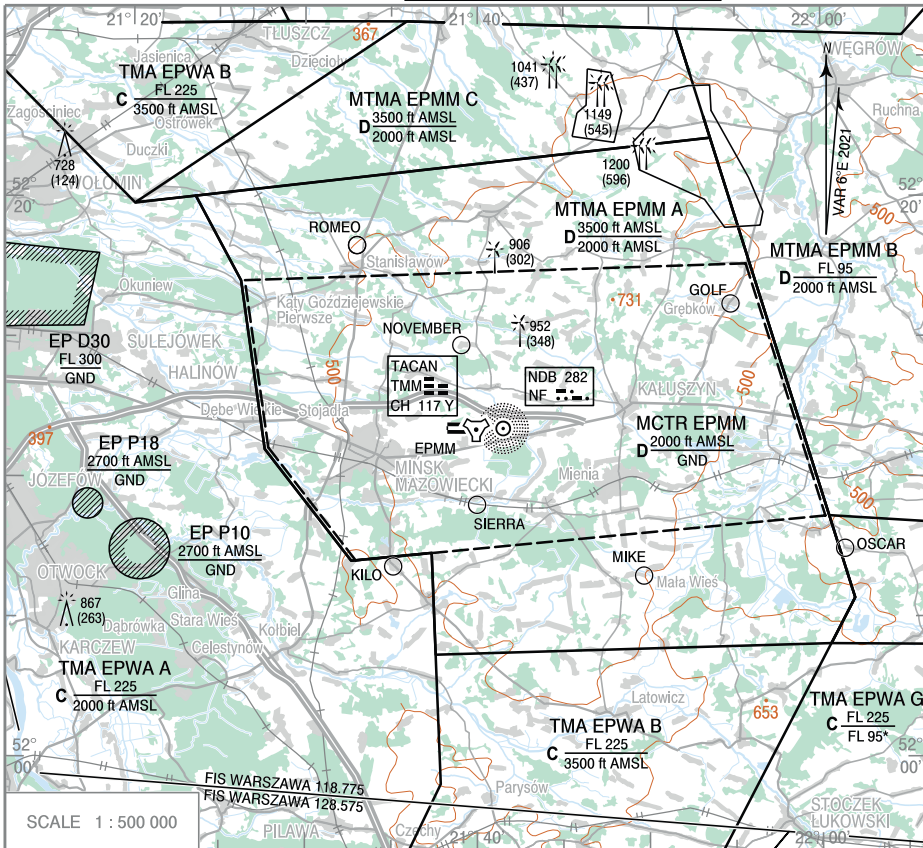
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS WARSZAWA INFORMATION 118.775, 128.575  
Miřsk APPROACH 120.775, 278.575  
Miřsk TOWER 135.425, 279.075

**MINSK  
MAZOWIECKI**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: EP P10 changed.

\* excluding TMA EPRA

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
GOLF	52°16'10"N	021°54'44"E	Church in Grębków town
KILO	52°06'48"N	021°35'07"E	Intersection near water reservoir in Pogorzel town
MIKE	52°06'28"N	021°49'40"E	Intersection to the east of Mała Wieś town
NOVEMBER	52°14'42"N	021°39'04"E	Intersection to the west of Łaziska town
OSCAR	52°07'26"N	022°01'20"E	Intersection to the east of Ozorów town
ROMEO	52°18'16"N	021°33'00"E	Meat plant to the north of Stanisławów town
SIERRA	52°09'00"N	021°39'59"E	Intersection to the north of Wólka Wiciejowska town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPOK AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPOK AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPOK - OKSYWIE**

**EPOK AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPOK AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	543447N 0183102E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 13/31. centre of RWY 13/31.
2	Odległość, kierunek od miasta	7 km (3.8 NM), BRG 360°GEO.
	Direction and distance from city	7 km (3.8 NM), BRG 360°GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	148 ft / 22°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	95 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca Jednostki Wojskowej 4651 Jednostka Wojskowa nr 4651 ul. Zielona 81-117 Gdynia Dowódca: +48-261-268-500
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-268-222 (faks) AFS: EPOKZPZM - MIL ARO AFS: EPOKZTZM - MIL TWR AFS: EPOKZAZM - MIL APP Commander of Military Unit 4651 Military Unit No. 4651 ul. Zielona 81-117 Gdynia +48-261-268-500



		+48-261-268-222 AFS: EPOKZPZM - MIL ARO AFS: EPOKZTZM - MIL TWR AFS: EPOKZAZM - MIL APP
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-268-888 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-268-032 - MIL APP/PAR +48-261-268-080 - MIL ARO +48-261-268-234 - MIL ARO (faks)
		+48-261-268-888 - MIL TWR +48-261-268-032 - MIL APP/PAR +48-261-268-080 - MIL ARO +48-261-268-234 - MIL ARO (fax)

**EPOK AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPOK AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-THU 0600-1430 (0500-1330) FRI 0600-1200 (0500-1100)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	Wymaga uzgodnienia.
	<b>Customs and immigration</b>	Prior consultation required.
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	NIL
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	H24
	<b>AIS</b>	MIL ARO
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24

	<b>MET briefing Office</b>	MIL MET
7	<b>ATS</b>	TWR: H24 APP: MON 0700 - FRI 0700 (MON 0600 - FRI 0600) PAR: Na żądanie z wyprzedzeniem 72 HR po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem.
	<b>ATS</b>	TWR: H24 APP: MON 0700 - FRI 0700 (MON 0600 - FRI 0600) PAR: O/R 72 HR in advance, after arrangement with AD administration.
8	<b>Tankowanie</b>	H24 Tylko dla statków powietrznych Sił Zbrojnych RP.
	<b>Fuelling</b>	H24 For the Polish Military Forces aircraft only.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Handling</b>	H24 - Tylko dla statków powietrznych Sił Zbrojnych RP.  MON-FRI 0630-1430 (0530-1330) H24 - For the Polish Military Forces aircraft only.
10	<b>Ochrona</b>	H24 Tylko dla statków powietrznych Sił Zbrojnych RP.
	<b>Security</b>	H24 For the Polish Military Forces aircraft only.
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	1) - patrz MIL GEN 2.1.
	<b>Remarks</b>	1) - see MIL GEN 2.1.

## EPOK AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPOK AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	Podnośnik widłowy (2 x 1,5 t), dźwиг (2 x 8 t).
	<b>Cargo-handling facilities</b>	

		Fork lift truck (2 x 1.5 t), crane (2 x 8 t).
2	Rodzaje paliwa i oleju	NIL
	Fuel/Oil types	NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	Cysterna samochodowa 27000 l, 33000 l.
	Fuelling facilities/Capacity	Tank truck capacity of 27000 l, 33000 l.
4	Urządzenia do odladzania	
	De-icing facilities	NIL
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Repair facilities for visiting aircraft	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPOK AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPOK AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	W mieście.
	Hotels	In the city.
2	Restauracje	W mieście.
	Restaurants	In the city.
3	Środki transportu	Autobus miejski, taksówki.
	Transportation	Municipal bus, taxi.
4	Pomoc medyczna	Pierwsza pomoc (szpitale w mieście).
	Medical facilities	First aid (hospitals in the city).

5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the city. Post: NIL.
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the city.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPOK AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPOK AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A5 ICAO (CAT 6 - CAT 7 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)
	Aerodrome category for firefighting	CAT A5 ICAO (CAT 6 - CAT 7 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2	Wyposażenie ratownicze	3 pojazdy ratowniczo-gaśnicze, sprzęt ratowniczy, środki gaśnicze, 8-12 ratowników.
	Rescue equipment	3 rescue and firefighting vehicles, rescue equipment, extinguishing agents, 8-12 rescuers.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Dźwig MAX 8 t.
	Capability for removal of disabled aircraft	Crane MAX 8 t.
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPOK AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA

## EPOK AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	<p>odkurzacz lotniskowy, oczyszczarki lotniskowe, plug odśnieżny lotniskowy, polewarko-zmywarki, wirnikowe zgarniacze śniegu, rozsiewacz.</p> <p>runway sweeper-vacuum, runway sweeper, runway snow plough, water sprayer, snow rotor blower, spreader.</p>
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	<p>1. APN 1 (stanowisko 1); 2. RWY 13/31; 3. TWY (A, B1, F, K, L); 4. RWY 08/26; 5. APN 1 (stanowiska 2-6); 6. Płasczyny przedhangarowe przy hangarach 99, 102, 244, 253 oraz APN 2; 7. Płasczyny przed bud. 100 i 190; 8. Drogi kołowania do schronohangarów w USR I.</p> <p>1. APN 1 (stand 1); 2. RWY 13/31; 3. TWYs (A, B1, F, K, L); 4. RWY 08/26; 5. APN 1 (stands 2-6); 6. Pre-hangar areas near hangars 99, 102, 244, 253 and APN 2; 7. Areas in front of buildings 100 and 190; 8. TWYs to hangars in USR I.</p>
	<b>Clearance priorities</b>	
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL
	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	

4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPOK AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPOK AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 38/R/C/W/T	NIL	
		APN 2	CONC	PCN 10/R/C/W/T	NIL	
		APN 3	ASPH	PCN 50/F/C/W/T	NIL	
		DARM	CONC	PCN 34/R/B/W/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	10.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/R/B/ W/T	NIL
		B1	12.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		B2	10.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		B3	10.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		C	10.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		D	11.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		E	10.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		F	12.0 m	CONC	PCN 35/R/B/ W/T	NIL
		G	10.0 m	CONC	PCN 45/R/B/ W/T	NIL
		H	10.0 m	CONC	PCN 16/R/B/ W/T	NIL
		K	15.0 m	CONC/ ASPH	PCN 36/F/B/ W/T	NIL
		L	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 38/F/C/ X/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	DARM – płyta uzbrajania/rozbrajania statków powietrznych. Ograniczenia w kolowaniu (patrz pkt. 4.20).  DARM – aircraft arming/disarming pad. Taxiing restrictions (see point 4.20).				
	Remarks					

## EPOK AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE

## EPOK AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	<p><b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b></p> <p><b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands</b></p>	<p>1. Miejsca postojowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poziome oznaczenia stanowisk,</li> <li>- pionowe tablice informacyjne.</li> </ul> <p>2. Prowadzenie na TWY:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- linie poziome,</li> <li>- znaki poziome.</li> </ul> <p>1. Parking stands:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- markings,</li> <li>- vertical information signs.</li> </ul> <p>2. TWY guide lines:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- horizontal lines,</li> <li>- markings.</li> </ul>
2	<p><b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b></p> <p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p>	<p>Oznakowanie:</p> <p>1. RWY: progu, strefy przyziemia, punktu celowania, tożsamości RWY, osi, krawędzi.</p> <p>2. TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogami startowymi, znaki zakazu, nakazu i informacyjne.</p> <p>Światła <sup>1)</sup>:</p> <p>1. RWY 13/31: SALS. Patrz punkt 4.14.</p> <p>2. RWY 08/26: SALS. Patrz punkt 4.14.</p> <p>3. TWY: SALS. Patrz punkt 4.15.</p> <p>Markings:</p> <p>1. RWY: threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge.</p> <p>2. TWY: centre line, edge, runway holding positions, mandatory, prohibitory and information markings and signs.</p> <p>Lights <sup>1)</sup>:</p> <p>1. RWY 13/31: SALS. See point 4.14.</p> <p>2. RWY 08/26: SALS. See point 4.14.</p> <p>3. TWY: SALS. See point 4.15.</p>
3	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p><b>Stop bars</b></p>	<p>A, B1, C, E, F, G, H, K</p>



4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<sup>1)</sup> Urządzenie wojskowe NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze.  <sup>1)</sup> Military facilities NOT CERTIFIED by the Civil Aviation Authority.
	Remarks	

**EPOK AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE**  
**EPOK AD 4.10 AERODROME OBSTACLES**

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
31/APCH	Drzewa/Trees	543355.7N	0183211.3E	69	192	NIE/NIE, NO/NO
31/APCH	Las/Forest	543400.2N	0183218.1E	73	188	NIE/NIE, NO/NO
31/APCH	Drzewa/Trees	543413.1N	0183211.1E	38	169	NIE/NIE, NO/NO
08/APCH	Drzewo/Tree	543510.1N	0183039.9E	36	171	NIE/NIE, NO/NO
26/APCH	Drzewo/Tree	543517.0N	0183159.0E	68	169	NIE/NIE, NO/NO
13/APCH	Drzewa/Trees	543524.1N	0182941.8E	82	204	NIE/NIE, NO/NO
13/APCH	Drzewa/Trees	543528.6N	0182940.3E	60	198	NIE/NIE, NO/NO
13/APCH	Drzewo/Tree	543544.6N	0182947.2E	71	207	NIE/NIE, NO/NO
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt/Mast	543242.1N	0183209.2E	240	377	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	543245.3N	0183210.4E	227	382	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	543310.2N	0183141.7E	148	338	NIE/NIE, NO/NO
	Komin elektrociepłowni/ Power plant chimney	543312.0N	0182851.0E	495	544	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	543319.2N	0183113.3E	135	338	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	543327.4N	0183046.9E	122	388	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543344.0N	0182906.7E	92	353	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek/Building	543345.0N	0182946.0E	83	335	NIE/NIE, NO/NO
	Budynek z masztem/ Building with mast	543345.2N	0182934.8E	79	329	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543347.7N	0182928.6E	89	338	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543348.7N	0182942.7E	97	336	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543349.5N	0182954.3E	86	320	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543350.3N	0183005.9E	89	316	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543351.0N	0182913.1E	89	337	NIE/NIE, NO/NO
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	543351.1N	0183017.3E	86	301	NIE/NIE, NO/NO
	ILS GP/ILS GP	543422.0N	0183133.2E	52	195	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	543423.0N	0183131.3E	33	179	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Budynek z masztem/ Building with mast	543429.2N	0182816.7E	89	342	TAK/TAK, YES/YES
	Maszć MTI 31/MTI Mast 31	543430.4N	0183141.3E	20	155	NIE/NIE, NO/NO
	GCA-2000M (1)/ GCA-2000M (1)	543449.4N	0183110.2E	38	182	TAK/TAK, YES/YES
	GCA-2000M (2)/ GCA-2000M (2)	543449.4N	0183110.5E	44	188	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	543500.7N	0183106.7E	91	220	TAK/TAK, YES/YES
	Mur/Wall	543504.8N	0183105.6E	47	177	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	543505.0N	0183101.2E	61	192	TAK/TAK, YES/YES
	Maszć MTI 13/MTI Mast 13	543507.3N	0183040.8E	20	159	NIE/NIE, NO/NO
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	543508.7N	0183109.3E	35	161	TAK/TAK, YES/YES
	Wiatromierz/Anemometer	543509.3N	0183033.9E	33	173	TAK/TAK, YES/YES
	Wskaźnik kierunku wiatru/ Wind direction indicator	543510.1N	0183139.5E	25	144	TAK/TAK, YES/YES
	Maszć/Mast	543559.1N	0182616.7E	142	364	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

## EPOK AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPOK AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Wojskowa Lotniskowa Stacja Meteorologiczna <sup>1)</sup> .
	Name of the associated meteorological office	Military Aerodrome MET Office <sup>1)</sup> .

2	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b>	H24/Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego Centrum Operacji Morskich <sup>2)</sup> i Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP <sup>3)</sup> .
	<b>Hours of service/MET office outside hours</b>	H24/Hydrometeorological Office of the Maritime Operations Centre <sup>2)</sup> and Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces <sup>3)</sup> .
3	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b>	Wojskowa Lotniskowa Stacja Meteorologiczna/9 HR
	<b>Office responsible for TAF preparation/period of validity</b>	Military Aerodrome MET Office/9 HR
4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/3 HR Lotnicza dla rejonu lotniska/12 HR.
	<b>Availability of the TREND forecasts/interval of issuance</b>	TAF/3 HR Aerodrome forecast/12 HR.
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne i progностyczne, diagram aerologiczny, SWH, SWM, SWL, mapy wiatrów górnych i temperatur na wysokościach, zdjęcia satelitarne.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic and prognostic charts, aerological diagram, SWH, SWM, SWL, upper wind and temperature charts, satellite images.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	NIL
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	TWR, APP, PAR
	<b>ATS units provided with MET information</b>	

10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	1) +48-261-268-565 +48-261-268-568 (faks)
	Additional information (limitation of services, etc.)	2) +48-261-263-945 +48-261-261-700 (faks) 3) +48-261-828-230 +48-261-828-474 (faks)  1) +48-261-268-565 +48-261-268-568 (fax) 2) +48-261-263-945 +48-261-261-700 (fax) 3) +48-261-828-230 +48-261-828-474 (fax)

## EPOK AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPOK AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progru (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	088.000°GEO	790 x 30	RWY: PCN 36/F/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	543513.54N 0183052.14E END: NIL 95.5	131.8 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
26	268.000°GEO	790 x 30	RWY: PCN 36/F/B/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	543514.32N 0183136.11E END: NIL 95.1	113.8 NIL
13	136.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 35/R/B/W/T CONC SWY: NIL	543515.94N 0183013.68E END: NIL 95.5	144.0 NIL
31	316.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 35/R/B/W/T CONC SWY: CONC	543417.46N 0183149.80E END: NIL 95.5	135.8 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
08	0.6%	60 x 30	NIL	910 x 100	NIL	NIL	NIL
26	0.6%	60 x 30	NIL	910 x 100	NIL	NIL	NIL
13	0.1%	NIL	210 x 330	2870 x 330	NIL	NIL	NIL
31	0.1%	160 x 60	160 x 330	2870 x 330	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
08	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
26	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
13	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
31	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.

**EPOK AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE**  
**EPOK AD 4.13 DECLARED DISTANCES**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	790	790	850	790	NIL
26	790	790	850	790	NIL
13	2500	2710	2500	2500	NIL
31	2500	2660	2660	2500	NIL

**EPOK AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRUGI STARTOWEJ**  
**EPOK AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08		NIL	THR: G	NIL	NIL	NIL	NIL
26	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	30	NIL
13	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL
31	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	NIL	NIL	790 / 30	FM 0 - 550 m: W FM 550 - 790 m: Y	R	NIL
26	NIL	NIL	790 / 30	FM 0 - 550 m: W FM 550 - 790 m: Y	R	NIL
13	NIL	NIL	2500 / 60	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 m - 2500 m: Y	R	NIL
31	NIL	NIL	2500 / 60	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 m - 2500 m: Y	R	NIL

## EPOK AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPOK AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe: - A, B1, F - niebieskie, - B2, B3, C, D, E, G, H, K, L - NIL Światła osi: NIL
	TWY edge and centre line lighting	

		Edge: - A, B1, F - blue, - B2, B3, C, D, E, G, H, K, L - NIL Centre line lights: NIL
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/5 MIN.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/5 MIN.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

### EPOK AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPOK AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	

7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 4.22.2.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point 4.22.2.

## EPOK AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPOK AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>OKSYWIE (EPOK) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542950N 0182309E 544645N 0180952E 544748N 0182438E 542945N 0185523E 542509N 0184750E 542656N 0183240E 542950N 0182309E	<u>3500 ft</u>  GND	D	OKSYWIE WIEŻA 119.850 MHz PL OKSYWIE TOWER 119.850 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR157.  Excluding active EPTR157.

## EPOK AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

## EPOK AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	OKSYWIE ZBLIŻANIE OKSYWIE APPROACH	134.000	NIL	NIL	0700 MON - 0700 FRI (0600-0600)	NIL
ATIS	-	125.780	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-268-440, +48-261-268-441, +48-261-268-442, +48-261-268-443.  ATIS phones: +48-261-268-440, +48-261-268-441, +48-261-268-442, +48-261-268-443.
PAR	OKSYWIE PRECYZYJNY OKSYWIE PRECISION	120.750	NIL	NIL	Na żądanie z wypprzedzeniem 72 HR po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem. O/R 72 HR in advance, after arrangement with AD administration.	NIL
TWR	OKSYWIE WIEŻA OKSYWIE TOWER	119.850	NIL	NIL	H24	NIL

**EPOK AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPOK AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadawienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA-2000M	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz SSR 1030-1090 MHz	O/R APP/TWR Oksywie	543449.4N 0183110.2E	NIL	NIL	NIL
ILS LOC 31 (06°E/JAN 21) CAT II	IOW	109.500 MHz	H24	543522.4N 0183003.1E	NIL	NIL	0.3 km FM THR 13
ILS GP 31	-	332.600 MHz	H24	543422.0N 0183133.2E	NIL	NIL	0.13 km S FM RCL, 0.31 km W FM THR 31 wzdłuż RWY RCL.  0.13 km S FM RCL, 0.31 km W FM THR 31 along RWY RCL. RDH: 50 ft GP 3.0°
DME 31	IOW	CH 32X	H24	543421.9N 0183133.1E	100 ft AMSL	NIL	NIL

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	NO	290.000 kHz	H24	543542.8N 0182929.6E	NIL	NIL	NDB NO – na polecenie kontrolera TWR lotniska OKSYWIE (EPOK).  1.13 km FM THR 13. NDB NO – as required by the TWR controller of OKSYWIE (EPOK) aerodrome.
NDB	NW	290.000 kHz	H24	543350.1N 0183234.6E	NIL	NIL	NDB NW – na polecenie kontrolera TWR lotniska OKSYWIE (EPOK).  1.17 km FM THR 31.

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							NDB NW – as required by the TWR controller of OKSYWIE (EPOK) aerodrome.
TACAN	TOW	CH 82X	H24	543456.1N 0183023.2E	NIL	NIL	NIL

## EPOK AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPOK AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

TWY B1 na odcinku od skrzyżowania z TWY F do APN 1 dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY B1 from the intersection with TWY F to APN 1 is available to aircraft with wingspan up to 24 m.

### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

## EPOK AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPOK AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Z wyjątkiem względów bezpieczeństwa oraz potrzeb szkoleniowych, w celu zmniejszenia emisji hałasu, zalecana wysokość lotu w kręgu nadlotniskowym wynosi minimum 1000 ft AMSL. Odloty z RWY 13/31 oraz RWY 08/26 w miarę możliwości wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do wysokości 2000 ft AMSL, następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem kontroli ruchu lotniczego.

For noise abatement purposes, the recommended minimum altitude of flight within the aerodrome traffic circuit is 1000 ft AMSL, except for safety reasons and for training purposes. Departures from RWY 13/31 and RWY 08/26 shall be, as far as possible, carried out as follows: after departure track the extended RWY centre line up to 2000 ft AMSL, then execute a turn as instructed by ATC.

## EPOK AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPOK AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Procedury dla lotów VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego w MCTR EPOK statek powietrzny wykonujący lot VFR lub lot specjalny VFR może otrzymać polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów meldunkowych:

### 1 Procedures for VFR flights

In case of air traffic intensity within EPOK MCTR, an aircraft conducting VFR or special VFR flight may expect holding at one of the designated significant points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	543312N 0182851E	Komin elektrociepłowni m. Gdynia Power plant chimney in Gdynia
HOTEL	543637N 0184756E	M. Hel Hel
JULIETT	544044N 0184313E	M. Jastarnia Jastarnia
KILO	544611N 0180937E	M. Krokowa Krokowa
LIMA	544145N 0181408E	M. Leśniewo Leśniewo
OSCAR	542849N 0183351E	Molo w m. Gdynia Orłowo Pier in Gdynia Orłowo



Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ROMEO	543805N 0183050E	M. Rewa Rewa
WHISKEY	544725N 0182430E	M. Władysławowo Władysławowo
ZULU	543320N 0181921E	M. Zbychowo Zbychowo

Doloty i odloty do/z lotniska OKSYWIE mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

**ROMEO, CHARLIE.**

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPOK oraz EPTR157 możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR OKSYWIE lub APP OKSYWIE wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/EPTR skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

**Uwaga**

Punkty **OSCAR - ZULU - LIMA - WHISKEY** mogą stanowić alternatywną trasę lotu z południa na Półwysep Helski na wypadek braku możliwości wykonania lotu wzdłuż linii brzegowej.

**2 Procedury dla śmigłowców**

Śmigłowce w lotach IFR wykonują operacje startu i lądowania na RWY 13/31 lub RWY 08/26.

Na prośbę załogi lub z inicjatywy kontrolera TWR (w takim przypadku wymagana jest akceptacja załogi śmigłowca) zezwala się na start (w dzień przy VIS nie mniejszej niż 1500 m, w nocy przy VIS nie mniejszej niż 3000 m) lub lądowania (po osiągnięciu kontaktu wzrokowego z lotniskiem) z/n/a TWY A, B1, F, APN 2.

Śmigłowce w lotach VFR mogą wykonywać operacje startu i lądowania na RWY 13/31, RWY 08/26 oraz rozwinętej linii bramek.

Dodatkowo:

- w dzień: wszystkich TWY, APN 2;
- w nocy: TWY A, B1, F, APN 2.

Arrivals and departures to/from OKSYWIE aerodrome may be conducted via the following VFR points:

**ROMEO, CHARLIE.**

Overflights of aircraft through the EPOK MCTR and EPTR157 are possible after obtaining clearance from OKSYWIE TWR or OKSYWIE APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/EPTR which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

**Remark**

If there is no chance of performing the flight along the seashore, **OSCAR - ZULU - LIMA - WHISKEY** points may form an alternative route from the south to Hel Peninsula.

**2 Procedures for helicopters**

Helicopters in IFR flights conduct take-off and landing operations on RWY 13/31 or RWY 08/26.

At the request of the crew or at the initiative of the TWR controller (in such a case, the acceptance of the helicopter's crew is required), take-offs (by daytime when VIS is not less than 1500 m, at night when VIS is not less than 3000 m) or landings (after reaching visual contact with the aerodrome) allowed from/on TWYs A, B1, F, APN 2.

Helicopters under VFR may perform take-off and landing operations on RWY 13/31, RWY 08/26 and developed line of gates.

Additionally:

- by day: all TWYs, APN 2;
- by night: TWYs A, B1, F, APN 2.

Doпуска się wykonywanie startu oraz lądowania przez śmigłowce na innym miejscu startów i lądowań w przypadku zamknięcia, zawieszenia wykonywania operacji lotniczych lub zawieszenia służby lotniska EPOK zgodnie z poniższymi zasadami:

**1. miejsce startu i lądowania:**

TWY B1 (w granicach APN 1).

**2. pora doby/przepisy:**

dzień/ VFR.

**3. przed startem:**

- uruchomić statek powietrzny według uznania na APN 1, następnie wykonać najkrótszą drogą na TWY B1.
- nadać informację na częstotliwości TWR EPOK (119,850 MHz) zawierającą:
  - znaki wywoławcze;
  - typ statku powietrznego;
  - planowany kurs odlotu.

**4. przed lądowaniem:**

- nadać informację na częstotliwości TWR EPOK (119,850 MHz) zawierającą:
  - znaki wywoławcze;
  - typ statku powietrznego;
  - zamiar lądowania;
  - kurs podejścia.
- po lądowaniu skoczyć na najbliższe stanowisko na APN 1. Wyłączenie silnika (-ów) według własnego uznania.

Mając na uwadze potrzeby w zakresie szkolenia lotniczego, starty i lądowania śmigłowca mogą być wykonane z miejsca innego niż ujęte powyżej. W takich przypadkach odpowiedzialność za wykonanie operacji ponosi załoga śmigłowca. Kontroler TWR nie wydaje zezwolenia na start i lądowanie, a przekazuje jedynie informacje o prędkości i kierunku wiatru, zasadniczym ruchu lokalnym oraz inne – istotne dla bezpiecznego wykonania operacji.

Próby w zawisie śmigłowców realizowane są na RWY 13/31, RWY 08/26, wszystkich TWY oraz APN 2.

**3 Utrata łączności w locie VFR**

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR EPOK lub EPTR157 bez zamiaru lądowania na lotnisku OKSYWIE, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPOK lub EPTR157, wlot do MCTR EPOK lub EPTR157 jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku OKSYWIE, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPOK lub EPTR157 lub w MCTR EPOK lub EPTR157, należy na wysokości nie wyżej niż 2000 ft AMSL:

Take-off and landing by helicopters at another take-off and landing site in the event of closure, suspension of flight operations or suspension of EPOK aerodrome service is allowed in accordance with the following rules:

**1. take-off and landing site:**

TWY B1 (within the limits of APN 1).

**2. time of day/rules:**

daytime/VFR.

**3. before take-off:**

- start the engine at own discretion at APN 1, then taxi via the shortest route to TWY B1.
- transmit information on EPOK TWR frequency (119.850 MHz) providing the following details:
  - call signs;
  - aircraft type;
  - planned departure heading.

**4. before landing:**

- transmit information on EPOK TWR frequency (119.850 MHz) specifying:
  - call signs;
  - aircraft type;
  - an intention to land;
  - approach heading.
- after landing taxi to the nearest aircraft stand at APN 1. Turn off the engine at own discretion.

Taking into account the needs within the scope of aviation training, take-offs and landings of helicopters may be conducted from a site different from the sites mentioned above. In such cases the helicopter's crew is responsible for conducting the operation. The TWR controller shall not issue take-off or landing clearance but shall only inform on wind speed and direction, essential local traffic and provide other information – relevant for the safety of operations.

Hovering of helicopters is carried out on RWY 13/31, RWY 08/26, all TWYs and APN 2.

**3 Radio communication failure on VFR flight**

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into EPOK MCTR or EPTR157 with destination other than OKSYWIE aerodrome before reaching the EPOK MCTR or EPTR157 limits, entry to EPOK MCTR or EPTR157 is prohibited.

If radio communication failure occurs in flight with FPL filed with destination at OKSYWIE aerodrome before reaching the EPOK MCTR or EPTR157 or within EPOK MCTR or EPTR157 limits, at a maximum altitude of 2000 ft AMSL the aircrew shall:

- a. ustawić kod transpondera na 7600 - jeżeli to możliwe;
- b. niezależnie od kierunku dolotu (północ – wschód/południe – zachód) wykonać wlot w MCTR/EPTR157 wyłącznie przez punkt **ZULU** do punktu **CHARLIE** i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR OKSYWIE; wlot w MCTR/EPTR157 od północy lub wschodu jest zabroniony;
- c. w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- d. po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- e. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **CHARLIE** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- f. jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **CHARLIE** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- g. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszej możliwej TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### 4 Utrata łączności w locie IFR

##### 4.1 Przyłot statku powietrznego

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR EPOK lub EPTR157 należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dolot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPOK;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;

- a. set the transponder to code 7600 - if possible;
- b. independently of the direction of arrival (north-east; south-west) enter the MCTR/EPTR157 reach only via point **ZULU** to **CHARLIE** point and wait for light signals from OKSYWIE TWR; entry into MCTR/EPTR157 from north or east side is prohibited;
- c. show all aircraft navigation lights during arrival and holding;
- d. after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;
- e. after receiving a red visual signal hold over **CHARLIE** 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;
- f. if no signal has been received from the TWR, hold for 5 minutes at **CHARLIE** point and perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- g. immediately after landing, vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.

#### 4 Radio communication failure on IFR flight

##### 4.1 Aircraft arrival

In the event of failure of communication during an IFR flight conducted within the EPOK MCTR or EPTR157, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if failure of communication occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPOK;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;

- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
  - g. po otrzymaniu zielonego sygnału wyłądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
  - h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
  - g. after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
  - h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### 4.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPOK lub EPTR157, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko odlotu oraz:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać do lot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPOK;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wyłądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub - w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe - wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### 4.3 Podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia

#### 4.2 Aircraft departure

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and failure of communication occurred within EPOK MCTR or EPTR157, the flight crew shall take action to return to the departure aerodrome and:

- a. set the transponder to code 7600,
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if failure of communication occurred before the type of approach had been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPOK;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- g. after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### 4.3 Approach with the use of precision approach radar

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji, przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP OKSYWIE.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP OKSYWIE lub TWR OKSYWIE nie powiodły się, należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze odlotu po nieudanym podejściu lub otrzymanymi uprzednio od ATC;
- c. po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPOK;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### UWAGA

W przypadkach, gdy ze względów operacyjnych na lotnisku OKSYWIE możliwe jest wyłącznie wykonanie procedury podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem PAR, a lot nie może być wykonany w warunkach VMC, należy wykonać lot na lotnisko zapasowe wyszczególnione w planie lotu i podejmować próby nawiązania łączności z właściwymi organami ATC.

#### 4.4 Statek powietrzny kołujący do startu

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- a. zatrzymać statek powietrzny;

After the air crew has been instructed to stop readbacks of ATC instructions, the interruptions in transmission shall be no longer than 5 seconds.

In the event of a break longer than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If failure of communication has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with OKSYWIE APP.

If multiple attempts to establish radio contact, on all available frequencies, with the PAR controller, OKSYWIE APP or OKSYWIE TWR have failed, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC;
- c. after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in MIL AD 4 EPOK;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated (chosen) radio navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment await light signals from TWR;
- f. after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute selected instrument approach procedure once again.

#### REMARK

In cases where for operational reasons only the precision approach procedure using PAR may be executed at OKSYWIE aerodrome and the flight cannot be performed under VMC, the air crew shall perform flight to the alternate aerodrome specified in the flight plan and attempt to establish radio contact with the relevant ATC units.

#### 4.4 Aircraft taxiing for take-off

If the failure of communication occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- a. stop the aircraft;

b. oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

b. wait for an aerodrome services vehicle.

#### 4.5 Statek powietrzny znajdujący się na RWY

W przypadku utraty łączności na RWY należy:

- opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### 4.5 Aircraft on the RWY

If failure of communication occurs when the aircraft is on the RWY, the air crew shall:

- immediately vacate the RWY at the first available TWY and stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.

## EPOK AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPOK AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

### Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska

#### Ptaki

Na terenie lotniska występują okresowe migracje ptaków z podziałem na migrację jesienną i wiosenną. Migracja jesienna, trwająca od września do listopada charakteryzuje się przelotami dużych ilości gęsi, żurawi, szpaków i kwiczołów natomiast w trakcie migracji wiosennej trwającej od marca do maja, poza wskazanymi powyżej gatunkami ptaków, zagrożenie dodatkowo stanowią czajki.

Największe zagrożenie związane jest z występowaniem gołębi hodowlanych i mew. Zagrożenia na i w sąsiedztwie lotniska związane są przede wszystkim z czterema czynnikami:

- licznymi miejscami hodowli gołębi w bezpośrednim sąsiedztwie zachodniej części lotniska;
- bliskim sąsiedztwie portu i stoczni w Gdyni (miejsca dużych koncentracji mew);
- bezpośrednim sąsiedztwem ogródków działkowych i związanym z tym licznym występowaniem szpaków, wrony siewej, kawki i gawrona;
- licznym gniazdowaniem oknówki w starych hangarach w zachodniej części lotniska.

Przez cały rok zwiększone prawdopodobieństwo kolizji statku powietrznego z ptakami w rejonie lotniska oraz dróg startowych związane jest ze wzmożoną aktywnością:

- myszolów – cały rok;
- mewa – cały rok;
- wrona siwa – cały rok;

### Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic in the vicinity of the aerodrome

#### Birds

Periodic bird migrations occur at the aerodrome, divided for autumn and spring migration. Autumn migration, lasting from September to November is characterised by flights of large numbers of geese, cranes, starlings and fieldfares, whereas during the spring migration lasting from March to May, in addition to the bird species indicated above, lapwings pose an additional threat.

The greatest threat is from breeding pigeons and gulls. Threats at and in the vicinity of the aerodrome are mainly related to four factors:

- numerous pigeon breeding sites in the immediate vicinity of the western part of the aerodrome;
- close proximity to the port and shipyard in Gdynia (sites of large concentrations of gulls);
- the immediate vicinity of allotment gardens and the related high incidence of starlings, hooded crows, western jackdaws and rooks;
- numerous nesting of western house martins in old hangars in the western part of the aerodrome.

Throughout the year an increased risk of collision of aircraft with birds in the vicinity of the aerodrome and runways is associated with an increased activity of:

- buzzard – throughout the year;
- gull – throughout the year;
- hooded crow – throughout the year;

- gawron – cały rok;
- kawka – cały rok;
- gęś – jesień, wiosna;
- żuraw – jesień, wiosna;
- szpak – jesień, wiosna;
- kwiczoł – jesień, wiosna;
- czajka – wiosna.

#### **Ssaki**

Najważniejszym miejscem występowania zwierzyny są tereny leśne w północnej części lotniska. Duża atrakcyjność tego obszaru związana jest z ukształtowaniem terenu i małą dostępnością dla ludzi. Dodatkowo część obszarów w zachodniej stronie lotniska również stwarza dogodne warunki do przebywania dużych ssaków.

Najliczniej występującymi ssakami na lotnisku są: dzik, sarna, borsuk, lis, jenot, zając.

Ponadto, na lotnisku stwierdzono obecność: jelenia, szakala.

- rook – throughout the year;
- western jackdaw – throughout the year;
- goose – autumn, spring;
- crane – autumn, spring;
- starling – autumn, spring;
- fieldfare – autumn, spring;
- lapwing – spring.

#### **Mammals**

Forest areas in the northern part of the aerodrome are the most important sites of animal occurrences. The appeal of this area is related to its topography and low accessibility for people. Additionally, some areas on the western side of the aerodrome also create favourable/suitable conditions for large mammals.

Most numerous mammals at the aerodrome are: boar, roe deer, badger, fox, raccoon dog, hare.

Moreover, the following species have been detected at the aerodrome: deer, jackal.

## **EPOK AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPOK AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPOK 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 13, RWY 31)	AD 4 EPOK 6 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 08, RWY 26)	AD 4 EPOK 6 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 31 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 31 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 13 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 5

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 31 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 13 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 26 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 31 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 31 (CAT H)	AD 4 EPOK 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 13 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 31 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPOK 12 - 19
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPOK 13 - 1

**EPOK AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPOK AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK



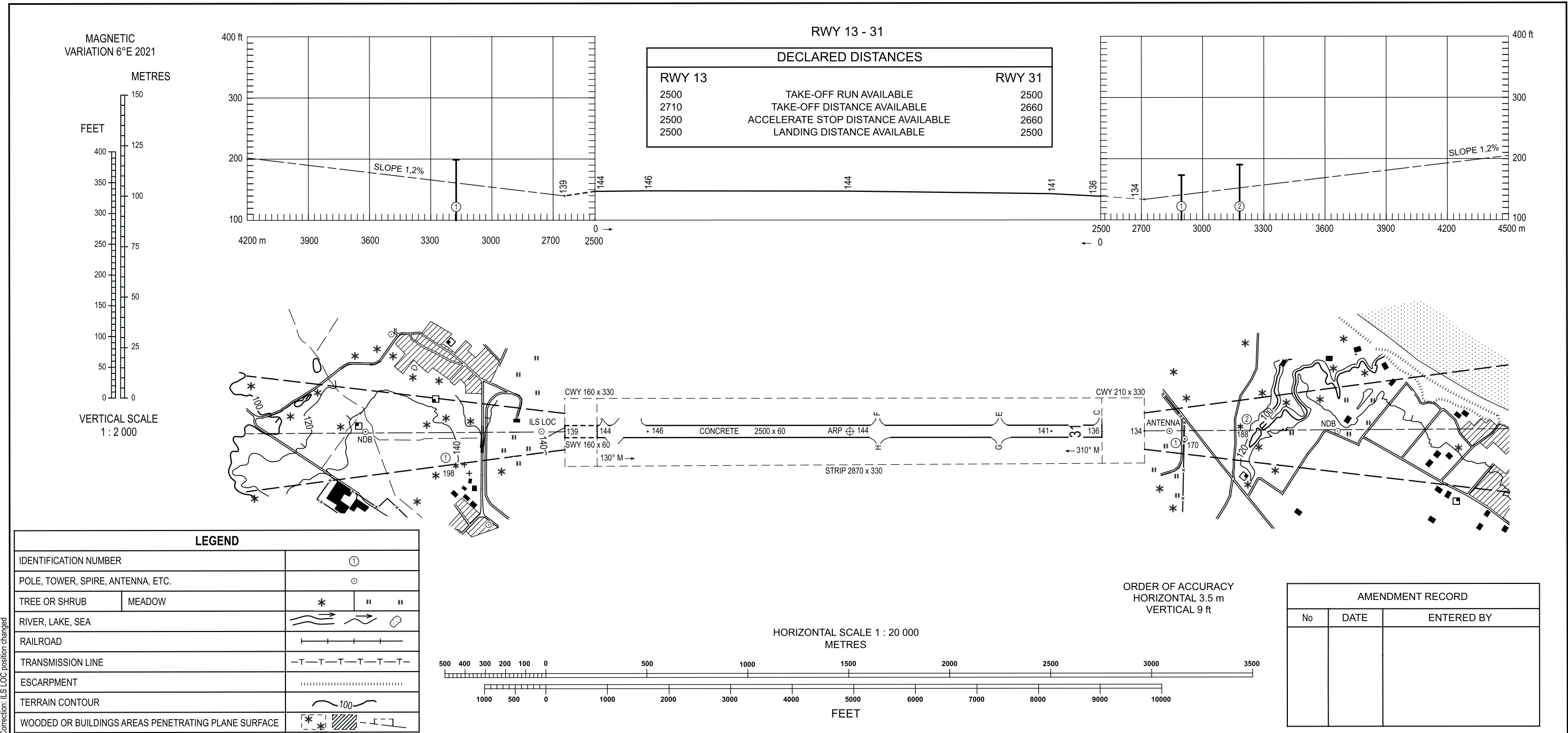
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

OKSYWIE  
RWY 13/31



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ILS LOC position changed

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

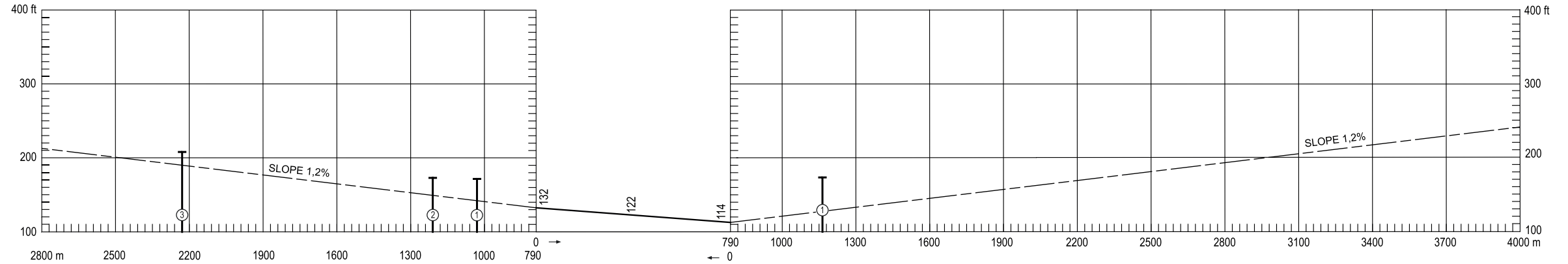
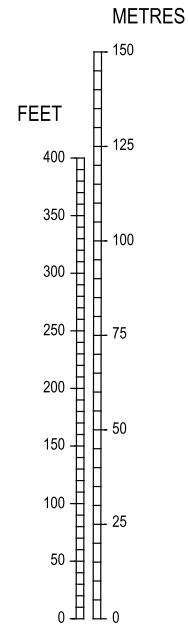
ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

OKSYWIE  
RWY 08/26

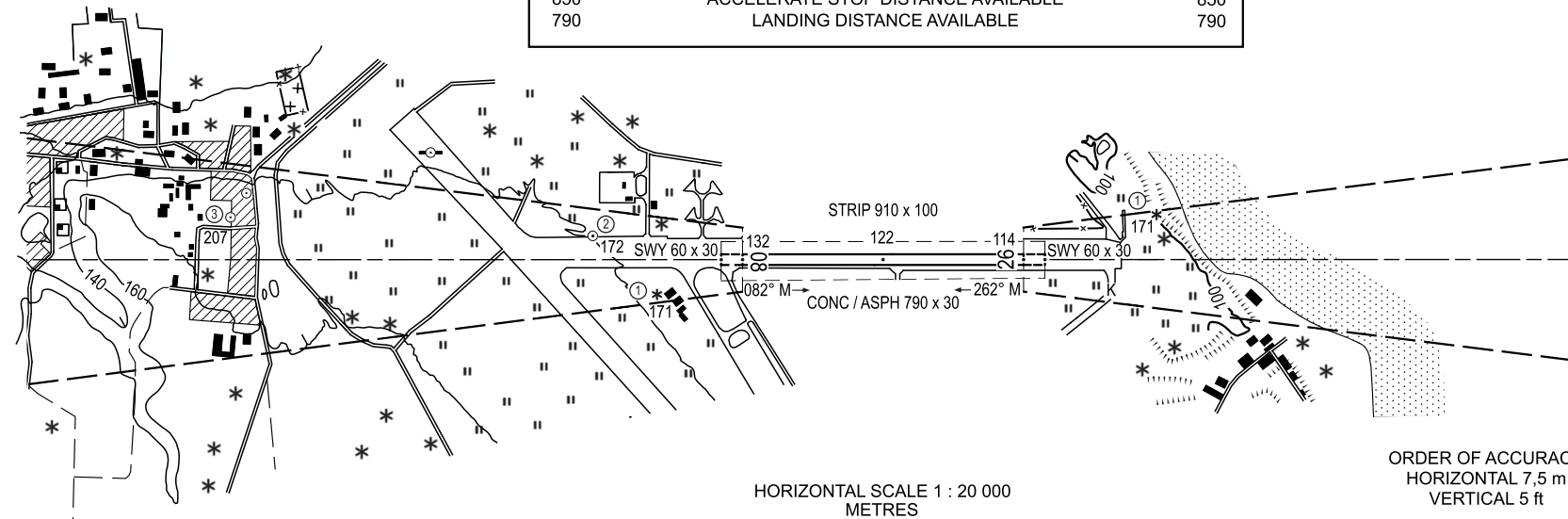
MAGNETIC  
VARIATION 6°E 2021



RWY 08 - 26

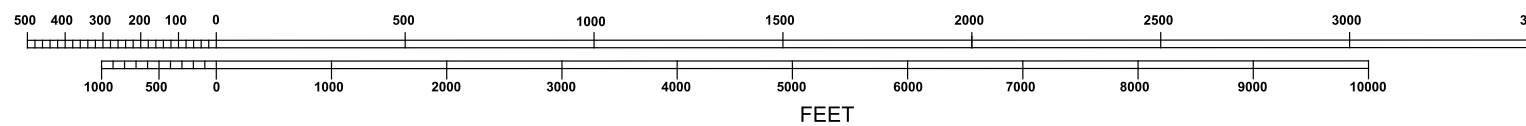
DECLARED DISTANCES		
RWY 08		RWY 26
790	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	790
790	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	790
850	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	850
790	LANDING DISTANCE AVAILABLE	790

AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY



HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000  
METRES

ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 7,5 m  
VERTICAL 5 ft



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 100 ~

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy

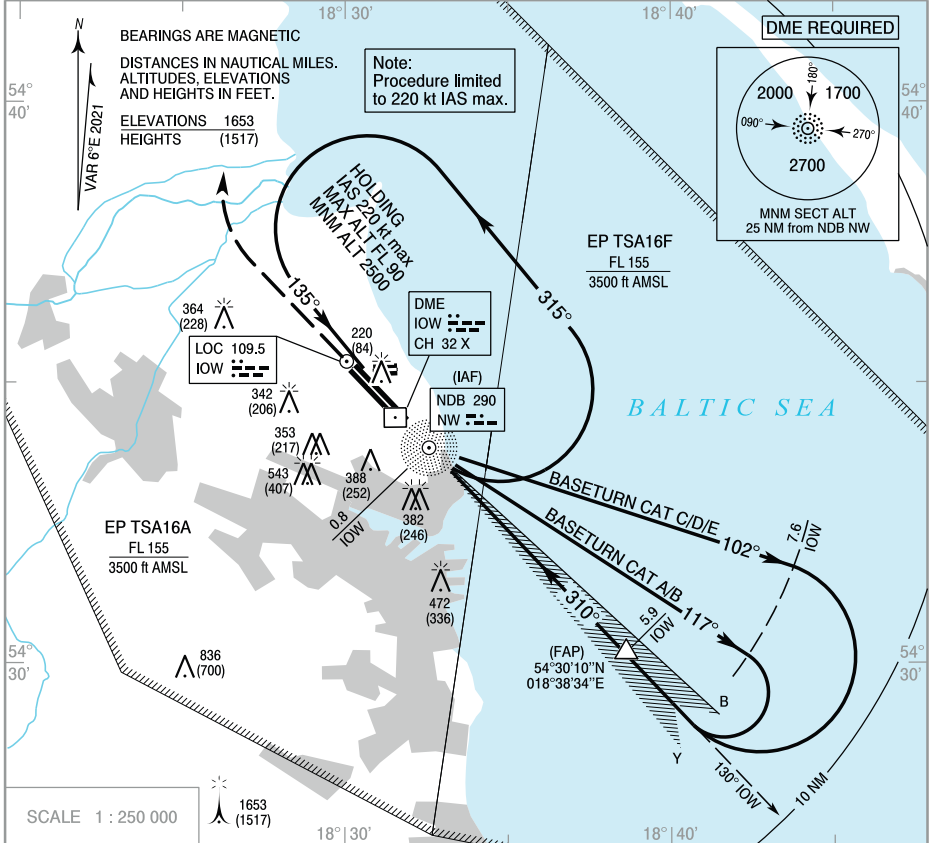
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 31

OkSywie APPROACH 134,000  
OkSywie TOWER 119,850  
ATIS 125,780

**OKSYWIE**  
ILS z or LOC z  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)

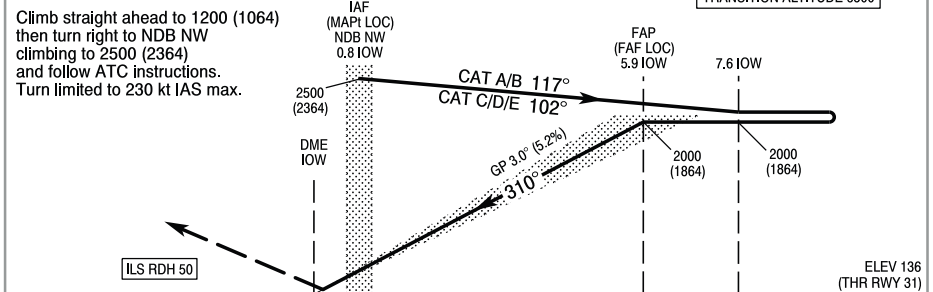


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: BASETURN, missed approach, holding changed. Note about speed restrictions added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1064)  
then turn right to NDB NW (1064)  
climbing to 2500 (2364)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 230 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAP1 5.1 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	336 (200)	346 (210)	356 (220)	366 (230)	376 (240)	Time	4:20	3:05	2:15	1:50	1:30	1:20
	LOC	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to IOW	Altitude	2000	1715	1400	1085	770	676



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE**  
ILS z or LOC z  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)

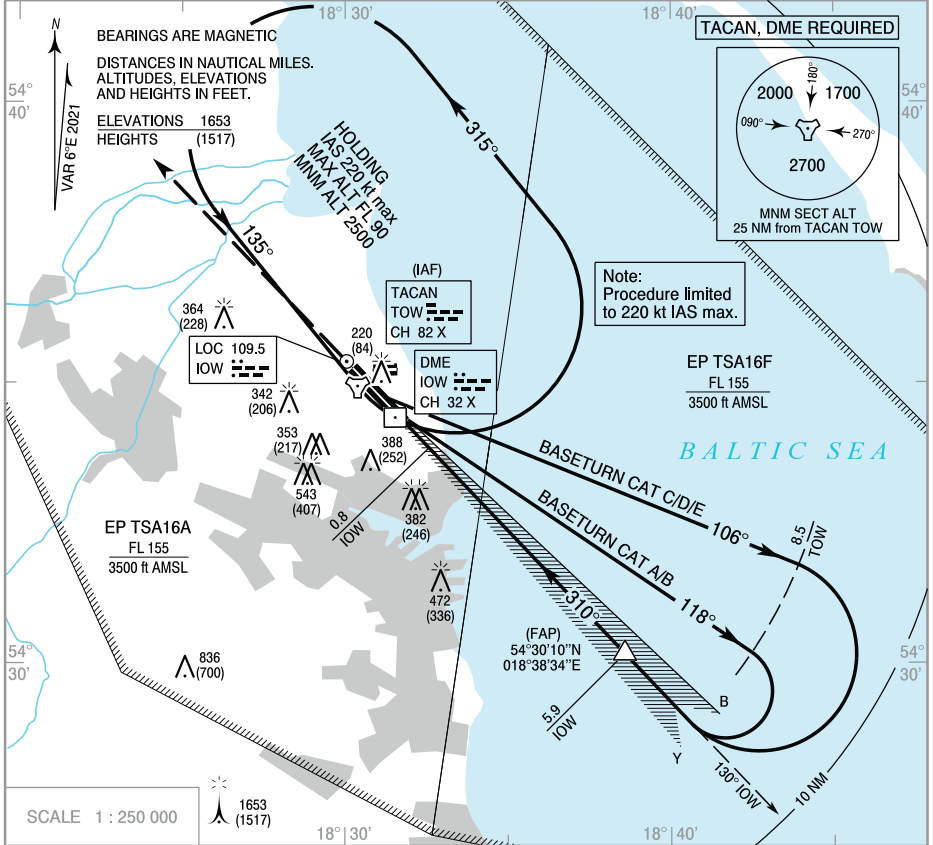
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NW	54°33'50.1"N	018°32'34.6"E	316.36° GEO (310° MAG) LOC IOW	0.80 NM DME IOW
FAP (FAF LOC)	54°30'10.2"N	018°38'34.5"E	316.45° GEO (310° MAG) LOC IOW	5.87 NM DME IOW
MAPt (LOC) NDB NW	54°33'50.1"N	018°32'34.6"E	316.36° GEO (310° MAG) LOC IOW	0.80 NM DME IOW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 31

Oksywie APPROACH 134,000  
Oksywie TOWER 119,850  
ATIS 125,780

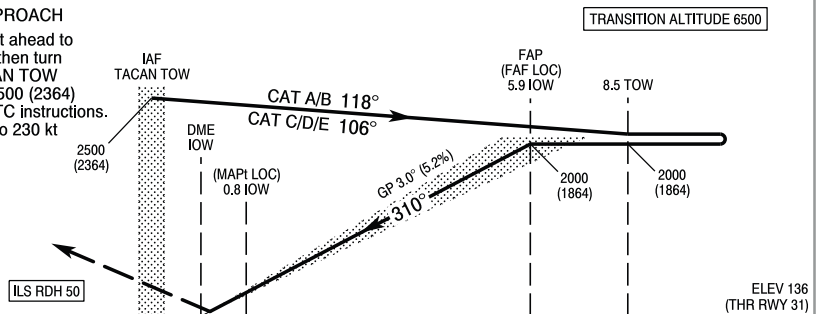
**OKSYWIE**  
ILS y or LOC y  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: BASETURN, missed approach, holding changed. Note about speed restrictions added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1064) then turn right to TACAN TOW climbing to 2500 (2364) and follow ATC instructions. Turn limited to 230 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.1 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	336 (200)	346 (210)	356 (220)	366 (230)	376 (240)	Time	4:20	3:05	2:15	1:50	1:30	1:20
	LOC	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to IOW	5.9	5.0	4.0	3.0	2.0	1.7	
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08							Altitude	2000	1715	1400	1085	770	676

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE**  
ILS y or LOC y  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TOW	54°34'56.1"N	018°30'23.2"E		
FAP (FAF LOC)	54°30'10.2"N	018°38'34.5"E	316.45° GEO (310° MAG) LOC IOW	5.87 NM DME IOW
MAPt (LOC)	54°33'50.1"N	018°32'34.6"E	316.36° GEO (310° MAG) LOC IOW	0.80 NM DME IOW
Final approach descent angle: 3.00°				

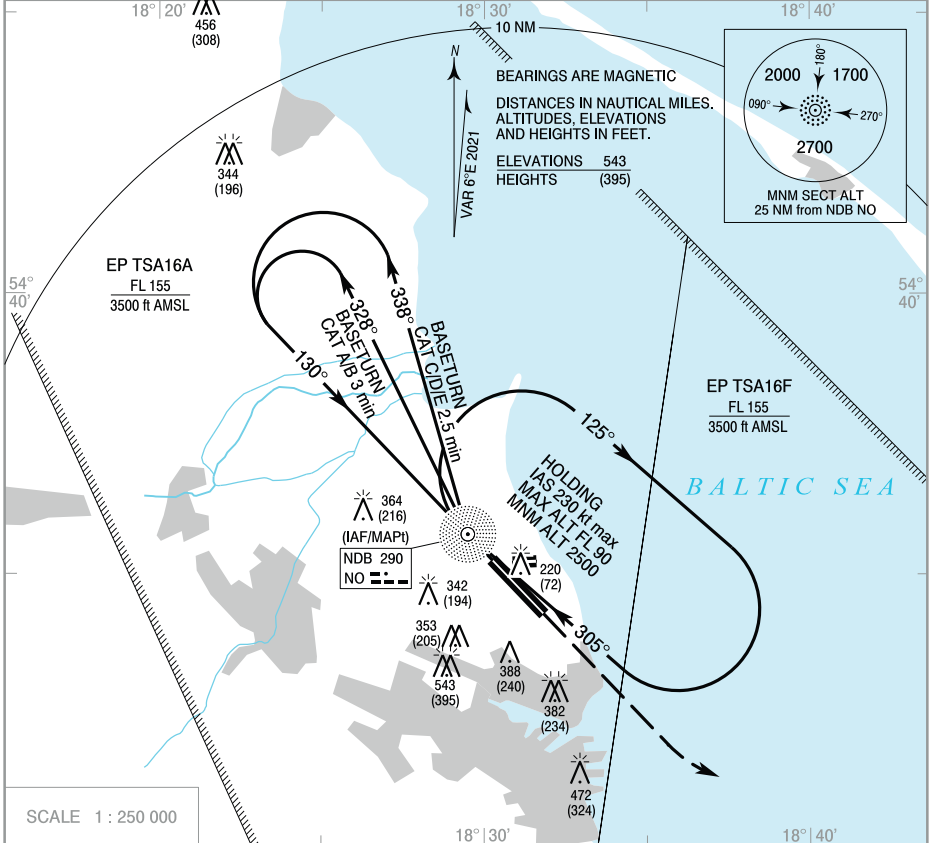
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 13 ELEV 144 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Oksywie APPROACH 134.000  
Oksywie TOWER 119.850  
ATIS 125.780

**OKSYWIE  
NDB**

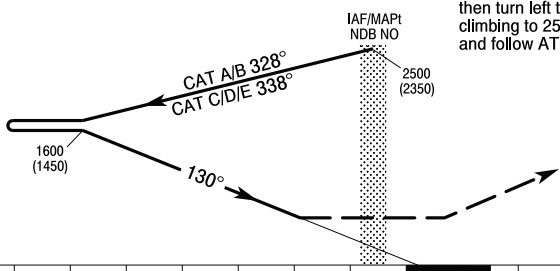
**RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note 'CAUTION' withdrawn.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1200 (1050)  
then turn left to NDB NO  
climbing to 2500 (2350)  
and follow ATC instructions.



ELEV 148  
(AD ELEV)

NM FROM THR RWY 13		5					0					5									
		OCA (OCH)																			
Cat. of ACFT		A	B	C	D	E															
Straight - in		668 (520)	668 (520)	668 (520)	668 (520)	668 (520)															
Circling*		838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)															

\*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
NDB  
RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)**

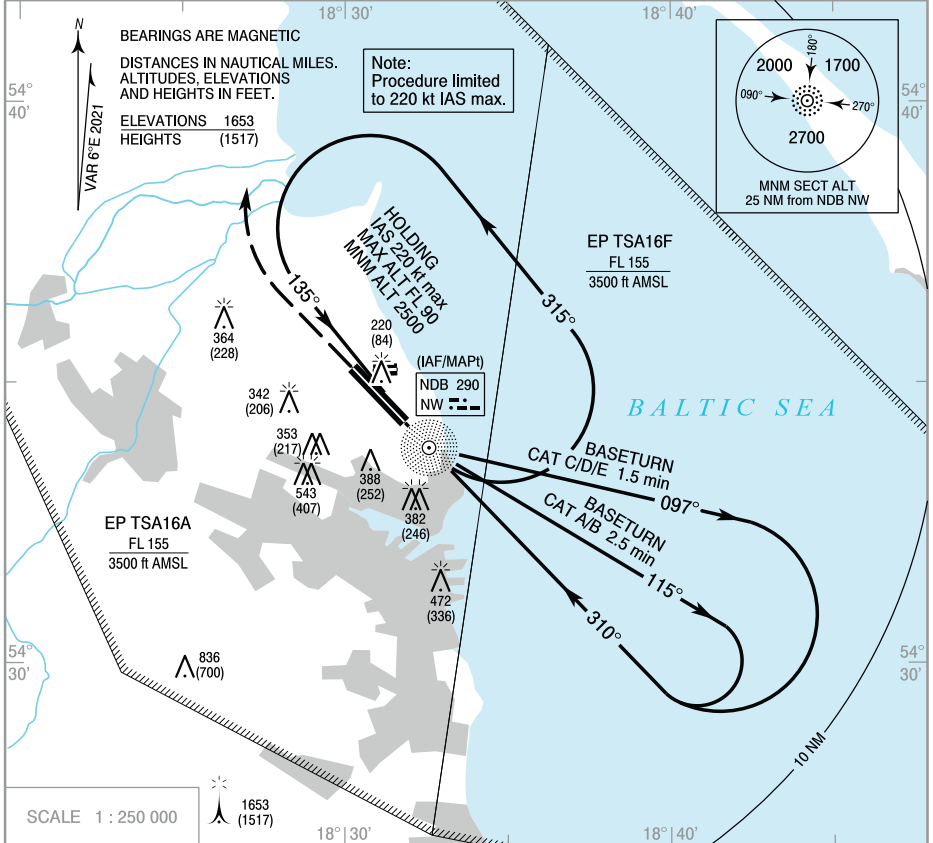
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NO	54°35'42.8"N	018°29'29.6"E		
MAPt NDB NO	54°35'42.8"N	018°29'29.6"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 31

Oksywie APPROACH 134,000  
Oksywie TOWER 119,850  
ATIS 125,780

**OKSYWIE  
NDB  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)**

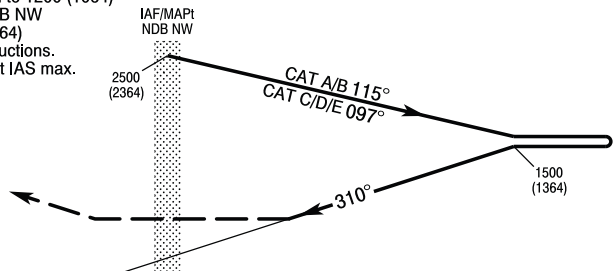


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: BASETURN, missed approach, holding changed. Note about speed restrictions added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1064)  
then turn right to NDB NW  
climbing to 2500 (2364)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 230 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	726 (590)	726 (590)	726 (590)	726 (590)	726 (590)
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)

\*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
NDB  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)**

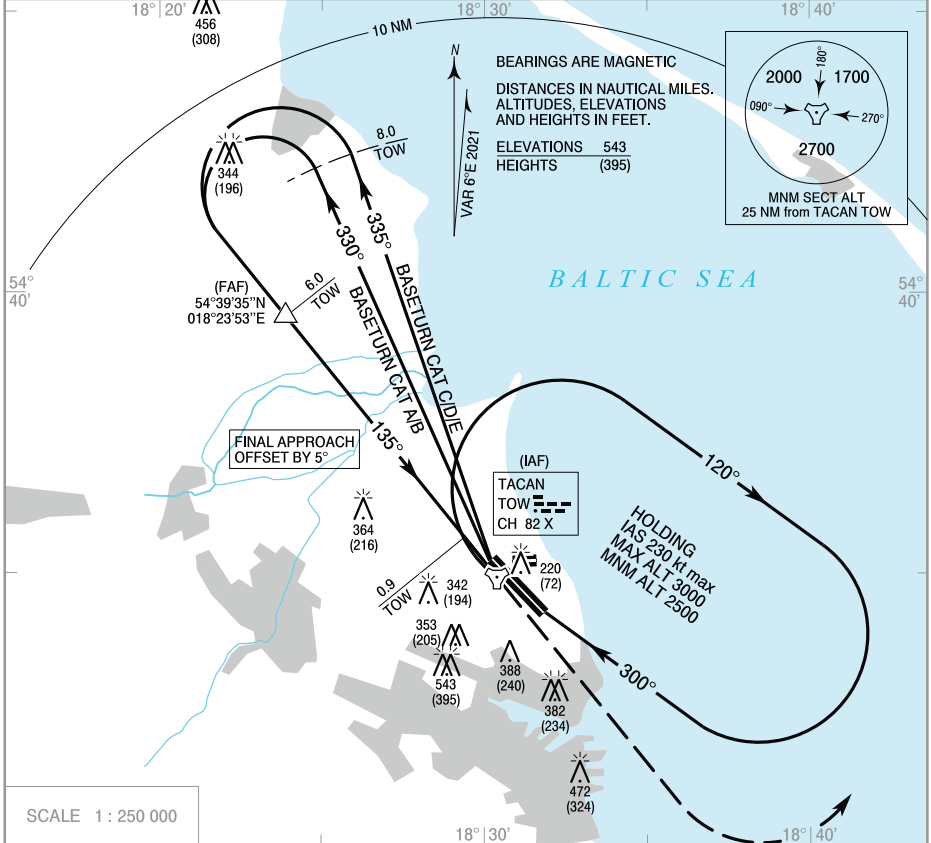
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NW	54°33'50.1"N	018°32'34.6"E		
MAPt NDB NW	54°33'50.1"N	018°32'34.6"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 13 ELEV 144 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

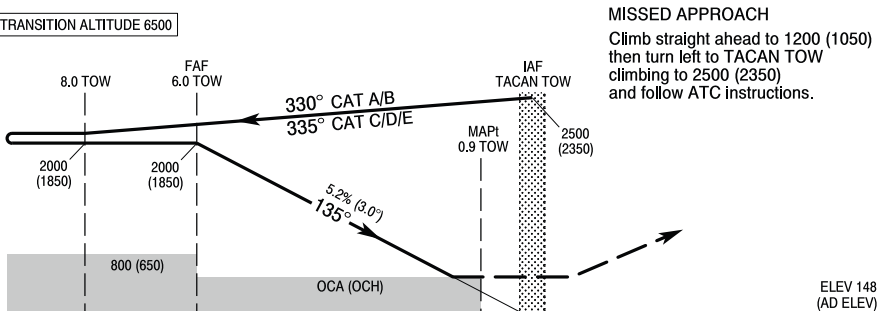
Oksywie APPROACH 134,000  
Oksywie TOWER 119,850  
ATIS 125,780

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note "TACAN" withdrawn.

TRANSITION ALTITUDE 6500



**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1200 (1050)  
then turn left to TACAN TOW  
climbing to 2500 (2350)  
and follow ATC instructions.

Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.1 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	558 (410)	558 (410)	558 (410)	558 (410)	558 (410)	Time	min : s	4 : 20	3 : 00	2 : 15	1 : 50	1 : 30	1 : 20
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling*	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to TOW		6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.5
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08						Altitude		2000	1680	1365	1050	735	558



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)**

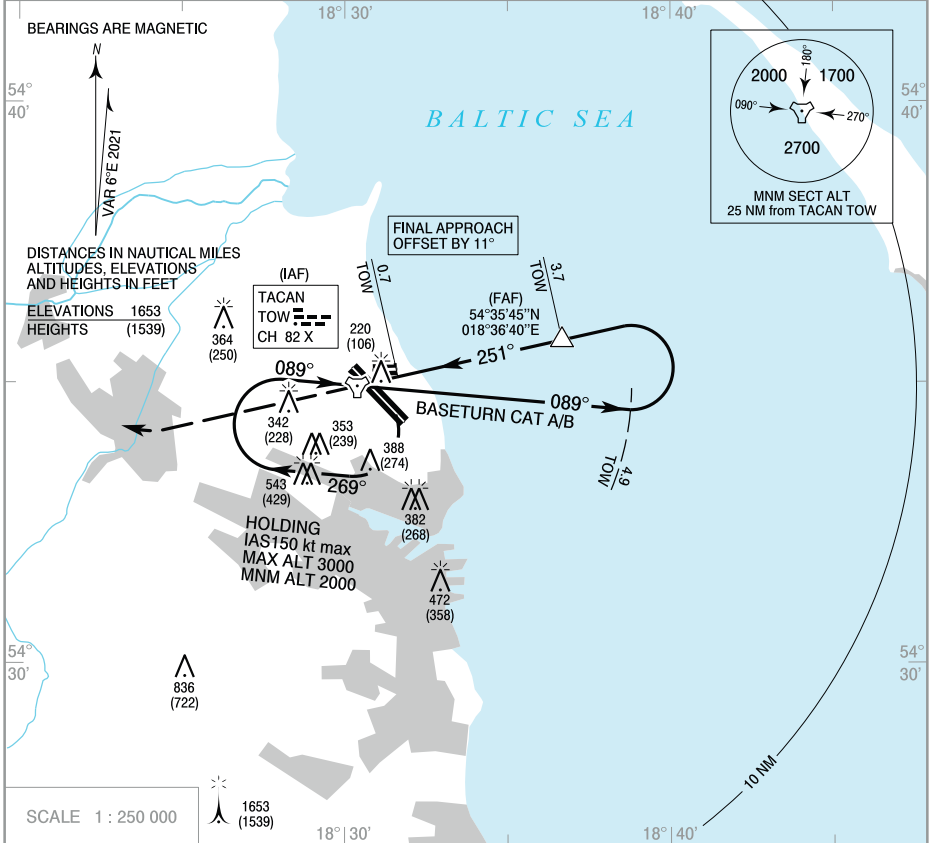
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TOW	54°34'56.1"N	018°30'23.2"E		
FAF	54°39'35.0"N	018°23'53.0"E	320.88° GEO (315° MAG) TACAN TOW	6.00 NM TACAN TOW
MAPt	54°35'38.0"N	018°29'24.7"E	320.88° GEO (315° MAG) TACAN TOW	0.90 NM TACAN TOW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 26 ELEV 114 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR 26

Oksywie APPROACH 134.000  
Oksywie TOWER 119.850  
ATIS 125.780

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 26 (CAT A/B)**

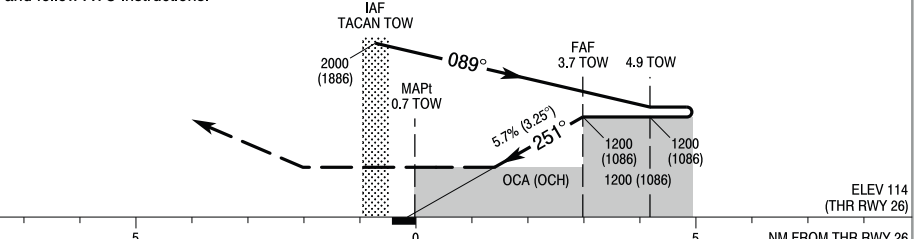


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note 'TACAN' withdrawn.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (886)  
then turn right to TACAN TOW  
climbing to 2000 (1886)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 3.0 NM						
	A	B	60	80	100	120	140	160	
Straight-in	654 (540)	654 (540)	3:00	2:15	1:50	1:30	1:20	1:10	
			345	460	575	690	810	920	
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)							
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08			3.7	3.0	2.2				
			Altitude	1200	960	654			

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 26 (CAT A/B)**

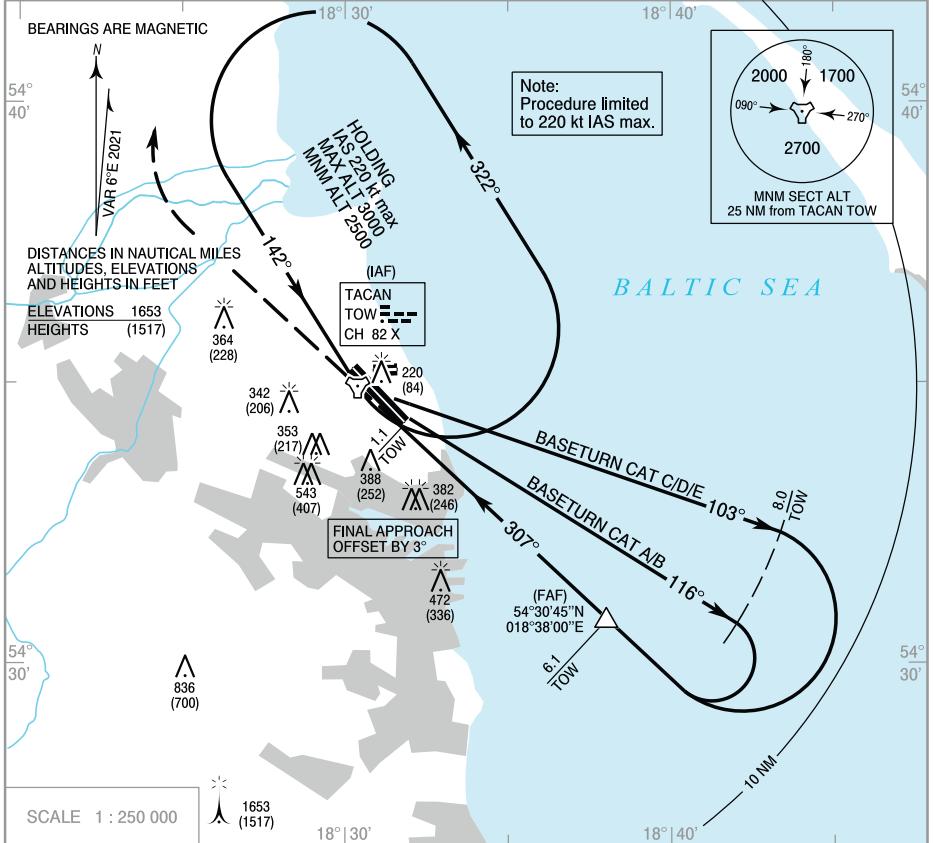
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TOW	54°34'56.1"N	018°30'23.2"E		
FAF	54°35'45.0"N	018°36'40.0"E	077.00° GEO (071° MAG) TACAN TOW	3.74 NM TACAN TOW
MAPt	54°35'05.8"N	018°31'37.9"E	077.00° GEO (071° MAG) TACAN TOW	0.75 NM TACAN TOW
Final approach descent angle: 3.25°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR 31

Oksywie APPROACH 134,000  
Oksywie TOWER 119,850  
ATIS 125,780

**OKSYWIE  
TACAN**  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)

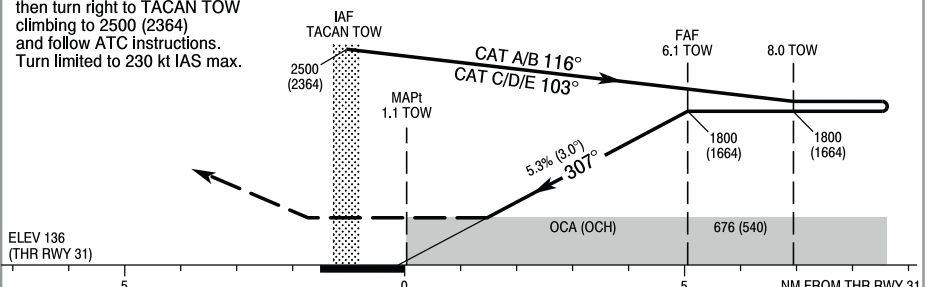


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: BASETURN, missed approach, holding changed. Note about speed restrictions added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1064)  
then turn right to TACAN TOW  
climbing to 2500 (2364)  
and follow ATC instructions.  
Turn limited to 230 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAP1 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	676 (540)	Time min : s	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to TOW	6.1	6.0	5.0	4.0	3.0	2.6
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08						Altitude	1800	1770	1455	1140	825	676

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)**

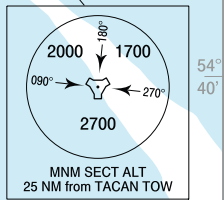
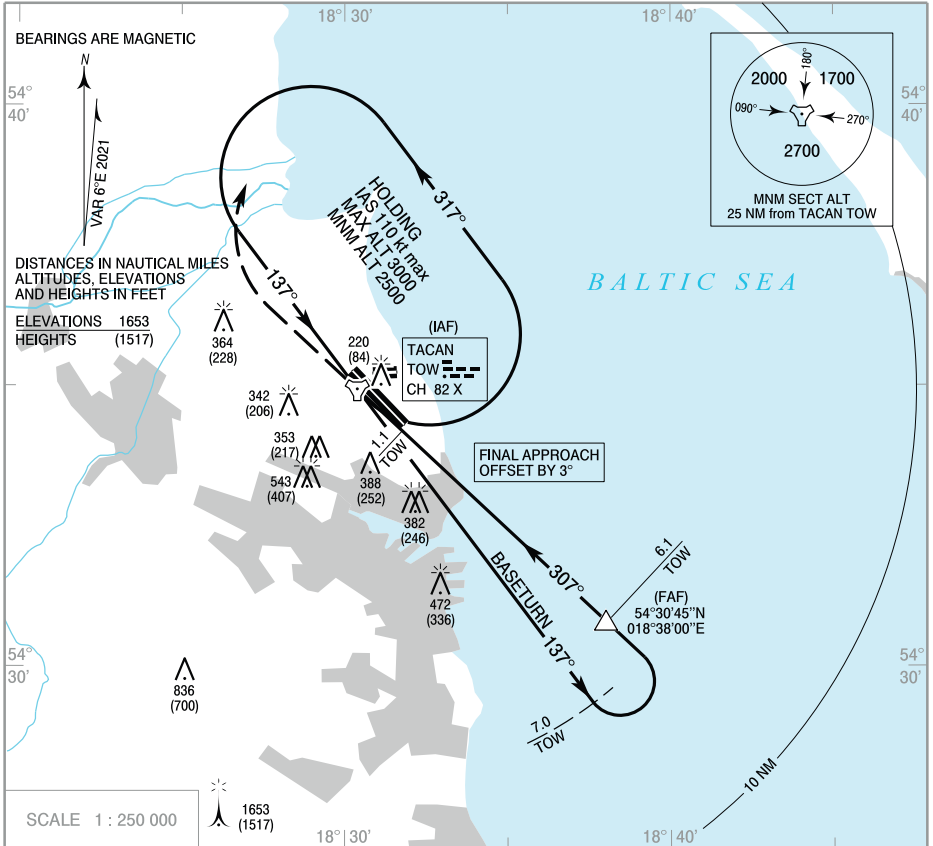
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TOW	54°34'56.1"N	018°30'23.2"E		
FAF	54°30'45.0"N	018°38'00.0"E	133.44° GEO (127° MAG) TACAN TOW	6.10 NM TACAN TOW
MAPt	54°34'12.5"N	018°31'42.6"E	133.44° GEO (127° MAG) TACAN TOW	1.06 NM TACAN TOW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR 31

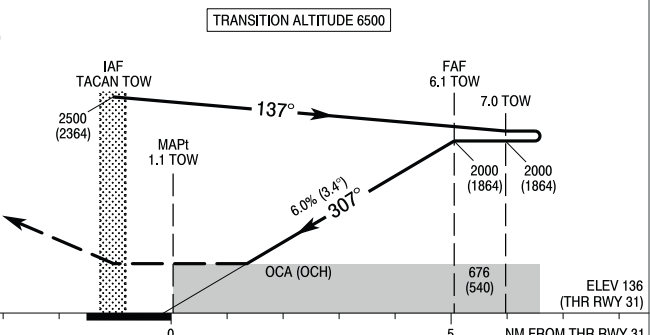
Oksywie APPROACH 134.000  
Oksywie TOWER 119.850  
ATIS 125.780

**Oksywie  
TACAN  
RWY 31 (CAT H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Note 'TACAN' withdrawn.

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1200 (1064)  
then turn right to TACAN TOW  
climbing to 2500 (2364)  
and follow ATC instructions.



		OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM							
Cat. of ACFT	H													
			676 (540)					Speed	kt	60	70	80	90	100
Straight-in							Time	min : s	5 : 00	4 : 15	3 : 45	3 : 20	3 : 00	
							Rate of descent	ft / min	370	430	490	550	610	
Circling (OCH AAL)*		838 (690)					Dist. to TOW		6.1	6.0	5.0	4.0	3.0	2.5
							Altitude		2000	1970	1600	1230	860	676

\*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**OKSYWIE  
TACAN  
RWY 31 (CAT H)**

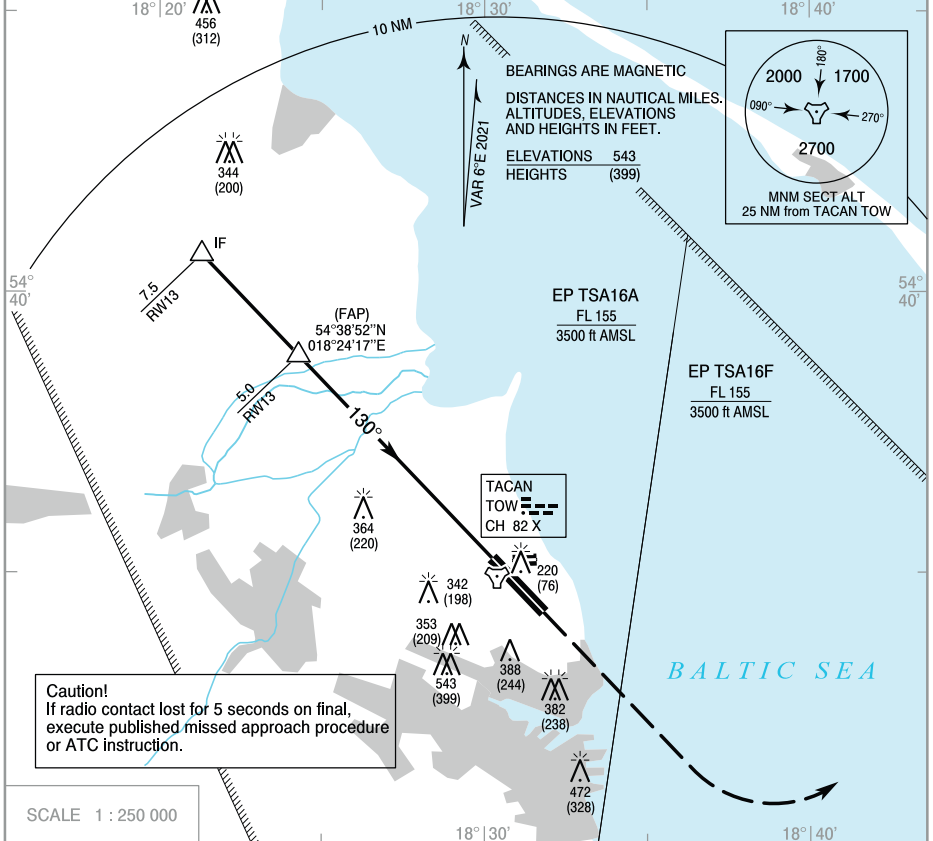
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TOW	54°34'56.1"N	018°30'23.2"E		
FAF	54°30'45.0"N	018°38'00.0"E	133.44° GEO (127° MAG) TACAN TOW	6.10 NM TACAN TOW
MAPt	54°34'12.5"N	018°31'42.6"E	133.44° GEO (127° MAG) TACAN TOW	1.06 NM TACAN TOW
Final approach descent angle: 3.40°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 13 ELEV 144 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 13

Okisywie PRECISION 120.750  
Okisywie APPROACH 134.000  
Okisywie TOWER 119.850  
ATIS 125.780

**OKISYWIE  
PAR  
RWY 13 (CAT A/B/C/D/E)**



**Caution!**  
If radio contact lost for 5 seconds on final,  
execute published missed approach procedure  
or ATC instruction.

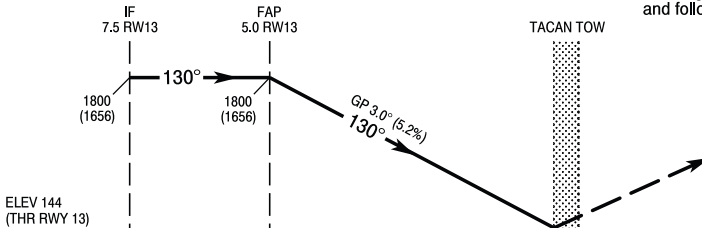
SCALE 1 : 250 000

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1056)  
then turn left on course 310°  
climbing to 1800 (1656)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY 13 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
PAR	384 (240)	384 (240)	384 (240)	384 (240)	384 (240)	Time min : s	4 : 20	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20	
Straight-in						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to RWY 13	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.5	
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08							Altitude	1800	1485	1170	855	540	384



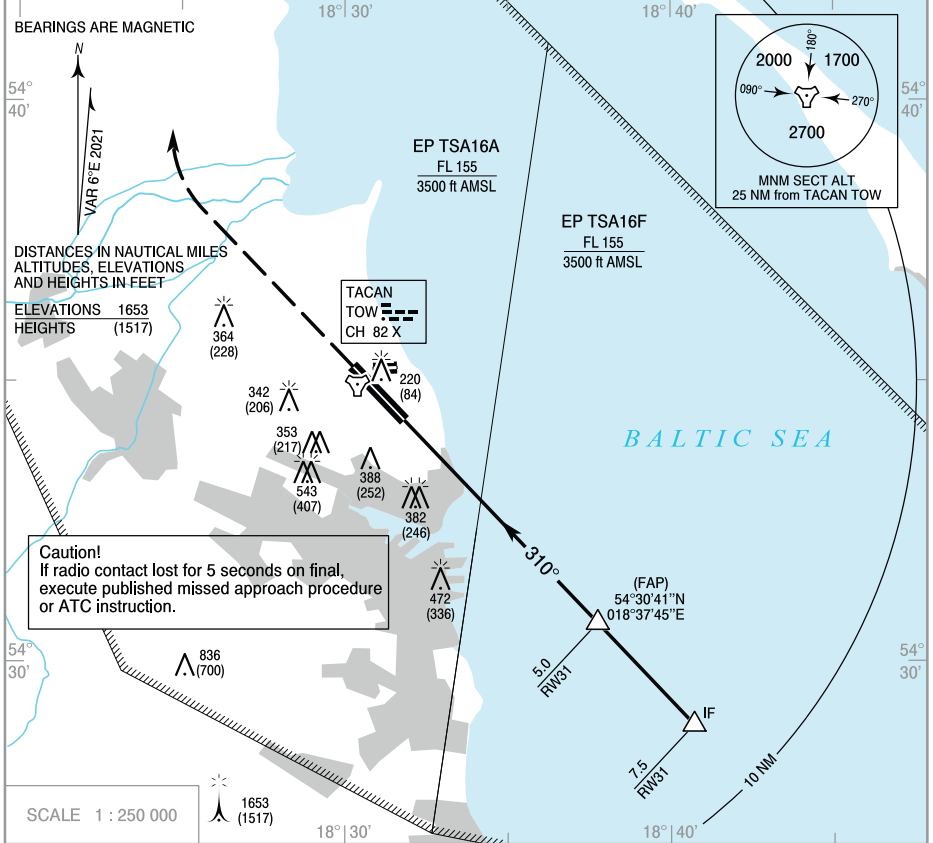
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 148 ft  
THR RWY 31 ELEV 136 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 31

Oksywie PRECISION 120.750  
Oksywie APPROACH 134.000  
Oksywie TOWER 119.850  
ATIS 125.780

**Oksywie  
PAR  
RWY 31 (CAT A/B/C/D/E)**

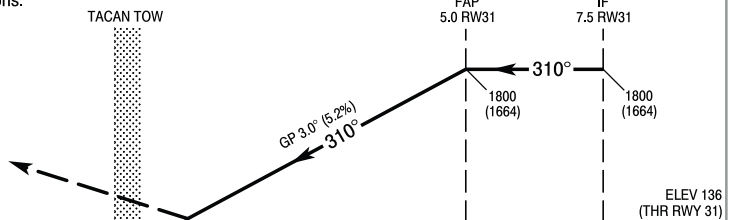


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (1064)  
then turn right on course 130°  
climbing to 1800 (1664)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY31 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
PAR	376 (240)	376 (240)	376 (240)	376 (240)	376 (240)	4:20	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
Straight-in						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
Circling* (OCH AAL)	838 (690)	848 (700)	948 (800)	1018 (870)	1338 (1190)	Dist. to RWY31	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.5
*Circling for RWY 31/13 and RWY 26/08						Altitude	1800	1485	1170	855	540	376

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPPR AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPPR AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPPR - PRUSZCZ GDAŃSKI**

**EPPR AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPPR AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	541453N 0184016E
	ARP - coordinates and site at AD	linia centralna RWY, 800 m FM THR 27.  RWY centre line, 800 m FM THR 27.
2	Odległość, kierunek od miasta	1 km (0,54 NM), 280°GEO.
	Direction and distance from city	1 km (0.54 NM), 280°GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	17 ft / 18°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	98 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 1300 ul. Powstańców Warszawy 28B 83-001 Pruszcz Gdański Dowódca: +48-261-271-290
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	MIL TWR: +48-261-271-444 MIL TWR: +48-261-271-313 MIL ARO: +48-261-271-417 Dowódca: +48-261-271-477 (faks) MIL ARO: +48-261-271-417 (faks) MIL TWR: +48-261-271-312 (faks) AFS: EPPRZPZM - MIL ARO E-mail: 49BLot@ron.mil.pl

		<p>Military Unit 1300</p> <p>ul. Powstańców Warszawy 28B 83-001 Pruszcz Gdański</p> <p>+48-261-271-290</p> <p>+48-261-271-444</p> <p>+48-261-271-313</p> <p>+48-261-271-417</p> <p>+48-261-271-477</p> <p>+48-261-271-417</p> <p>+48-261-271-312</p> <p>E-mail: 49BLot@ron.mil.pl</p> <p>AFS: EPPRZPZM - MIL ARO</p>
7	<p><b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b></p> <p><b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b></p>	IFR/VFR
8	<p><b>Uwagi</b></p> <p><b>Remarks</b></p>	<p>Główny użytkownik lotniska:</p> <p>Jednostka Wojskowa Nr 1300</p> <p>Użytkownik na podstawie umowy:</p> <p>Aeroklub Gdański</p> <p>ul. Powstańców Warszawy 36</p> <p>83-000 Pruszcz Gdański</p> <p>Godziny pracy: 0900-1500 LMT</p> <p>+48-58-682-3437 (telefaks)</p> <p>+48-261-271-472</p> <p>Website: <a href="http://www.aeroklub.gda.pl">www.aeroklub.gda.pl</a></p> <p>E-mail: <a href="mailto:info@aeroklub.gda.pl">info@aeroklub.gda.pl</a></p> <p>Main aerodrome operator:</p> <p>Military Unit No 1300</p> <p>Operator on the basis of the agreement:</p> <p>Gdański Aero Club</p> <p>ul. Powstańców Warszawy 36</p> <p>83-000 Pruszcz Gdański</p> <p>Operational hours: 0900-1500 LMT</p> <p>+48-58-682-3437 (telefax)</p> <p>+48-261-271-472</p> <p>Website: <a href="http://www.aeroklub.gda.pl">www.aeroklub.gda.pl</a></p> <p>E-mail: <a href="mailto:info@aeroklub.gda.pl">info@aeroklub.gda.pl</a></p>

### EPPR AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)

## EPPR AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)

1	Zarządzający lotniskiem	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	Aerodrome Administration	
2	Służby celne oraz imigracyjne	NIL
	Customs and immigration	
3	Służby medyczne i sanitarne	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	Health and sanitation	
4	Służba Informacji Lotniczej	NIL
	AIS	
5	Biuro Odpraw Załóg	H24 MIL ARO
	ATS Reporting Office (ARO)	
6	Biuro odpraw MET	0500 MON - 1430 FRI (0400-1330)
	MET briefing Office	Patrz NOTAM. MIL MET  0500 MON - 1430 FRI (0400-1330) See NOTAM. MIL MET
7	ATS	MON 0700-1500 (0600-1400)
	ATS	0700 TUE - 1500 FRI (0600-1400) W pozostałe dni po uzgodnieniu z zarządzającym na 72 HR przed.  MON 0700-1500 (0600-1400) 0700 TUE - 1500 FRI (0600-1400) On other days after arrangement with AD administration 72 HR in advance.
8	Tankowanie	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Fuelling	After prior consultation with the aerodrome user.
9	Obsługa naziemna	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Handling	After prior consultation with the aerodrome user.



10	<b>Ochrona</b>	Tylko dla państwowych statków powietrznych.
	<b>Security</b>	State aircraft only.
11	<b>Odladzanie</b>	NIL
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	1) - patrz GEN 2.1. 4.3.5, 4.3.6, 4.3.7: czas aktywności służb może być zmieniony informacją NOTAM. 4.3.7: TWR.
	<b>Remarks</b>	1) - see GEN 2.1. 4.3.5, 4.3.6, 4.3.7: activity time of the services may be changed by NOTAM. 4.3.7: TWR.

## EPPR AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPPR AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	NIL
	<b>Cargo-handling facilities</b>	
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	<p>NIL</p> <p>Olej: Aero-Shell Oil 100, Castrol 599, Aero-Shell Fluid, Turbonycoil 307, 210A.</p> <p>NIL</p> <p>Oil: Aero-Shell Oil 100, Castrol 599, Aero-Shell Fluid, Turbonycoil 307, 210A.</p>
	<b>Fuel/Oil types</b>	
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	<p>Cysterny samochodowe o pojemności: 4500/7500/33000 litrów.</p> <p>Tank trucks, capacity of 4500/7500/33000 litres.</p>
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	
7	<b>Uwagi</b>	<p>Aeroklub Gdański</p> <p>Hangarowanie i tankowanie możliwe po wcześniejszym uzgodnieniu.</p>
	<b>Remarks</b>	

	<p>Paliwo: AVGAS 100 LL Olej: Aero-Shell W 100 Lotniskowa stacja paliw Gdański Aero Club Hangar space and fuelling available after prior consultation. Fuel: AVGAS 100 LL Oil: Aero-Shell W 100 Aerodrome fuel station</p>
--	--

## EPPR AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPPR AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Hotele w mieście.
	<b>Hotels</b>	Hotels in the city.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracja w mieście.
	<b>Restaurants</b>	Restaurant in the city.
3	<b>Środki transportu</b>	Autobus miejski, taksówki.
	<b>Transportation</b>	City bus, taxi.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Pierwsza pomoc na lotnisku, pogotowie ratunkowe w Pruszczu Gdańskim, szpitale w Gdańsku.
	<b>Medical facilities</b>	First aid at the aerodrome, emergency ambulance service in Pruszcz Gdański, hospitals in Gdańsk.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: Banki w mieście.
	<b>Bank and Post office</b>	Poczta: Poczta w mieście.  Bank: Banks in the city. Post: Post office in the city.
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście.
	<b>Tourist office</b>	In the city.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPPR AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPPR AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT H2 ICAO
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	<p>3 samochody, sprzęt ratowniczy, środki gaśnicze, 6 strażaków.</p> <p>3 vehicles, rescue equipment, extinguishing agents, 6 firefighters.</p>
	<b>Rescue equipment</b>	
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Holownik statków powietrznych.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Towing machine.
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPPR AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA EPPR AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	<p>oczyszczarka lotniskowa - 1, plug odśnieżny - 1, plug drogowy - 1.</p> <p>runway snow blower - 1, snow plough - 1, road snow plough - 1.</p>
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	<p>1. RWY; 2. TWY (B, C, E2); 3. Pozostałe TWY.</p>
	<b>Clearance priorities</b>	

		1. RWY; 2. TWYs (B, C, E2); 3. Remaining TWYs.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	NIL
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPPR AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPPR AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych Designation, surface and strength of aprons	Oznaczenie APN Designator of APN	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK NIL	
		APN	CONC_ASPH	NIL		
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania Designation width, surface and strength of taxiways	Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK NIL NIL NIL NIL
		A	12.0 m	CONC/ ASPH	NIL	
		B	12.0 m	CONC/ ASPH	NIL	
		C	12.0 m	CONC/ ASPH	NIL	

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		D	14.0 m	CONC/ ASPH	NIL	NIL
		E1	14.0 m	CONC/ ASPH	NIL	NIL
		E2	14.0 m	CONC/ ASPH	NIL	NIL
		E3	14.0 m	CONC/ ASPH	NIL	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPPR AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPPR AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	NIL/zółta linia centralna drogi kołowania.  NIL/yellow taxiway centre line.
---	---	---

	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	NIL
	RWY and TWY markings and lights	
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPPR AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPPR AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt/Mast	541030.0N	0183912.9E	171	381	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Komin/Chimney	541043.3N	0184201.6E	171	224	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	541132.9N	0183806.1E	184	352	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	541313.3N	0183912.0E	132	178	NIE/TAK, NO/YES
	Kościół z wieżą/Church with tower	541315.6N	0183853.0E	116	188	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	541420.8N	0183957.4E	100	113	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	541425.3N	0183933.8E	122	138	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	541435.3N	0183946.6E	112	130	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża/Tower	541436.2N	0184009.8E	70	86	TAK/NIE, YES/NO
	Budynek/Building	541438.7N	0183949.7E	93	112	TAK/NIE, YES/NO
	Budynek z masztem/ Building with mast	541517.1N	0184023.0E	89	102	NIE/TAK, NO/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	541520.5N	0183848.2E	31	54	NIE/NIE, NO/NO
	Kościół/Church	541520.9N	0183628.2E	76	158	NIE/NIE, NO/NO
	Kominy/Chimneys	541523.4N	0183920.9E	105	125	TAK/NIE, YES/NO
	Maszt/Mast	541531.9N	0183847.0E	138	165	NIE/TAK, NO/YES
	Budynki/Buildings	541533.0N	0183917.4E	83	103	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	541536.3N	0183121.2E	171	440	TAK/NIE, YES/NO
	Maszt/Mast	541536.6N	0183109.9E	221	509	TAK/NIE, YES/NO
	Kościół z wieżą/Church with tower	541544.2N	0183817.5E	66	99	NIE/NIE, NO/NO
	Komin/Chimney	541544.3N	0183837.0E	217	257	TAK/NIE, YES/NO
	Kościół z wieżą/Church with tower	541550.2N	0183946.5E	99	119	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	541557.7N	0183650.0E	0	158	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt/Mast	541558.9N	0183850.2E	171	184	TAK/NIE, YES/NO
	Komin/Chimney	541600.0N	0183841.7E	99	119	TAK/NIE, YES/NO
	Komin/Chimney	541606.9N	0183836.7E	142	158	TAK/NIE, YES/NO
NIL						

## EPPR AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPPR AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	MON-FRI 0500 - 1430 (0400 - 1330) <sup>1)</sup>
	Hours of service/MET office outside hours	Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP MON-FRI 0500 - 1430 (0400 - 1330) <sup>1)</sup> Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/12 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Aerodrome MET Office/12 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	Lotnicza dla rejonu lotniska/12 HR
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	Aerodrome forecast/12 HR
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste
	Briefing and consultation provided	Personal consultations
6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN



	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Mobilny system pomiarów meteorologicznych - IMS AMS 111M Polowa Stacja Meteorologiczna PSM-15
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Mobile meteorological measurement system - IMS AMS 111M Mobile Meteorological Station PSM-15
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL TOWER
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	<sup>1)</sup> Patrz NOTAM +48-261-271-490 +48-261-271-273 (faks)
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	Pomiarzy oraz obserwacje meteorologiczne są wykonywane MON-FRI co 30 minut w godz. 0500 - 1430 (0400 - 1330). W pozostałym czasie dostępna depesza METAR AUTO.  <sup>1)</sup> See NOTAM +48-261-271-490 +48-261-271-273 (fax) Observation and measurements of weather conditions are made from MON-FRI every 30 minutes between 0500 - 1430 (0400 - 1330). METAR AUTO is available in remaining duration.

**EPPR AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ**  
**EPPR AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom próg i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft)  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
09	100.000°GEO	1166 x 45	RWY: PCN 38/R/C/W/T AUW 15 T CONC/ASPH SWY: NIL	541454.84N 0183956.52E END: NIL 96.0	17.0 NIL
27	280.000°GEO	1166 x 45	RWY: PCN 38/R/C/W/T AUW 15 T CONC/ASPH SWY: NIL	541448.60N 0184059.92E END: NIL 96.0	10.0 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
09	0.15%	NIL	200 x 160	1166 x 160	NIL	NIL	Tak/Yes
27	0.2%	NIL	200 x 160	1166 x 160	NIL	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
09	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.  CONC RWY poza THR wyłączona z eksploatacji.  Arresting system not available.  CONC RWY outside THR is out of use.
27	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.  CONC RWY poza THR wyłączona z eksploatacji.  Arresting system not available.  CONC RWY outside THR is out of use.

### EPPR AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPPR AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
09	1166	1366	1166	1166	NIL
09	446	646	446	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY B
09	1086	1286	1086	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C
27	1166	1366	1166	1166	NIL
27	720	920	720	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY B
27	80	280	80	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C

### EPPR AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ

## EPPR AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł prugu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
09		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
27		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
09	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
27	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

## EPPR AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPPR AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	Latarnia lotniskowa, 1050 m FM THR 27, "FT" na żądanie.
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Aerodrome beacon, 1050 m FM THR 27, "FT" O/R.
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL

	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	NIL
	TWY edge and centre line lighting	
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	NIL
	Secondary power supply/Switch-over time	
5	Uwagi	<p>Mobilny system świetlny ŚWIETŁUSZKA i/lub zestaw oświetleniowy MOSKIT i/lub SALKIT - systemy rozstawiane po wcześniejszej koordynacji.</p> <p>ŚWIETŁUSZKA mobile lighting system and/or MOSKIT and/or SALKIT lighting sets - the systems are placed after prior coordination.</p>
	Remarks	

## EPPR AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPPR AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	NIL
	Undulacja geoidy	
	Coordinates of TLOF or THR of FATO	NIL
	Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	

7	<b>Uwagi</b>	<p>Wyznaczone na żądanie. Przenośny system świetlny ŚWIETŁUSZKA, dostępny po wcześniejszej konsultacji. Tylko dla wojskowych statków powietrznych.</p> <p>Designated on request. Portable ŚWIETŁUSZKA lighting system available after prior consultation. For military aircraft only.</p>
	<b>Remarks</b>	

## EPPR AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPPR AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<p><b>PRUSZCZ GDAŃSKI (EPPR) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541644N 0183030E 541725N 0183712E 541706N 0184318E 541849N 0184430E 541753N 0185358E 541735N 0185723E 541254N 0185934E 540910N 0185450E 540838N 0185158E 540725N 0184524E 540842N 0183407E 541051N 0182848E</p>	<p><u>2000 ft</u> GND</p>	D	<p>PRUSZCZ WIEŻA 126.500 MHz PL PRUSZCZ TOWER 126.500 MHz EN</p>	6500 ft	<p>Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.</p>	NIL

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
541644N 0183030E						

## EPPR AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPPR AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	134.910	-	-	0530 MON - 1430 FRI (0430-1330)	ATIS phones: +48-261-271-220, +48-261-271-221, +48-261-271-223, +48-261-271-224. See NOTAM  Tel. ATIS: +48-261-271-220, +48-261-271-221, +48-261-271-223, +48-261-271-224. Patrz NOTAM.

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
TWR	PRUSZCZ WIEŻA PRUSZCZ TOWER	126.500	NIL	NIL	MON 0700-1500 (0600-1400) 0700 TUE - 1500 FRI (0600-1400) W pozostałe dni na żądanie z wypreżeniem 72 HR. MON 0700-1500 (0600-1400) 0700 TUE - 1500 FRI (0600-1400) On other days O/ R 72 HR in advance.	NIL

**EPPR AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPPR AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	NE	300.000 kHz	O/R	541442.5N 0184200.8E	NIL	NIL	NIL
NDB	NET	370.000 kHz	O/R	541426.3N 0184444.4E	NIL	NIL	NIL

## EPPR AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPPR AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 Wnioski o zezwolenie

1.1. Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR PRUSZCZ w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

1.2. Korzystanie z lotniska przez statki powietrzne Aeroklubu Gdańskiego odbywa się na podstawie przepisów zawartych w umowie pomiędzy dyrektorem Aeroklubu Gdańskiego i zarządzającym lotniskiem.

Statki powietrzne inne niż Aeroklubu Gdańskiego obowiązują przepisy z punktu 4.20.1.1.

### 2 Ograniczenia eksploatacyjne infrastruktury

2.1. Z powodu stanu nawierzchni RWY lotnisko dostępne wyłącznie dla śmigłowców.

### 1 Applications for permission

1.1. Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to PRUSZCZ TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fuelling, protection of aircraft - only with the AD administration.

1.2. Operating on EPPR aerodrome by aircraft of Gdański Aero Club in accordance with agreement between the director of Gdański Aero Club and the AD administrator.

Aircraft different than these of Gdański Aero Club follow regulations described in point 4.20.1.1.

### 2 Restrictions on infrastructure exploitation

2.1. Due to RWY surface condition, aerodrome available only for helicopters.

## EPPR AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPPR AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Podejście do lądowania oraz wejście w krąg nadlotniskowy od północnej i zachodniej strony lotniska wykonywać z ominięciem miejscowości Pruszcz Gdański.

Omiąć osiedle mieszkaniowe "Komarowo" znajdujące się po południowo-zachodniej stronie lotniska.

Startując w kierunku zachodnim, nie przekraczać linii kolejowej.

Approach and entry into aerodrome traffic circuit from the north and west sides of the aerodrome are to be conducted bypassing Pruszcz Gdański.

Bypass "Komarowo" housing area situated to the south-west of the aerodrome.

Do not cross railway line during westbound take-off.

## EPPR AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPPR AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 Procedury dla lotów VFR

Dolot i odlot do/z lotniska Pruszcz Gdański odbywa się przez następujące punkty VFR:

### 1 Procedures for VFR flights

Arrival and departure to/from Pruszcz Gdański aerodrome conducted via the following VFR points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ECHO	541506N 0185852E	Wiadukt na S7 w m. Dworek Viaduct on S7 in Dworek
JULIETT	540853N 0183256E	Skrzyżowanie w m. Gołębiewo Wielkie Intersection in Gołębiewo Wielkie
KILO	541919N 0184634E	Skrzyżowanie w m. Bogatka Intersection in Bogatka
NOVEMBER	541557N 0184432E	Skrzyżowanie na południe od m. Lędowo Intersection to the south of Lędowo
PAPA	540708N 0184602E	Zajezdnia kolejowa w m. Zajączkowo-Dworzec Railway station in Zajączkowo-Dworzec
ROMEO	540854N 0185417E	Skrzyżowanie w m. Porendowo Intersection in Porendowo

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
SIERRA	541106N 0184057E	Wiadukt w m. Skowarcz Viaduct in Skowarcz
WHISKEY	541407N 0182835E	Żwirownia w m. Ostróżki Gravel mine in Ostróżki

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów: **NOVEMBER, SIERRA.**

Maksymalna wysokość oczekiwania nad punktem **NOVEMBER** wynosi 700 ft, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

Maksymalna wysokość oczekiwania nad punktem **SIERRA** wynosi 1000 ft, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPPR możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR EPPR wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

## 2 Procedury dla śmigłowców

Nie ustalono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców. Lot i lądowanie należy wykonywać zgodnie z instrukcjami służby kontroli ruchu lotniczego.

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Pruszcz Gdański 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 oraz w przypadku wojskowych statków powietrznych zgodnie z wojskowymi przepisami wykonywania lotów.

Lądowanie w innym miejscu za zgodą lub na polecenie służby kontroli ruchu lotniczego.

## 3 Utrata łączności w locie VFR

3.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR EPPR bez zamiaru lądowania na lotnisku Pruszcz Gdański, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPR, wlot do MCTR EPPR jest zabroniony.

In case of big traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, holding at one of the designated points:

**NOVEMBER, SIERRA.**

Maximum holding altitude over **NOVEMBER** point is 700 ft, unless the air traffic control service clears otherwise.

Maximum holding altitude over **SIERRA** point is 1000 ft, unless the air traffic control service clears otherwise.

Overflights of aircraft through EPPR MCTR are possible after obtaining permission from EPPR TWR issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

## 2 Procedures for helicopters

Special approach and departure procedures for helicopters have not been set. The flight and landing shall be executed in accordance with air traffic control service instructions.

Helicopters conducting IFR or VFR approach to Pruszcz Gdański aerodrome conduct landing on RWY 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, while in case of military aircraft, military flight rules shall be applied.

Landing at other place after obtaining permission or as an order from ATC service.

## 3 Radio communication failure for VFR flight

3.1. If radio communication failure occurs in flight with FPL filed for entry to EPPR MCTR and with destination other than Pruszcz Gdański aerodrome, before reaching EPPR MCTR limits, entry into EPPR MCTR is prohibited.

3.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku Pruszcz Gdański, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPR lub w MCTR EPPR, należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. w zależności od kierunku podejścia wykonać dołot odpowiednio do punktu **NOVEMBER** przez punkt **KILO**, **ECHO** (dołot z północy i wschód) lub **SIERRA** przez punkt **JULIETT**, **PAPA**, **ROMEO** (dołot z południa i zachodu) i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR PRUSZCZ;
- c. w czasie dołotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- d. po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- e. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** lub **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- f. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** lub **SIERRA** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- g. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. w przypadku, gdy utrata łączności przez statek powietrzny nastąpiła w locie grupowym, zakłada się że statek powietrzny zostanie podprowadzony do lądowania przez inny statek powietrzny tego samego ugrupowania, z którym utrzymywana jest łączność.

#### 4 Utrata łączności w locie IFR

##### 4.1 Przyłot statku powietrznego:

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR EPPR należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. bez zmiany wysokości wykonać dołot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- c. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot do IAF dla wybranej

3.2. If radio communication failure occurs in flight with FPL filed with destination at Pruszcz Gdański aerodrome before reaching the EPPR MCTR or within EPPR MCTR limits, the aircrew shall:

- a. set the transponder to 7600;
- b. approach depending on approach direction to **NOVEMBER** point via **KILO**, **ECHO** (approach from the north and the east) or **SIERRA** point via **JULIETT**, **PAPA**, **ROMEO** (approach from the south and the west) and watch for the visual signals from PRUSZCZ TWR;
- c. show all aircraft navigation lights during approach and holding;
- d. after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY depending on weather conditions;
- e. after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** or **SIERRA** points until receiving a green visual signal then execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY depending on weather conditions;
- f. if no signals have been received from the TWR, hold over **NOVEMBER** or **SIERRA** point for 5 minutes then execute the shortest possible approach and land on the most convenient RWY depending on weather conditions;
- g. after landing vacate the RWY immediately into the first available TWY, and wait for the aerodrome services car;
- h. in the event that radio communication failure occurs during formation flight, it is assumed that the aircraft will be assisted to land by another aircraft of the same formation with which radio communication is maintained.

#### 4 Radio communication failure for IFR flight

##### 4.1 Arrival of an aircraft

When radio communication failure occurs in IFR flight conducted within EPPR MCTR the air crew shall:

- a. set the transponder to 7600;
- b. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- c. if failure of communication occurred before the type of approach had been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient

- przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPPR;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### 4.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPPR, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. bez zmiany wysokości wykonać dołot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- c. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia; opublikowanej w MIL AD 4 EPPR;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### 5 Utrata łączności dla statku powietrznego kołującego do startu

- approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPPR;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- f. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### 4.2 Aircraft departure

If a flight was to be carried out to another aerodrome and the loss of communication occurred within the EPPR MCTR, the air crew shall take action to return to the departure aerodrome and:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- c. if the failure of communication occurred before the type of approach had been specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPPR;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment, watch for light signals given by the TWR;
- f. after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### 5 Communication failure for aircraft taxiing for take-off

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- stosować się do sygnałów świetlnych z TWR.

#### 6 Utrata łączności dla statku powietrznego na RWY

W przypadku utraty łączności na RWY należy:

- opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- stosować się do sygnałów świetlnych z TWR.

If the failure of communication occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- stop the aircraft;
- wait for aerodrome services vehicle;
- follow the light signals given by the TWR.

#### 6 Failure of communication for the aircraft on the RWY

If failure of communication occurs when the aircraft is on the RWY, the air crew shall:

- immediately vacate the RWY at the first available TWY and stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle;
- follow the light signals given by the TWR.

## EPPR AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPPR AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

### ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty w MCTR EPPR są zobowiązane do utrzymania stałej łączności radiowej z wojskowym organem ruchu lotniczego (PRUSZCZ TOWER - 126.500 MHz), chyba że ustalono inaczej.

### RADIO COMMUNICATION

It is mandatory for all aircraft within EPPR MCTR to maintain radio communication with MIL ATS (PRUSZCZ TOWER - 126.500 MHz), unless coordinated otherwise.

## EPPR AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPPR AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPPR 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 09, RWY 27)	AD 4 EPPR 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB z) RWY 27 (CAT A)	AD 4 EPPR 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB y) RWY 27 (CAT A)	AD 4 EPPR 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB x) RWY 27 (CAT A)	AD 4 EPPR 12 - 5

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPPR 13 - 1

**EPPR AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPPR AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

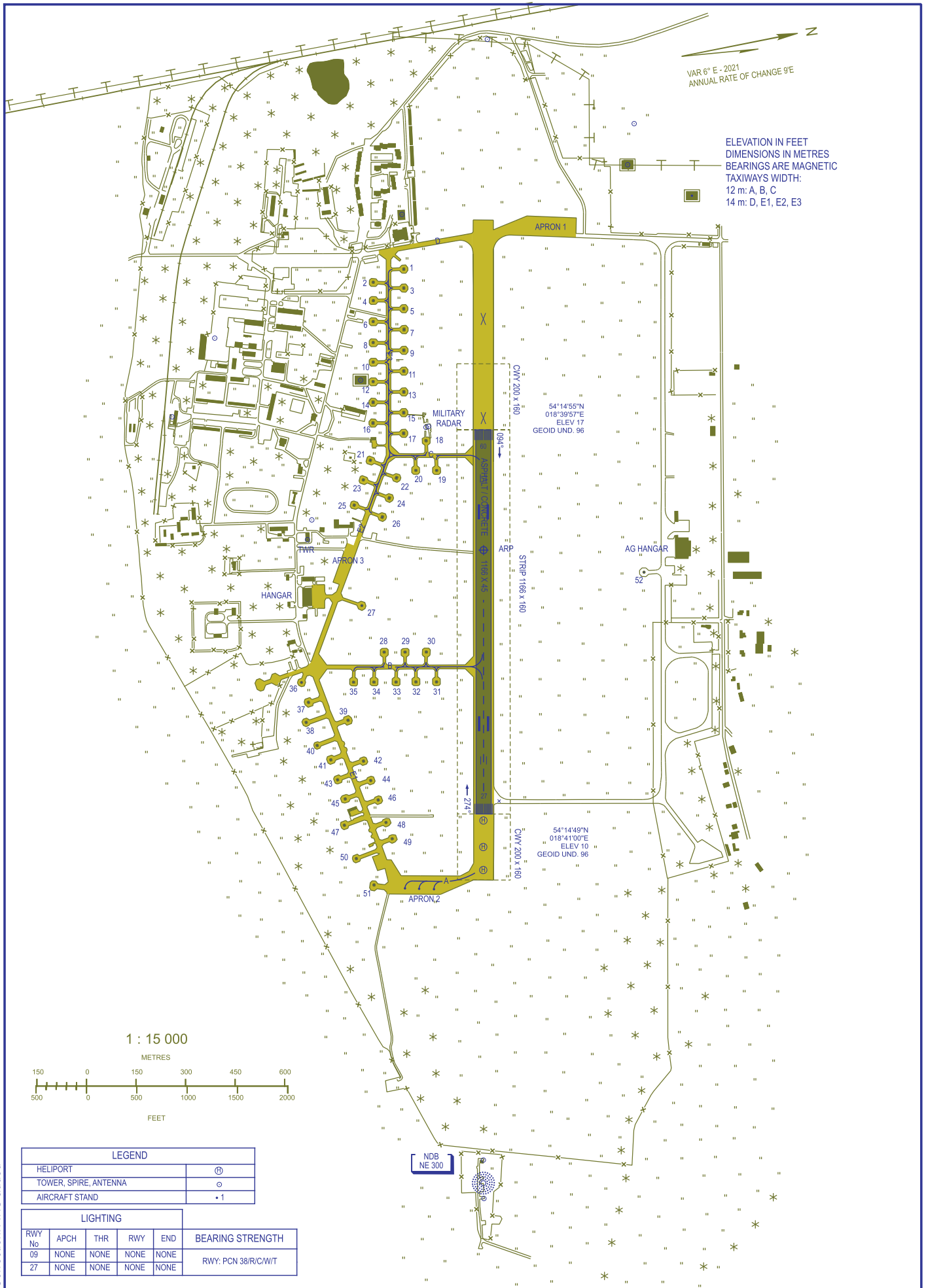
AERODROME CHART - ICAO

54°14'53" N  
018°40'16" E

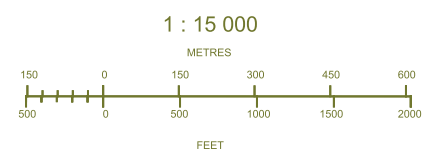
ELEV 17 ft  
GEOID UND. 98 ft

Pruszcz TOWER	126.500
ATIS	134.910

PRUSZCZ GDAŃSKI



ELEVATION IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH:  
12 m: A, B, C  
14 m: D, E1, E2, E3



LEGEND	
HELIPORT	⊕
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙
AIRCRAFT STAND	• 1

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
09	NONE	NONE	NONE	NONE	RWY: PCN 38/R/C/W/T
27	NONE	NONE	NONE	NONE	

NDB  
NE 300

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS added

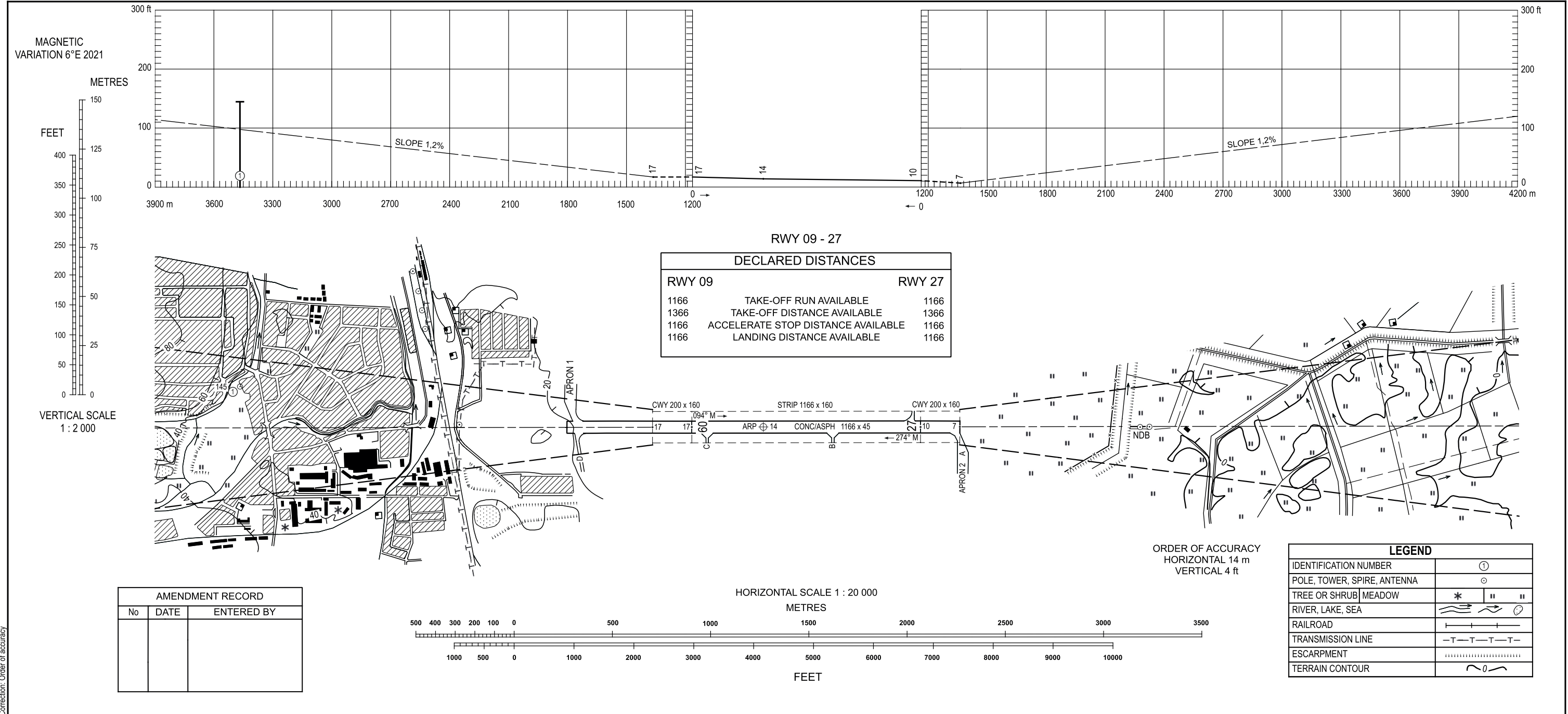


THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

**AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO**  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

PRUSZCZ GDAŃSKI  
RWY 09/27



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy

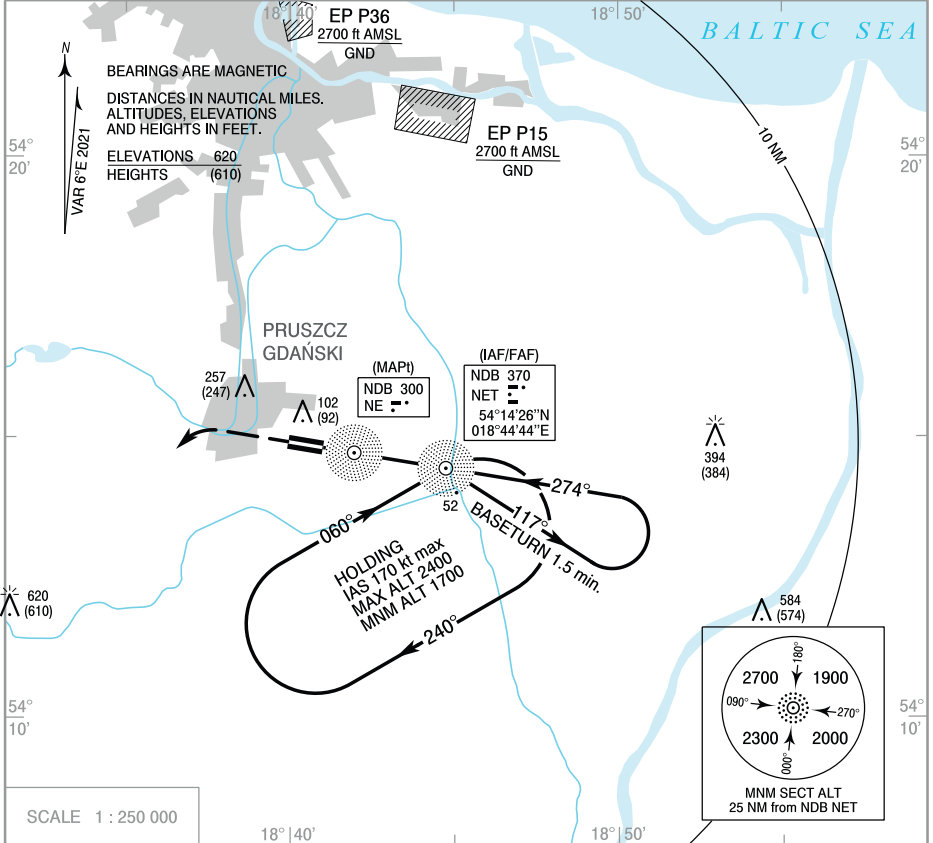
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 17 ft  
THR RWY 27 ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Pruszcz TOWER 126.500  
ATIS 134.910

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB z  
RWY 27 (CAT A)**

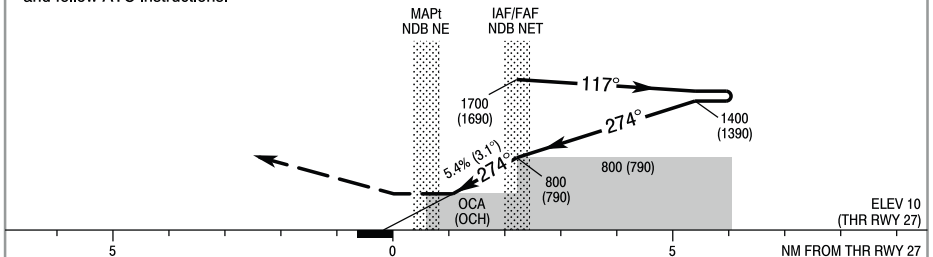


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990) then turn left to NDB NET climbing to 1700 (1690) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 1.7 NM						
Cat. of ACFT	A			Speed	kt	60	70	80	90	100
	400 (390)			Time	min : s	1 : 40	1 : 30	1 : 15	1 : 10	1 : 00
Straight-in				Rate of descent	ft / min	330	380	440	490	550
Circling (OCH AAL)*	597 (580)									

\*Circling south of the aerodrome only

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB z  
RWY 27 (CAT A)**

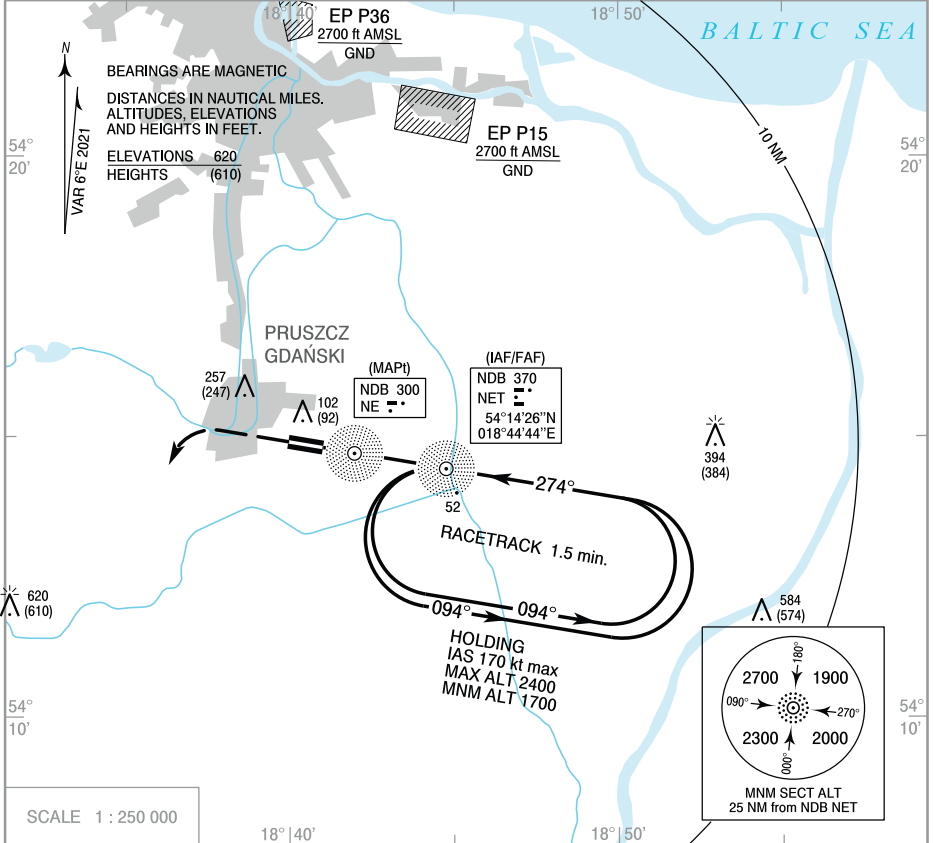
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NET	54°14'26.3"N	018°44'44.4"E		
FAF NDB NET	54°14'26.3"N	018°44'44.4"E		
MAPt NDB NE	54°14'42.5"N	018°42'00.8"E		
Final approach descent angle: 3.10°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 17 ft  
THR RWY 27 ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Pruszcz TOWER 126.500  
ATIS 134.910

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB y  
RWY 27 (CAT A)**

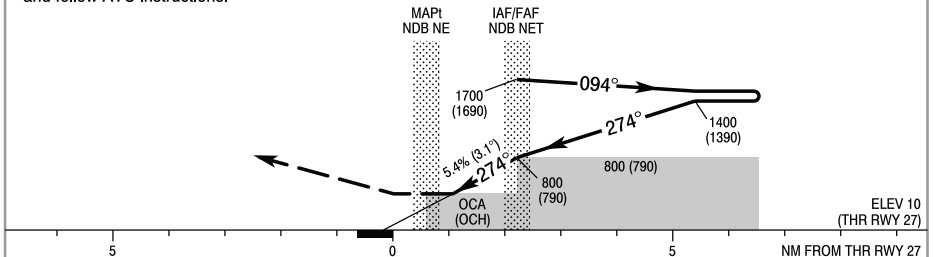


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990) then turn left to NDB NET climbing to 1700 (1690) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)		Distance FAF - MAPt 1.7 NM						
Cat. of ACFT	A			Speed	kt	60	70	80	90	100
	400 (390)			Time	min : s	1 : 40	1 : 30	1 : 15	1 : 10	1 : 00
Straight-in				Rate of descent	ft / min	330	380	440	490	550
Circling (OCH AAL)*	597 (580)									

\*Circling south of the aerodrome only

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB y  
RWY 27 (CAT A)**

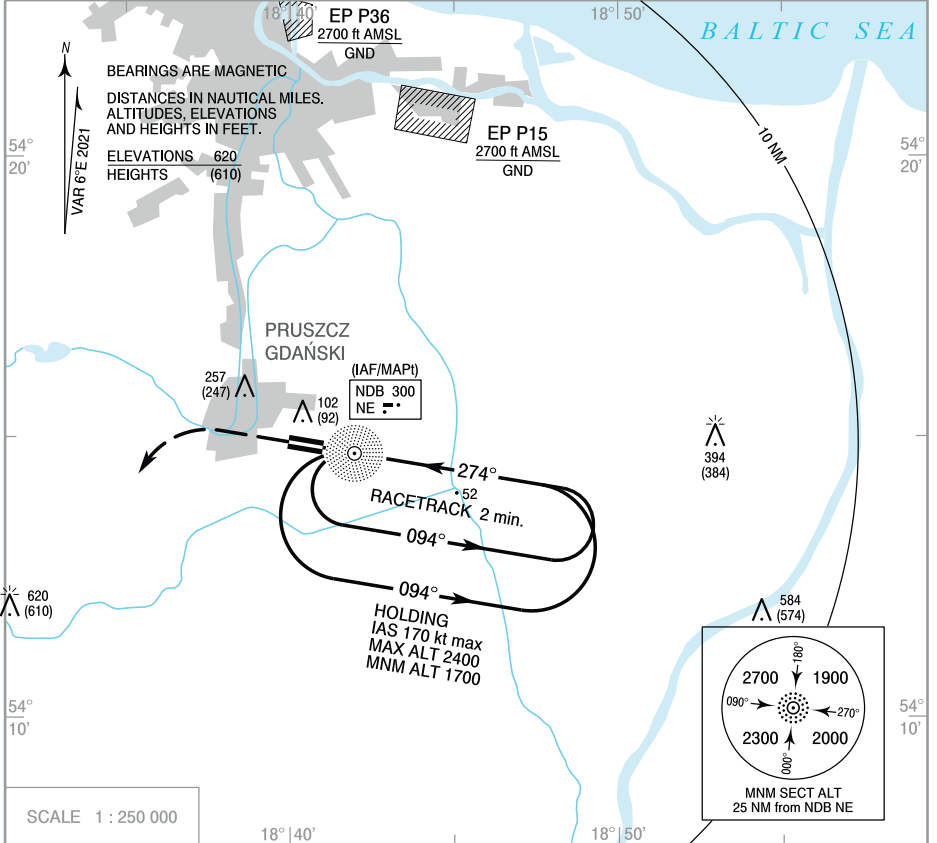
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NET	54°14'26.3"N	018°44'44.4"E		
FAF NDB NET	54°14'26.3"N	018°44'44.4"E		
MAPt NDB NE	54°14'42.5"N	018°42'00.8"E		
Final approach descent angle: 3.10°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 17 ft  
THR RWY 27 ELEV 10 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Pruszcz TOWER 126.500  
ATIS 134.910

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB x  
RWY 27 (CAT A)**

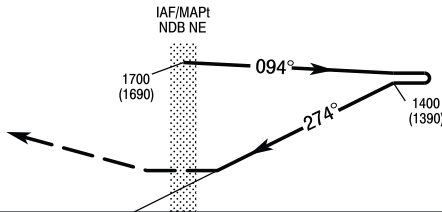


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1000 (990) then turn left to NDB NE climbing to 1700 (1690) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



		OCA (OCH)			
Cat. of ACFT	A				
	690 (680)				
Straight-in					
Circling (OCH AAL)*	697 (680)				

\*Circling south of the aerodrome only

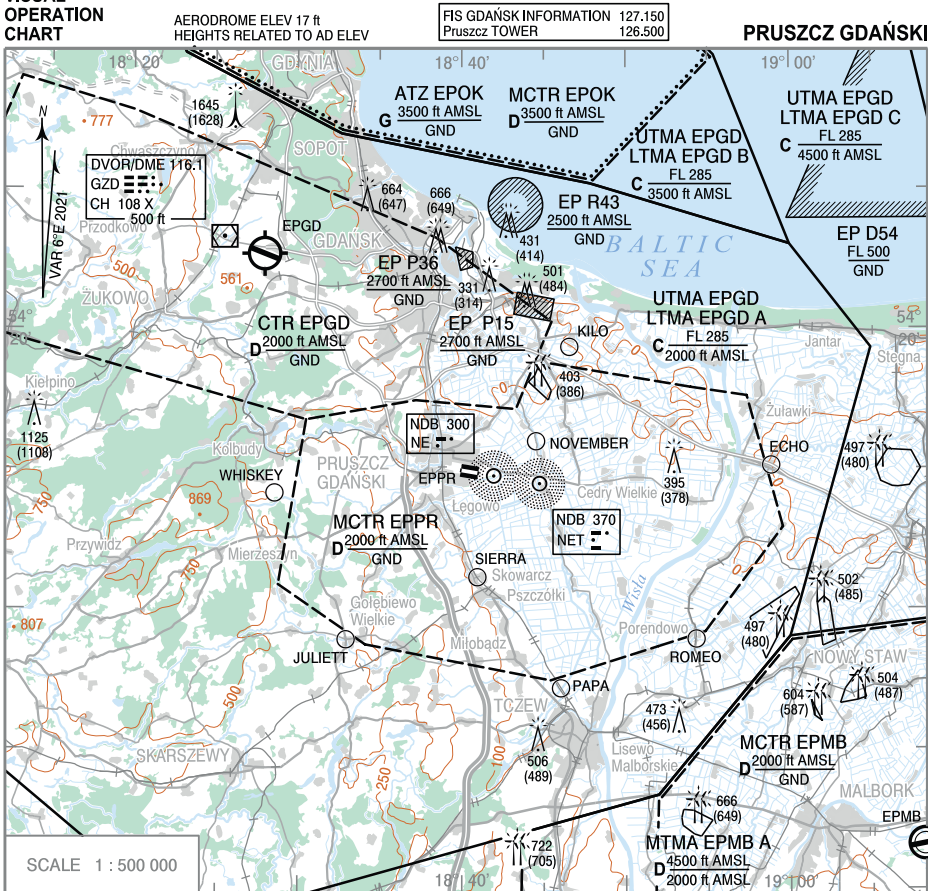


**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**PRUSZCZ GDAŃSKI  
NDB x  
RWY 27 (CAT A)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NE	54°14'42.5"N	018°42'00.8"E		
MAPt NDB NE	54°14'42.5"N	018°42'00.8"E		

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: EP P36, EP R43 added.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
ECHO	54°15'06"N	018°58'52"E	Viaduct on S7 in Dworek town
JULIETT	54°08'53"N	018°32'56"E	Intersection in Gołębwie Wielkie town
KILO	54°19'19"N	018°46'34"E	Intersection in Bogatkay town
NOVEMBER	54°15'57"N	018°44'32"E	Intersection to the south of Łędowo town
PAPA	54°07'08"N	018°46'02"E	Railway station in Zajączkowo-Dworzec town
ROMEO	54°08'54"N	018°54'17"E	Intersection in Porendowo town
SIERRA	54°11'06"N	018°40'57"E	Viaduct in Skowarcz town
WHISKEY	54°14'07"N	018°28'35"E	Gravel mine in Ostróżki town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPPW AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPPW AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPPW - POWIDZ**

**EPPW AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPPW AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	522245N 0175108E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 10R/28L. centre of RWY 10R/28L.
2	Odległość, kierunek od miasta	24 km na południowy wschód od miasta Gniezno.
	Direction and distance from city	24 km south-east of Gniezno city.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	385 ft / 20.1°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	109 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 3293 ul. Witkowska 8 62-430 Powidz Dowódca: +48-261-544-101
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	AFS: EPPWZTSM: MIL TWR AFS: EPPWZPZM: MIL ARO AFS: EPPWZAZM: MIL APP Military Unit 3293 ul. Witkowska 8 62-430 Powidz +48-261-544-101 AFS: EPPWZTSM: MIL TWR

		AFS: EPPWZPZM: MIL ARO AFS: EPPWZAZM: MIL APP
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-544-435 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-544-409 - MIL TWR (faks) +48-261-544-463 - MIL APP +48-261-544-473 - MIL APP (faks) +48-261-543-244 - MIL PAR +48-261-544-473 - MIL APP/PAR (faks) +48-261-544-436 - MIL ARO +48-261-544-272 - MIL ARO (faks)  +48-261-544-435 - MIL TWR +48-261-544-409 - MIL TWR (fax) +48-261-544-463 - MIL APP +48-261-544-473 - MIL APP (fax) +48-261-543-244 - MIL PAR +48-261-544-473 - MIL APP/PAR (fax) +48-261-544-436 - MIL ARO +48-261-544-272 - MIL ARO (fax)

**EPPW AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPPW AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	W czasie wykonywania lotów.
	<b>Health and sanitation</b>	During flights.
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	

	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	H24 MIL ARO
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	H24 MIL MET
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24 MIL ATS
	<b>ATS</b>	
8	<b>Tankowanie</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	<b>Fuelling</b>	After prior consultation with the aerodrome user.
9	<b>Obsługa naziemna</b>	H24
	<b>Handling</b>	
10	<b>Ochrona</b>	H24
	<b>Security</b>	
11	<b>Odladzanie</b>	H24
	<b>De-icing</b>	
12	<b>Uwagi</b>	<sup>1)</sup> Patrz MIL GEN 2.1. 4.3.7 - Czas aktywności służb może być ograniczony informacją NOTAM. Mimo opublikowanej informacji NOTAM o zawieszeniu ATS w MCTR i/lub MTMA, zamiar lotu w ramach tych przestrzeni należy zgłosić telefonicznie do TWR POWIDZ lub APP POWIDZ lub skoordynować poprzez sąsiadujące organy ATS.  <sup>1)</sup> See MIL GEN 2.1. 4.3.7 - Activity time of services may be restricted by NOTAM. Despite the published NOTAM on the suspension of ATS within the MCTR and/or MTMA, the intention to fly within these areas should be reported by phone to POWIDZ TWR or POWIDZ APP or coordinated by neighboring ATS units.
	<b>Remarks</b>	

## EPPW AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPPW AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Środki załadownicze</b>	podnośniki widlowe - 2 (12,5 t, 1,5 t),
	<b>Cargo-handling facilities</b>	podnośnik K-LOADER ATLAS 2000, podnośnik LAM 7000, schody ruchome samobieżne, SPT-154, wysokość 2,4 m - 5,8 m, taśmociąg - niedostępny.  fork lift trucks - 2 (12.5 t, 1.5 t), K-LOADER ATLAS 2000 fork lift truck, LAM 7000 fork lift truck, mobile escalator, SPT-154, height 2.4 - 5.8 m, conveyor belt - not available.
2	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b>	Paliwo: F-34 Dodatki - S17451 Olej: hydrauliczny H-515, lotniczy: CASTROL AERO 599, LOTOS AERO 100, AERO SHELL OIL 3 i OIL 100.  Fuel: F-34 Additives - S17451 Oil: hydraulic H-515, aviation oil: CASTROL AERO 599, LOTOS AERO 100, AERO SHELL OIL 3 and OIL 100.
	<b>Fuel/Oil types</b>	
3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	5 system - 5 x 33000L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	5 tank trucks - 5 x 33000 L.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	
	<b>De-icing facilities</b>	GL 1800AP Global.
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	After prior consultation.
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	NIL
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	
7	<b>Uwagi</b>	Tlen i azot w stanie gazowym. ND - naczepa dystrybutor. Do odladzania stosuje się tylko płyn Typu II. Pojazdy wspomagające system klimatyzacji - HDU 13 i HDU 43. Jednostka rozruchowa Agile Air 70.
	<b>Remarks</b>	

		<p>Przepływ 100 lb/min. Ciśnienie do 50 PSIG. Temperatura do 138 F. Obsługa toalet - dostępna, brak wody pitnej. Sprzątanie kabiny - niedostępne. Wypychanie - dostępne (MAX 160 t). Uzgodnić 72 HR przed. Holowanie - możliwość holowania należy uzgodnić z wyprzedzeniem 72 HR. Oxygen and nitrogen in a gaseous state. ND - dispenser. Only type II fluid is used for de-icing. Air Conditioning Unit - HDU 13 and HDU 43. Air Start Unit Agile Air 70. Flow 100 lb/min. Pressure up to 50 PSIG. Temperature up to 138 F. Toilet service - available, no potable water. Cabin cleaning - not available. Push-back - available (MAX 160 t), to be agreed 72 HR in advance. Towing - the possibility of towing shall be agreed 72 HR in advance.</p>
--	--	---

## EPPW AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPPW AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Hotel w mieście.
	<b>Hotels</b>	Hotel in the city.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracje w miejscowościach Powidz i Gniezno.
	<b>Restaurants</b>	Restaurants in Powidz and Gniezno.
3	<b>Środki transportu</b>	Po uzgodnieniu.
	<b>Transportation</b>	After consultation.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w miastach Słupca i Gniezno.
	<b>Medical facilities</b>	First aid at the aerodrome. Hospitals in Słupca and Gniezno.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: W miastach Powidz, Witkowo, Gniezno.
	<b>Bank and Post office</b>	Poczta: NIL



		Bank: In Powidz, Witkowo, Gniezno. Post: NIL
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście Gniezno.
	<b>Tourist office</b>	In Gniezno.
7	<b>Uwagi</b>	Telefony:
	<b>Remarks</b>	Szpital w m. Słupca: +48-63-275-2300 Szpital w m. Gniezno: +48-61-426-4461  Phones: Hospital in Słupca: +48-63-275-2300 Hospital in Gniezno: +48-61-426-4461

## EPPW AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPPW AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A6 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R, z 5-dniowym wyprzedzeniem. Czas utrzymywania podwyższonej kategorii ochrony przeciwpożarowej nie może przekroczyć 72 HR.)
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	CAT A6 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R, 5 days in advance. The duration of the increased category shall not exceed 72 HR.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 7,
	<b>Rescue equipment</b>	ambulans - 1, pojazd operacyjny - 1.  rescue and firefighting vehicles - 7, ambulance - 1, operational vehicle - 1.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	2 x dźwig do 18 t, dostępny w ciągu 60 minut.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	2 x crane up to 18 t, available within 60 minutes.
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPPW AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA**  
**EPPW AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	<p>oczyszczarka - 5, plug śnieżny - 10, odkurzacz lotniskowy - 5, polewarko-zmywarka - 3, zgarniacz wirnikowy - 4.</p> <p>runway sweeper - 5, snow plough - 10, aerodrome cleaner - 5, sprinkler-flusher - 3, rotor blower - 4.</p>
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	<p>1. RWY 10R/28L; 2. TWY (E, B1, B2, A1, A2, A3); 3. Pozostałe TWY; 4. APN (1, 2, 3); 5. RWY 10L/28R.</p> <p>1. RWY 10R/28L; 2. TWYs (E, B1, B2, A1, A2, A3); 3. Remaining TWYs; 4. APNs (1, 2, 3); 5. RWY 10L/28R.</p>
	<b>Clearance priorities</b>	
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL
	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	
4	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> <b>Specially prepared winter runways</b>	NIL
5	<b>Uwagi</b> <b>Remarks</b>	Urządzenie do pomiaru współczynnika hamowania: Griptester (Peugeot Rifter).

		Braking coefficient measurement device: Griptester (Peugeot Rifter).
--	--	--

**EPPW AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPPW AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	<b>Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych</b>	<b>Oznaczenie APN</b>	<b>Rodzaj nawierzchni</b>	<b>Nośność nawierzchni</b>	<b>RMK</b>	
	<b>Designation, surface and strength of aprons</b>	<b>Designator of APN</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>		
		APN 1	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL	
		APN 2	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL	
		APN 3	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL	
		APN 4	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL	
2	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b>	<b>Oznaczenie TWY</b>	<b>Szerokość</b>	<b>Rodzaj nawierzchni</b>	<b>Nośność nawierzchni</b>	<b>RMK</b>
	<b>Designation width, surface and strength of taxiways</b>	<b>Designator of TWY</b>	<b>Width</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>	
		A1	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		A2	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		A3	15.0 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		B1	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		B2	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		B3	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL
		C1	15.0 m	CONC	PCN 60/R/A/W/T	NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		C2	15.0 m	CONC	PCN 60/R/A/ W/T	NIL
		D1	22.5 m	CONC	PCN 60/R/A/ W/T	NIL
		D2	23.5 m	CONC	PCN 60/R/A/ W/T	NIL
		E	15.0 m	CONC	PCN 60/R/A/ W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPPW AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPPW AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	System prowadzenia na TWY: linie żółte. Wizualne oznaczenia położenia: linie żółte. Urządzenia sygnalizacji naziemnej: NIL  Taxiing guidance system: yellow lines. Visual aids to location: yellow lines. Indicators and ground signalling devices: NIL
---	---	---

	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe.
	RWY and TWY markings and lights	Markings and signs.
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	Oznakowanie poziome zgodne z przepisami ICAO. Oznakowanie pionowe zgodne z porozumieniem standaryzacyjnym NATO (Stanag 3685).  Markings are in accordance with ICAO regulations. Signs are in accordance with NATO Standardization Agreement (Stanag 3685).
	Remarks	

## EPPW AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPPW AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
10L/APCH	Maszt GSM/GSM mast	521802.8N	0180403.5E	180	531	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Maszt GSM/GSM mast	521802.8N	0180403.5E	180	531	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Maszt GSM/GSM mast	522022.5N	0175723.9E	180	515	TAK/NIE, YES/NO
28L/APCH	Komin - Mieczownica/ Chimney - Mieczownica	522137.9N	0175749.0E	95	446	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Komin - Mieczownica/ Chimney - Mieczownica	522137.9N	0175749.0E	95	446	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
28L/APCH	Las/Forest	522202.4N	0175328.1E	59	436	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	522202.4N	0175328.1E	59	436	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Las/Forest	522211.5N	0175331.7E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	522211.5N	0175331.7E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Maszt GSM/GSM mast	522211.5N	0180149.0E	107	561	TAK/TAK, YES/YES
10L/APCH	Maszt GSM/GSM mast	522211.5N	0180149.0E	107	561	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Las/Forest	522213.1N	0175342.6E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Las/Forest	522213.1N	0175342.6E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	522215.1N	0175343.6E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Las/Forest	522215.1N	0175343.6E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Maszt NDB/NDB mast	522215.3N	0175335.8E	36	414	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Maszt NDB/NDB mast	522215.3N	0175335.8E	36	414	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Maszt NDB/NDB mast	522217.0N	0175336.7E	36	417	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Maszt NDB/NDB mast	522217.0N	0175336.7E	36	417	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Antena ILS LLZ/ILS LLZ antenna	522221.1N	0175310.6E	11	393	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Las/Forest	522221.4N	0175336.8E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Las/Forest	522221.4N	0175336.8E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	522230.9N	0175341.5E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH	Las/Forest	522230.9N	0175341.5E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Komin/Chimney	522231.1N	0180601.1E	180	538	TAK/TAK, YES/YES
10R/APCH	Komin/Chimney	522231.1N	0180601.1E	180	538	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Kościół - Giewartów/Church - Giewartów	522233.1N	0175659.7E	102	463	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	522233.5N	0175304.5E	62	443	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
28R/APCH	Antena ILS GP DME/ILS GP DME antenna	522234.5N	0175222.2E	53	436	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Las/Forest	522235.7N	0175253.1E	62	443	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Antena ILS GP DME/ILS GP DME antenna	522302.2N	0174957.6E	54	416	TAK/TAK, YES/YES
10R/APCH	Antena ILS GP DME/ILS GP DME antenna	522302.2N	0174957.6E	54	416	TAK/TAK, YES/YES
10L/APCH	Komin - Jaworowo/Chimney - Jaworowo	522307.9N	0174339.1E	63	423	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Komin - Jaworowo/Chimney - Jaworowo	522307.9N	0174339.1E	63	423	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Antena ILS LLZ/ILS LLZ antenna	522308.5N	0174903.2E	11	368	TAK/TAK, YES/YES
10L/APCH	Las/Forest	522309.2N	0174841.3E	43	394	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Las/Forest	522309.2N	0174841.3E	43	394	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Las/Forest	522312.4N	0174835.3E	66	417	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Las/Forest	522312.4N	0174835.3E	66	417	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Las/Forest	522317.5N	0174919.7E	66	430	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Las/Forest	522318.1N	0174838.0E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Las/Forest	522318.1N	0174838.0E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
10R/APCH	Las/Forest	522318.6N	0174845.9E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH	Las/Forest	522318.6N	0174845.9E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Maszt GSM/GSM mast	522544.7N	0172858.3E	171	538	TAK/TAK, YES/YES
28L/APCH	Maszt GSM/GSM mast	522544.7N	0172858.3E	171	538	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt GSM/GSM mast	521255.5N	0173738.8E	103	528	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt GSM/GSM mast	521502.9N	0175807.6E	207	515	NIE/NIE, NO/NO
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	521617.2N	0174850.5E	494	815	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	521621.8N	0174950.9E	494	801	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	521631.6N	0174734.7E	494	810	TAK/TAK, YES/YES
	Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	521743.5N	0174832.0E	494	816	TAK/TAK, YES/YES
	Czujnik AWOS/AWOS sensor	522234.0N	0175220.3E	9	390	NIE/TAK, NO/YES
	Antena systemu ŁOŚ/ŁOŚ system antenna	522234.4N	0175219.9E	16	400	TAK/NIE, YES/NO
	Maszt AWOS/AWOS mast	522234.7N	0175219.6E	36	417	NIE/TAK, NO/YES
	TACAN/TACAN	522237.2N	0175101.3E	16	387	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522240.6N	0175245.5E	30	414	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522245.5N	0175238.2E	85	469	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522246.0N	0175235.6E	85	469	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522246.5N	0175233.0E	85	466	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522247.0N	0175230.4E	85	466	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522247.5N	0175227.7E	85	466	TAK/TAK, YES/YES



W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Czujnik AWOS/AWOS sensor	522247.8N	0175108.7E	9	385	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522248.0N	0175225.1E	89	469	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522248.6N	0175212.8E	56	436	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt GCA/GCA mast	522248.7N	0175111.2E	36	414	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522249.0N	0175211.0E	53	433	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522249.4N	0175209.1E	53	436	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522251.0N	0175155.7E	69	453	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522251.7N	0175158.6E	69	449	TAK/TAK, YES/YES
	Czujnik AWOS/AWOS sensor	522251.8N	0175103.8E	11	386	NIE/TAK, NO/YES
	Czujnik AWOS/AWOS sensor	522251.8N	0175103.6E	9	384	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522252.1N	0175150.5E	69	453	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522253.4N	0175157.0E	69	453	TAK/TAK, YES/YES
	Hangar/Hangar	522253.6N	0175148.7E	72	456	NIE/NIE, NO/NO
	Hangar/Hangar	522255.5N	0175155.2E	102	486	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	522259.3N	0175127.6E	85	469	NIE/NIE, NO/NO
	Antena systemu LOS/LOŚ system antenna	522301.4N	0174959.8E	16	381	TAK/NIE, YES/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża KRL z anteną/ATC tower with antenna	522301.4N	0175115.8E	108	492	NIE/TAK, NO/YES
	Czujnik AWOS/AWOS sensor	522301.7N	0174957.9E	9	371	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt AWOS/AWOS mast	522301.8N	0174958.2E	36	399	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt GSM/GSM mast	522302.0N	0174958.0E	55	418	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522307.5N	0175057.5E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522309.0N	0175050.0E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522310.4N	0175042.5E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522311.8N	0175035.0E	141	515	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	522315.0N	0175208.0E	92	479	TAK/TAK, YES/YES
	Hangar/Hangar	522315.2N	0175007.5E	46	414	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522317.5N	0174943.0E	53	420	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/ Lighting mast	522317.6N	0174941.0E	53	420	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt GSM/GSM mast	522329.4N	0175215.2E	105	495	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	522404.6N	0175405.9E	121	505	TAK/NIE, YES/NO
	Maszt/Mast	522437.2N	0175321.0E	128	529	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	522459.2N	0175425.1E	154	545	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	522504.5N	0175412.3E	148	548	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt GSM/GSM mast	522551.7N	0174643.0E	138	502	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt GSM/GSM mast	522753.2N	0175216.2E	103	558	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

## EPPW AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPPW AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne 9 HR
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Aerodrome MET Office 9 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	TAF/3 HR
	Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance	
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste.
	Briefing and consultation provided	Personal consultations.
6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	

7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	Charts and other information available for briefing or consultation	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	NIL
	Supplementary equipment available for providing information	
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	MIL ATS
	ATS units provided with MET information	
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	+48-261-544-437 +48-261-544-490 (faks)
	Additional information (limitation of services, etc.)	+48-261-544-437 +48-261-544-490 (fax)

**EPPW AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ**  
**EPPW AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
10L	107.000°GEO	2727 x 30	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: NIL	522309.44N 0174943.38E END: NIL 109.3	367.1 NIL
28R	287.000°GEO	2727 x 30	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: NIL	522243.10N 0175200.95E END: NIL 109.3	384.7 NIL
10R	107.000°GEO	3514 x 60	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: NIL	522301.61N 0174938.99E END: NIL 109.3	363.6 NIL
28L	287.000°GEO	3514 x 60	RWY: PCN 60/R/A/W/T CONC SWY: NIL	522227.65N 0175236.26E END: NIL 109.3	381.9 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
10L	0.2%	NIL	1247 x 140	4464 x 140	NIL	NIL	NIL
28R	0.2%	NIL	490 x 140	4464 x 140	NIL	NIL	NIL
10R	0.2%	NIL	460 x 480	4464 x 480	NIL	NIL	NIL
28L	0.2%	NIL	490 x 480	4464 x 480	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
10L	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
28R	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
10R	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.
28L	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Arresting system not available.

**EPPW AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE**  
**EPPW AD 4.13 DECLARED DISTANCES**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
10L	2727	3974	2727	2727	NIL
10L	1948	3195	1948	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C2
28R	2727	3217	2727	2727	NIL
28R	789	1279	789	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C2
10R	3514	3974	3514	3514	NIL
10R	2724	3184	2724	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C1
10R	789	1249	789	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D1
28L	3514	4004	3514	3514	NIL
28L	789	1297	789	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C1
28L	2724	3214	2724	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D1

### EPPW AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPPW AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10L	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL
28R	CALVERT	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10R	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL
28L	CALVERT	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstęp/spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10L	NIL	NIL	2727 / 60	LIH FM 0 - 2144 m: W FM 2144 - 2727 m: O	R	NIL
28R	NIL	NIL	2727 / 60	LIH FM 0 - 2144 m: W FM 2144 - 2727 m: O	R	NIL
10R	NIL	NIL	3514 / 60	LIH FM 0 - 2915 m: W FM 2915 - 3514 m: O	R (16)	NIL
28L	NIL	NIL	3514 / 60	LIH FM 0 - 2915 m: W FM 2915 - 3514 m: O	R (16)	NIL

**EPPW AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPPW AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**



1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - wszystkie TWY.
	TWY edge and centre line lighting	Edge - all TWYs.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Dostępne/15 SEC.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/15 SEC.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPPW AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPPW AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	

5	Rozporządalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 4.22.3.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point 4.22.3.

## EPPW AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPPW AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>POWIDZ (EPPW) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523506N 0173535E 522639N 0181025E 521312N 0180412E 521832N 0173811E 522444N 0172300E 523506N 0173535E	<u>2000 ft</u> GND	D	Powidz WIEŻA 119.000 MHz PL Powidz TOWER 119.000 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

## EPPW AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPPW AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	127.380	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-544-994/ 995/ 996/ 997 Komunikat ATIS będzie odtwarzany po wybraniu numeru wew. 1.  ATIS phones: +48-261-544-994/ 995/ 996/ 997 ATIS message will be displayed after typing extension number 1.
MIL APP POWIDZ	Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH	129.675	NIL	NIL	H24	NIL
PAR	Powidz PRECYZYJNY Powidz PRECISION	132.425	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	Powidz WIEŻA Powidz TOWER	119.000	NIL	NIL	H24	NIL

**EPPW AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPPW AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA-2000	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	O/R APP Powidz	522248.7N 0175111.2E	NIL	NIL	0.15 km N FM RCL, 1.75 km FM THR 28L wzdłuż RWY RCL  0.15 km N FM RCL, 1.75 km FM THR 28L along RWY RCL
ILS LOC 10R (05°E/JAN 21) CAT I	IPDZ	108.150 MHz	H24	522221.1N 0175310.6E	NIL	NIL	0.68 km FM THR 28L
ILS GP 10R	-	334.550 MHz	H24	522302.2N 0174957.6E	NIL	NIL	0.122 km N FM RCL 0.33 km FM THR 10R wzdłuż RCL  0.122 km N FM RCL 0.33 km FM

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							THR 10R along RCL RDH: 56 ft GP 3.0°
DME 10R	IPDZ	CH 18Y	H24	522302.2N 0174957.6E	400 ft AMSL	NIL	NIL
ILS LOC 28L (05°E/JAN 21) CAT I	IPW	111.100 MHz	H24	522308.5N 0174903.2E	NIL	NIL	0.71 km FM THR 10R.
ILS GP 28L	-	331.700 MHz	H24	522234.5N 0175222.2E	NIL	NIL	0.122 km N FM RCL 0.316 km FM THR 28L wzdłuż RCL  0.122 km N FM RCL 0.316 km FM THR 28L along RCL RDH: 54 ft GP 3.0°
DME 28L	IPW	CH 48X	H24	522234.5N 0175222.2E	400 ft AMSL	NIL	NIL

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	NG	322.000 kHz	O/R TWR Powidz.	522216.1N 0175336.2E	NIL	NIL	103°, 1.2 km FM THR 28L.
NDB	NT	303.000 kHz	Z wyprzedzeniem 48 HR. 48 HR in advance.	522233.5N 0175251.5E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TPW	CH 102Y	H24	522237.1N 0175101.3E	NIL	NIL	NIL

## EPPW AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPPW AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania powyższych zezwoleń, wymagane jest przedłożenie formularza PPR (Prior Permission Required) przesłanego 24 HR przed planowanym przylotem. Formularz PPR dostępny jest na stronie internetowej <http://www.33bltr.wp.mil.pl>.

Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającymi lotniskiem.

### 1 Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespectively of obtained permissions mentioned above PPR form (Prior Permission Required) shall be submitted 24 HR before planned arrival. PPR form is available at <http://www.33bltr.wp.mil.pl>.

Arrangements regarding the performance of flights from the AD, services, fuelling, protection of aircraft to be made only with the AD administration.

Loty szkolne wykonywane w MCTR EPPW oraz MTMA EPPW przez jednostki niestacjonujące na lotnisku, możliwe są tylko po uzyskaniu zezwolenia na podstawie przesłanego 24 HR przed ETA formularza PPR (Prior Permission Required). Formularz o zezwolenie na przylot dostępny jest na stronie internetowej <http://www.33bltr.wp.mil.pl>.

## 2 Odladzanie statków powietrznych

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 2 (stanowisko 1 i 2) z zachowaniem poniższych zasad:

- a. odladzanie odbywa się wyłącznie w asyście służb lotniskowych (dyżurny logistyki lotniska (DLL)/dyżurny technik lotniska (DTL)) lub technika statku powietrznego. Dopuszcza się odladzanie statku powietrznego w asyście załogi statku powietrznego;
- b. odladzanie statków powietrznych odbywa się przy wyłączonych silnikach statku powietrznego;
- c. w związku z możliwością zalegania na nawierzchni APN 2 oraz TWY A2 środka odladzającego zmiana może ulec współczynnik szorstkości tej części pola ruchu naziemnego i manewrowego lotniska.

## 3 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

### 3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

3.1.1. Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku POWIDZ mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

3.1.2. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

3.1.3. Podczas obowiązywania LVP ruch pojazdów po polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

3.1.4. Operacje LVP na lotnisku POWIDZ są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

### 3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

#### 3.2.1 Faza przygotowania do LVP

3.2.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania.

3.2.1.2. TWR POWIDZ nakazuje wycofanie osób i pojazdów poza pole manewrowe i jego bezpośrednie sąsiedztwo z wyjątkiem pojazdów dyżurnego technika lotniska DTL (FOLLOW ME).

Training flights conducted within EPPW MCTR and EPPW MTMA by units not stationed at the aerodrome are possible only after obtaining permission on the basis of PPR form (Prior Permission Required), which is available at <http://www.33bltr.wp.mil.pl>, submitted 24 HR before ETA.

## 2 Aircraft de-icing

Aircraft de-icing is carried out on APN 2 (stands 1 and 2) in accordance with the following rules:

- a. de-icing is carried out with the assistance of AD services only (Duty Logistics Officer/Duty Aerodrome Technician) or aircraft technician. Aircraft de-icing is allowed with the assistance of aircraft crew;
- b. de-icing is carried out when the aircraft engines are switched off;
- c. owing to the fact that de-icing agent may lie on the surface of APN 2 and TWY A2, the friction coefficient of this part of movement area or manoeuvring area may change.

## 3 Low visibility operations (LVP)

### 3.1 GENERAL PROVISIONS

3.1.1. Procedures for carrying out low visibility operations (LVP) at POWIDZ aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

3.1.2. LVP procedures shall not be applied for crises.

3.1.3. During Low Visibility Procedures (LVP), movements of vehicles in the manoeuvring area are to be limited to the minimum.

3.1.4. LVP operations at POWIDZ aerodrome are possible at day and nighttime, provided that RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are serviceable and are turned on.

### 3.2 CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

#### 3.2.1 The LVP preparation phase

3.2.1.1. Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels.

3.2.1.2. POWIDZ TWR requires withdrawal of persons and vehicles from the manoeuvring area and its direct vicinity except for Duty Aerodrome Technician (FOLLOW ME).

3.2.1.3. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

### 3.2.2 Wprowadzenie LVP

3.2.2.1. Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej.

3.2.2.2. Wprowadzenie LVP możliwe jest wyłącznie po potwierdzeniu usunięcia ludzi, pojazdów i sprzętu z pola manewrowego z wyjątkiem pojazdów DTL (FOLLOW ME).

3.2.2.3. Wprowadzenie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez TWR POWIDZ drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP. DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO”.

3.2.2.4. Do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o wprowadzeniu operacji LVP.

3.2.2.5. Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszał się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście DTL (FOLLOW ME).

3.2.2.6. W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części drogi startowej.

3.2.2.7. W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

3.2.2.8. Próby śmigłowców w zawisie dopuszczalne są wyłącznie na RWY 10R/28L oraz RWY 10L/28R, w takiej pozycji, aby śmigłowiec był widoczny przez TWR POWIDZ. Kołowanie do próby odbywa się w asyście DTL (FOLLOW ME).

### 3.2.3 Zawieszenie LVP

3.2.3.1. Kontroler TWR zawiesza obowiązywanie LVP w przypadkach:

- a. gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- b. utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- c. stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- d. stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;

3.2.1.3. In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with an increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

### 3.2.2 Introduction of LVP

3.2.2.1. LVP operations shall be commenced when the VIS falls at 800 m (RVR - 550 m) or less.

3.2.2.2. LVP operations may be commenced when the withdrawal of persons, vehicles and equipment has been confirmed excluding Duty Aerodrome Technician vehicles (FOLLOW ME).

3.2.2.3. Introduction of LVP is conducted through double-issuing a message by POWIDZ TWR via radio (on a FM frequency) with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES. LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION”.

3.2.2.4. The TWR controller informs the aircraft crews on introduction of LVP, until the ATIS message has been amended.

3.2.2.5. The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area in a given time and aircraft taxiing is permissible in the Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME) assistance only.

3.2.2.6. During LVP, take-offs from the intermediate part of runway are forbidden.

3.2.2.7. During LVP, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

3.2.2.8. Hovering of helicopters is possible only on RWY 10R/28L and on RWY 10L/28R, in such a position that the helicopter is visible from the POWIDZ TWR. Taxiing for hovering shall be conducted in the Duty Aerodrome Technician vehicle assistance (FOLLOW ME).

### 3.2.3 Suspension of LVP

3.2.3.1. The TWR controller suspends LVP when:

- a. the actual VIS value falls below 400 m;
- b. there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;
- c. a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- d. there is navigation lights failure;
- e. there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing



e. zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;

f. uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;

g. zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.

3.2.3.2. W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o zawieszeniu LVP.

3.2.3.3. W czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty, lądowania oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

#### 3.2.4 Odwołanie LVP

3.2.4.1. Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą.

3.2.4.2. Odwołanie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez TWR POWIDZ drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! ODWOŁUJĘ PROCEDURĘ DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”

3.2.4.3. Do czasu usunięcia zapisu w komunikacie ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o odwołaniu LVP.

#### 4 Procedura OVERHEAD PATTERN

Minimalne warunki atmosferyczne dla wykonania procedury OVERHEAD PATTERN ustalone na:

a. widzialność: co najmniej 5 km;

b. pułap chmur: co najmniej 2100 ft.

Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 2000 ft AMSL (1600 ft AGL) i w odległości 3-5 NM od progu RWY.

Na żądanie załogi statku powietrznego lub ze względu na sytuację ruchową kontroler TWR może określić inną niż przyjęta wysokość i lokalizację punktu INITIAL dla procedury OVERHEAD PATTERN z zastrzeżeniem, że nie będzie on ustalony bliżej niż 3 NM od progu RWY w użyciu.

W lotach IFR, osiągnięcie punktu INITIAL i jego zgłoszenie do TWR POWIDZ jest jednoznaczne ze zmianą przepisów wykonywania lotów na VFR.

malfunctions which have significant influence on air traffic operations;

f. he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;

g. there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

3.2.3.2. In the case a decision on suspension of LVP has been taken, until an ATIS message has been amended, the TWR controller informs aircraft crews on LVP suspension.

3.2.3.3. When the LVP are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs, landings and aircraft movements in the manoeuvring area.

#### 3.2.4 Termination of LVP

3.2.4.1. LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated.

3.2.4.2. Termination of LVP is carried out through double-issuing a message by POWIDZ TWR via radio (on a FM frequency) with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY HAVE BEEN SUSPENDED”.

3.2.4.3. Until the content of ATIS message has been removed, the TWR controller informs the aircraft crews on termination of LVP.

#### 4 OVERHEAD PATTERN procedure

The minimum meteorological conditions for performing the OVERHEAD PATTERN procedure are as follows:

a. visibility: at least 5 km;

b. ceiling: at least 2100 ft.

The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 2000 ft AMSL (1600 ft AGL) and within a distance of 3-5 NM from the RWY THR.

At the request of the air crew or depending on the movement situation, the TWR controller may specify the altitude and location of the INITIAL point for the OVERHEAD PATTERN procedure other than the considered one provided that it is located not further than 3 NM from the RWY THR in use.

In IFR flights, passing the INITIAL point and reporting it to POWIDZ TWR is tantamount to changing to VFR.

### 5 Odstępstwa od frazeologii lotniczej stosowanej w ICAO Doc 4444 w trakcie realizacji podejścia z wykorzystaniem radaru PAR

Kontroler precyzyjnego podejścia (kontroler PAR) stosuje frazeologię zgodnie z zasadami:

a. pozycję statku powietrznego w azymucie określa się następującymi zwrotami:

- "NIEZNACZNIE Z LEWEJ/PRAW EJ OD OSI"
- "Z LEWEJ/PRAW EJ OD OSI"
- "ZNACZNIE Z LEWEJ/PRAW EJ OD OSI"

b. pozycję statku powietrznego w elewacji określa się następującymi zwrotami:

- "NIEZNACZNIE POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA"
- "POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA"
- "ZNACZNIE POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA"

c. w przypadku gdy statek powietrzny zaczyna schodzić z przedłużonej osi drogi startowej lub dla zaznaczenia ciągłości tendencji odchylenia od nakazanej linii drogi, zmianę kursu poprzedza się zwrotem:

- "ODCHODZISZ (WCIAŹ ODCHODZISZ) W LEWO/ PRAWO"

### 6 Procedury parkowania

APN 1 dostępna tylko dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52,2 m włącznie.

APN 4 dostępna tylko dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 41 m włącznie.

Parkowanie na APN 3 wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Parkowanie statków powietrznych możliwe tylko z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub koordynatora ruchu naziemnego.

Wjazd na APN 1 oraz APN 4 odbywa się według oznakowania poziomego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku nieobecności koordynatora ruchu naziemnego wjazd/wyjazd na /z APN może się odbyć wyłącznie według oznakowania poziomego.

### 5 Differences from aeronautical phraseology used in ICAO Doc 4444 while conducting PAR approaches

The precision approach controller (PAR controller) shall use phraseology in compliance with the following provisions:

a. azimuth information for the aircraft position shall be defined with the use of the following phrases:

- "SLIGHTLY LEFT/RIGHT OF TRACK"
- "LEFT/RIGHT OF TRACK"
- "WELL LEFT/RIGHT OF TRACK"

b. elevation information for the aircraft position shall be defined with the use of the following phrases:

- "SLIGHTLY ABOVE/BELOW GLIDE PATH"
- "ABOVE/BELOW GLIDE PATH"
- "WELL ABOVE/BELOW GLIDE PATH"

c. in case the aircraft begins to deviate from the extended runway centreline or to indicate the continuity of the deviation tendency from the prescribed track, a change of heading shall be preceded by the phrase:

- "GOING (STILL GOING) LEFT/RIGHT OF TRACK"

### 6 Parking procedures

APN 1 is available only for aircraft with a wingspan up to 52.2 m inclusive.

APN 4 is available only for aircraft with a wingspan up to 41 m inclusive.

Parking on APN 3 is allowed only with the marshaller assistance.

Parking of aircraft is possible only with the use of wheel chocks secured by an aircrew member or the marshaller.

Entry into APN 1 and APN 4 is conducted in accordance with the markings or the marshaller's instructions.

During marshaller's absence manoeuvring into and out of the apron may be carried out only in accordance with the markings.

Dopuszcza się możliwość ustawiania statków powietrznych niezgodnie z oznakowaniem poziomym za wyraźną zgodą koordynatora ruchu naziemnego i według jego poleceń. Koordynator ruchu naziemnego decyduje o konieczności użycia samochodu "FOLLOW ME".

Dyżurny Technik Lotniska (DTL) informuje TWR POWIDZ o możliwości bezpiecznego parkowania statku powietrznego o rozpiętości skrzydeł większej niż zostało to opisano w niniejszej procedurze.

W przypadku gdy lądujący statek powietrzny będzie potrzebował dyszla holowniczego dysponent lub (gdy nie został on wyznaczony) dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się czy lotnisko POWIDZ dysponuje odpowiednim dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego.

Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

Stałą ochronę statków powietrznych zapewnia się na APN 3 oraz APN 4.

Załogi zgłaszają potrzebę ochrony statków powietrznych bezpośrednio po lądowaniu do Dyżurnego Technika Lotniska/ Dyżurnego Logistyka Lotniska. Preferowane zgłoszenie potrzeby ochrony statku powietrznego min. 12 HR przed lądowaniem.

W przypadku gdy w nocy na APN są zaparkowane statki powietrzne, światła tych płyt powinny być zapalone całą noc. Dopuszcza się zapalenie tylko konkretnych stanowisk, na których stoją statki powietrzne.

#### 7 Zmniejszone minima separacji na drogach startowych

Na lotnisku POWIDZ ustala się zmniejszone minima separacji na drogach startowych dla statków powietrznych podchodzących do lądowania, z założeniem, że statek powietrzny, który ląduje jako drugi będzie śmigłowcem.

Zmniejszona separacja na drodze startowej pomiędzy statkami powietrznymi używającymi tej samej RWY może być stosowana wyłącznie w warunkach meteorologicznych gwarantujących kontrolerowi TWR nieprzerwaną obserwację statków powietrznych.

Zakłada się, że minimum separacji na RWY w operacjach statków powietrznych używających tej samej RWY, z założeniem, że statek powietrzny, który ląduje jako drugi będzie śmigłowcem, będzie spełnione gdy:

- a. RWY 28L - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 28L z TWY D;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 28L z TWY D;
- b. RWY 10R - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 10R z TWY C;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 10R z TWY C;

Aircraft sequencing not in accordance with the markings is allowed with the marshaller's permission and under his instructions. The marshaller shall decide on the use of the FOLLOW ME vehicle.

The Aerodrome Duty Technician shall inform POWIDZ TWR on the safe parking of aircraft with a wingspan greater than described within this procedure.

In case a towing bar is necessary for a landing aircraft, the aircraft operator's representative or (if he has not been designated) the pilot-in-command is obliged to ensure that a tow bar for a given aircraft type is available at POWIDZ aerodrome.

Securing a parking aircraft against the wind remains the responsibility of the crew.

Constant aircraft security is provided on APN 3 and APN 4.

The crews shall request the security of aircraft directly after landing from the Aerodrome Duty Technician/Aerodrome Duty Logistics Manager. The request for the aircraft security shall be made at least 12 HR in advance of the landing.

In case the aircraft are parked on APNs at nighttime, the apron lights shall be lit for the whole night. It is possible to keep the lights on only at the stands at which the aircraft have been parked.

#### 7 Reduced RWY separation minima

Reduced RWY separation minima are established at POWIDZ aerodrome for approaching aircraft assuming that the second landing aircraft is a helicopter.

Reduced RWY separation minimum between aircraft using the same RWY may be applied only in meteorological conditions ensuring the TWR controller has the possibility to continuously observe the aircraft.

It is expected that RWY separation minimum for aircraft operating on the same RWY, assuming that the second landing aircraft is a helicopter, will be complied when:

- a. RWY 28L - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 28L and TWY D;
  - has departed and passed the intersection of RWY 28L and TWY D;
- b. RWY 10R - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 10R and TWY C;

- c. RWY 28R - poprzedzający statek powietrzny:
- wylądował i minął skrzyżowanie RWY 28R z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 28R z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej;
- d. RWY 10L - poprzedzający statek powietrzny:
- wylądował i minął skrzyżowanie RWY 10L z TWY C;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 10L z TWY C;

- has departed and passed the intersection of RWY 10R and TWY C;
- c. RWY 28R - preceding aircraft:
- has landed and passed the intersection of RWY 28R and access road to the Airport Fire Services;
  - has departed and passed the intersection of RWY 28R and access road to the Airport Fire Services;
- d. RWY 10L - preceding aircraft:
- has landed and passed the intersection of RWY 10L and TWY C;
  - has departed and passed the intersection of RWY 10L and TWY C;

#### UWAGA

Zakłada się, że poprzedzające statki powietrzne po lądowaniu nie będą wykonywać zawracania. Załogi statków powietrznych planujące wykonywać niestandardowe manewry na drodze startowej, muszą uzyskać zgodę ATC najwcześniej jak to jest możliwe.

8. Lotnisko Powidz nie ma możliwości zabezpieczenia statków powietrznych w przypadku awaryjnego lądowania F-16 z użyciem systemu awaryjnego zasilania (hydrazyna).

#### REMARK

It is assumed that preceding aircraft will not backtrack after landing. Aircraft crews intending to carry out non-standard manoeuvres on runway have to obtain ATC permission as early as possible.

8. Powidz aerodrome does not have the possibility to secure aircraft in case of emergency landing of F-16 using the emergency power unit (hydrazine).

## EPPW AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPPW AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPPW AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPPW AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

1 Procedury dla lotów VFR

1 Procedures for VFR flights

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	522610N 0180458E	M. Budziszlaw Kościelny Budziszlaw Kościelny

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
<b>CHARLIE</b>	522556N 0172949E	Stawy na płn.-wsch. od m. Czerniejewo Ponds NE of Czerniejewo
<b>KILO</b>	523144N 0174512E	Wschodni brzeg J. Wierzbiczańskiego Eastern edge of Wierzbiczańskie Lake
<b>LIMA</b>	522445N 0175203E	Oczyszczalnia ścieków Sewage-treatment plant
<b>MIKE</b>	521344N 0180337E	M. Myślibórz - 1,5 NM na pd.-zach. od miasta Golina Myślibórz town - 1.5 NM SW of Golina
<b>NOVEMBER</b>	522728N 0175328E	Plaża w m. Skorzęcin nad j. Niedzięgieł Beach in Skorzęcin town at Lake Niedzięgie
<b>OSCAR</b>	522051N 0175008E	Kościół z parkingiem w m. Ostrowo Kościelne Church with car park in Ostrowo Kościelne
<b>SIERRA</b>	521839N 0174900E	M. Strzałkowo Strzałkowo
<b>WHISKEY</b>	522024N 0173323E	Skrzyżowanie linii kolejowych Railway intersection

Doloty i odloty VFR do/z lotniska POWIDZ mogą się odbywać przez następujące punkty VFR:

**BRAVO, KILO, MIKE, WHISKEY, CHARLIE.**

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów: **NOVEMBER, LIMA, SIERRA, OSCAR.**

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPPW oraz MTMA EPPW możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR POWIDZ lub APP POWIDZ wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

VFR arrivals and departures to/from POWIDZ aerodrome may be conducted via the following VFR points:

**BRAVO, KILO, MIKE, WHISKEY, CHARLIE.**

In case of air traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, holding over one of the designated points:

**NOVEMBER, LIMA, SIERRA, OSCAR.**

Overflights through the EPPW MCTR and EPPW MTMA are possible after obtaining clearance from POWIDZ TWR or POWIDZ APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

### 1.1 Utrata łączności w locie VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR EPPW lub MTMA EPPW bez zamiaru lądowania na lotnisku POWIDZ, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPW lub MTMA EPPW, wlot do MCTR EPPW lub MTMA EPPW jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku POWIDZ, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPW lub MTMA EPPW lub w MCTR EPPW lub MTMA EPPW, należy:

- a. w zależności od kierunku dolotu (północ/południe) wykonać dolot odpowiednio do punktu **LIMA** przez punkt **NOVEMBER** (dolot z północy) lub **OSCAR** przez punkt **SIERRA** (dolot z południa) i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR POWIDZ;
- b. w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- c. po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- d. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **LIMA** lub **OSCAR** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- e. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **LIMA** lub **OSCAR** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- f. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

### 2 Procedury dla lotów IFR

Radarowa służba kontroli zblizania zapewniana jest we wszystkich segmentach MTMA.

#### 2.1 Utrata łączności w locie IFR

PRZYLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MTMA EPPW należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;

### 1.1 Loss of communications during a VFR flight

Entry into the EPPW MCTR or EPPW MTMA is forbidden if the loss of communications occurs before reaching the EPPW MCTR or EPPW MTMA boundary during a flight with a filed flight plan and involving entry into the EPPW MCTR or EPPW MTMA without intention to land at POWIDZ aerodrome.

If the loss of communications occurs before reaching the EPPW MCTR or EPPW MTMA boundary or within the EPPW MCTR or EPPW MTMA during a flight with a filed flight plan and with the intention to land at POWIDZ aerodrome, the air crew shall:

- a. depending on the direction of arrival (from the north/south), arrive at **LIMA** via **NOVEMBER** (arrival from the north) or **OSCAR** via **SIERRA** (arrival from the south) and observe the POWIDZ TWR for light signals;
- b. while arriving and holding, turn on all aircraft navigational lights;
- c. after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- d. after receiving a red signal, hold over **LIMA** or **OSCAR** until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- e. if no signal has been received from the TWR, hold for 5 minutes over **LIMA** or **OSCAR** and perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- f. immediately after landing, vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.

### 2 Procedures for IFR flights

The Radar Approach Control Service is provided for each segment of MTMA.

#### 2.1 Loss of communications during an IFR flight

AIRCRAFT ARRIVAL:

In the case of loss of communications during an IFR flight conducted within the EPPW MTMA, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;

- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPPW;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie (lub wznieść się do wysokości określonej dla wybranego IAF) i wykonać określoną dla wyznaczonej pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### ODLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MTMA EPPW, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPPW;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie (lub wznieść się do wysokości określonej dla wybranego IAF) i wykonać określoną dla wyznaczonej pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;

- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPPW;
- e. after reaching the IAF, commence descent (or climb to altitude specified for chosen IAF) and execute the instrument approach procedure established for the designated radio navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- g. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### AIRCRAFT DEPARTURE:

If a flight was to be carried out to another aerodrome and the loss of communications occurred within the EPPW MTMA, the air crew shall take action to return to the departure aerodrome and:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPPW;
- e. after reaching the IAF, commence descent (or climb to altitude specified for chosen IAF) and execute the instrument approach procedure established for the designated radio navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;

- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wyłądownić i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA Z WYKORZYSTANIEM RADARU PRECYZYJNEGO PODEJŚCIA:

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP POWIDZ.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP POWIDZ lub TWR POWIDZ nie powiodły się, należy:

- a. ustawić kod transpondera na 7600;
- b. kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze odlotu po nieudanym podejściu lub otrzymanym uprzednio od ATC;
- c. po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPPW;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wyłądownić i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### UWAGA

W przypadkach, gdy ze względów operacyjnych na lotnisku POWIDZ możliwe jest wyłącznie wykonanie procedury

- g. after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### APPROACH WITH THE USE OF PRECISION APPROACH RADAR:

After the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be not greater than 5 seconds.

In the case of a break greater than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If loss of communications has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with POWIDZ APP.

If multiple attempts to establish radio contact, on all available frequencies, with the PAR controller, POWIDZ APP or POWIDZ TWR have failed, the air crew shall:

- a. set the transponder to code 7600;
- b. continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC;
- c. after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in MIL AD 4 EPPW;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated (chosen) radio navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment observe the TWR for light signals;
- f. after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### REMARK

In cases where for operational reasons only the precision approach procedure using PAR may be executed at POWIDZ



podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem PAR, a lot nie może być wykonany w warunkach VMC, należy wykonać lot na lotnisko zapasowe wyszczególnione w planie lotu i podejmować próby nawiązania łączności z właściwymi organami ATC.

#### STATEK POWIETRZNY KOŁUJĄCY DO STARTU:

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- a. zatrzymać statek powietrzny;
- b. oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

#### STATEK POWIETRZNY ZNAJDUJĄCY SIĘ NA DRODZE STARTOWEJ:

W przypadku utraty łączności na drodze startowej należy:

- a. opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i zatrzymać statek powietrzny;
- b. oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

### 3 Procedury dla śmigłowców

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) na lotnisko POWIDZ 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 w lotach IFR wykonują operacje startu i lądowania na drodze startowej w użyciu. Na prośbę załogi lub z inicjatywy kontrolera (w takim przypadku wymagana jest akceptacja załogi śmigłowca), istnieje możliwość startu (w dzień przy widzialności nie mniejszej niż 1,5 km, w nocy przy widzialności nie mniejszej niż 3 km) lub lądowania (po osiągnięciu kontaktu wzrokowego z lotniskiem) z/na wyznaczonej TWY lub KEYHOLE 3. Kontroler TWR na prośbę załogi może wydać zgodę na podlot śmigłowca do ustalonego miejsca.

Śmigłowce w lotach VFR do operacji startu i lądowania mogą wykorzystywać:

- a. drogę startową w użyciu,
- b. inne drogi startowe,
- c. wszystkie drogi kołowania,
- d. pozycję wyznaczoną przez kontrolera TWR,
- e. na żądanie załogi - część trawiastą znajdującą się po południowej stronie RWY 28L/10R.

aerodrome and the flight cannot be performed under VMC, the air crew shall perform flight to the alternate aerodrome specified in the flight plan and attempt to establish radio contact with the relevant ATC units.

#### AIRCRAFT TAXIING FOR TAKE-OFF:

If the loss of communications occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- a. stop the aircraft;
- b. wait for an aerodrome services vehicle.

#### AIRCRAFT ON THE RWY:

If loss of communications occurs when the aircraft is on the RWY, the air crew shall:

- a. immediately vacate the RWY at the first available TWY and stop the aircraft;
- b. wait for an aerodrome services vehicle.

### 3 Procedures for helicopters

Helicopters conducting IFR approach to POWIDZ aerodrome shall land on the RWY 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.

In IFR flights helicopters perform take-off and landing operation on RWY in use. At the request of the crew or on the initiative of the controller (in such a case the approval of the helicopter crew is required), there is a possibility of take-off (at days with the visibility not lower than 1.5 km, at nights - with the visibility not lower than 3 km) or landing (after establishing eye contact with the aerodrome) from/on the designated TWY or KEYHOLE 3. At the request of the crew TWR controller may give permission to air-taxi to the agreed site.

Helicopters under VFR may use one of the following for take-off and landing operations:

1. runway in use,
2. other runways,
3. all taxiways,
4. position designated by the TWR controller,
5. at the request of the crew - grass area south of RWY 28L/10R.

Start i lądowanie śmigłowca w locie VFR, z miejsca innego niż RWY w użyciu dopuszczalne są wyłącznie po akceptacji załogi śmigłowca. Dopuszcza się próby śmigłowców na wszystkich drogach startowych oraz drogach kołowania.

Autorotację, lądowanie na jednym silniku oraz lądowanie samolotowe można wykonywać tylko na RWY 10R/28L lub RWY 10L/28R.

Zezwala się na wykonywanie technik linowych na śmigłowcach wykorzystując elementy trawiaste lotniska z zachowaniem co najmniej 150 m od krawędzi dróg startowych.

Część trawiasta znajdująca się po południowej stronie RWY 10R/28L może być wykorzystywana przez załogi śmigłowców do wykonywania (ćwiczenia) zawisów. Podczas wykonywania zawisów załogi śmigłowców będą utrzymywały się w odległości co najmniej 150 m od krawędzi drogi startowej. W przypadku warunków meteorologicznych niższych niż warunki minimalne dla lotu specjalnego VFR, dopuszcza się wykonanie podlotu na część trawiastą, pod warunkiem, że śmigłowiec będzie widziany przez kontrolera TWR.

A helicopter take-off and landing under VFR, from/at a place other than the runway in use are permissible only with the approval of the helicopter crew. Helicopter tests may be carried out on each RWY and TWY.

Autorotation, landing with one engine inoperative and aeroplane landing may be conducted only on RWY 10R/28L or RWY 10L/28R.

The use of rope access techniques by helicopters is allowed with the use of grass elements of the aerodrome with a distance of at least 150 m from the runway edges.

Grass part on the south side of RWY 10R/28L may be used by helicopter crews to perform (practise) hovering. The helicopter crews shall maintain the distance of not less than 150 m from the RWY edge. If meteorological conditions are lower than minimum conditions for special VFR flight, it is allowed to air-taxi to the grass part as long as the helicopter is in sight of TWR controller.

## EPPW AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPPW AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

### 1 Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska

#### 1.1 Migracja ptaków

Nasilona migracja w związku z licznymi miejscami żerowania gęsi gęgawych oraz żurawi na polach sąsiadujących z terenem lotniska po jego zachodniej stronie.

#### 1.2 Ostrzeżenie

1.2.1. W okresie od września do kwietnia od około godziny przed wschodem i po wschodzie a także od około godziny przed zachodem i po zachodzie słońca, przeloty gęsi gęgawych (*Anser anser*) oraz żurawi (*Grus grus*) przecinających podejście do RWY 10R oraz RWY 10L w odległości około **1 km** za progami dróg startowych na wysokości do około **100 m**.

1.2.2. Przez cały rok od około godziny przed zachodem i około godzinę po zachodzie słońca duża intensywność ptaków z gatunku wrona siewa w pobliżu oraz na RWY 28R (rejon strefy przyziemienia).

1.2.3. Przez cały rok zwiększone prawdopodobieństwo kolizji statku powietrznego z ptakami w rejonie lotniska oraz dróg startowych związane ze wzmożoną aktywnością:

- Gawron – cały rok;
- Myszolów – cały rok;
- Pustulka – cały rok;

### 1 Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic in the vicinity of the aerodrome

#### 1.1 Bird migration

Intensive migration due to numerous feeding sites of gray geese and cranes on the areas adjacent to the northern side of the aerodrome.

#### 1.2 Warning

1.2.1. Passages of gray geese (*Anser anser*) and cranes (*Grus grus*) crossing RWY RWY 10R and RWY 10L approach path approximately **1 km** beyond the RWYs thresholds up to approximately **100 m** in the period from September to April approximately an hour before and after sunrise as well as approximately one hour before and after sunset.

1.2.2. Intensive activity of hooded crow species in the vicinity and at RWY 28R (TDZ area) approximately one hour before and after sunset throughout the year.

1.2.3. Increased possibility of bird strike in the vicinity of the aerodrome and RWYs throughout the year due to increased activity of the following species:

- Rooks – throughout the year;
- Buzzards – throughout the year;
- Kestrels – throughout the year;

- Wrona siwa – cały rok;
- Szpak – od marca do października;
- Jaskółka – od marca do sierpnia;
- Skowronek – od kwietnia do września;
- Bocian biały – lipiec (okres koszenia traw).
- Hooded crows – throughout the year;
- Starlings – from March to October;
- Swallows – from March to August;
- Larks – from April to September;
- White storks – in July (within the period of grass mowing).

Inne obserwowane gatunki zwierząt na terenie lotniska: lis oraz zając.

Other animal species observed within the aerodrome area: foxes and hares.

2. Wykonanie próby silników możliwe po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym do TWR POWIDZ lub po nawiązaniu łączności z TWR POWIDZ na częstotliwości 119,000 MHz.

2. Engine tests may be carried out after telephone notification to POWIDZ TWR or after establishing radio communication with POWIDZ TWR on frequency 119,000 MHz.

3. Zlecenie na przygotowanie Biuletynu Informacji Przed Lotem (PIB) powinno nastąpić co najmniej 1 godzinę przed planowanym czasem EOBT.

3. Request for PIB should be filed at least one hour prior to the planned EOBT.

## EPPW AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPPW AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPPW 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10R, RWY 28L)	AD 4 EPPW 6 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10L, RWY 28R)	AD 4 EPPW 6 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 10R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 10R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z or LOC z) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 5

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 10R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 10L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 10R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN z) RWY 28R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 21
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN y) RWY 28R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 23
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 10L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 25
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 10R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 27

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 28L (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 29
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 28R (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPPW 12 - 31
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPPW 13 - 1

**EPPW AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPPW AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

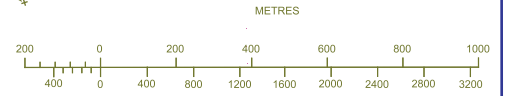
AERODROME CHART - ICAO

52°22'45" N  
017°51'08" E ELEV 385 ft  
GEOID UND. 109 ft

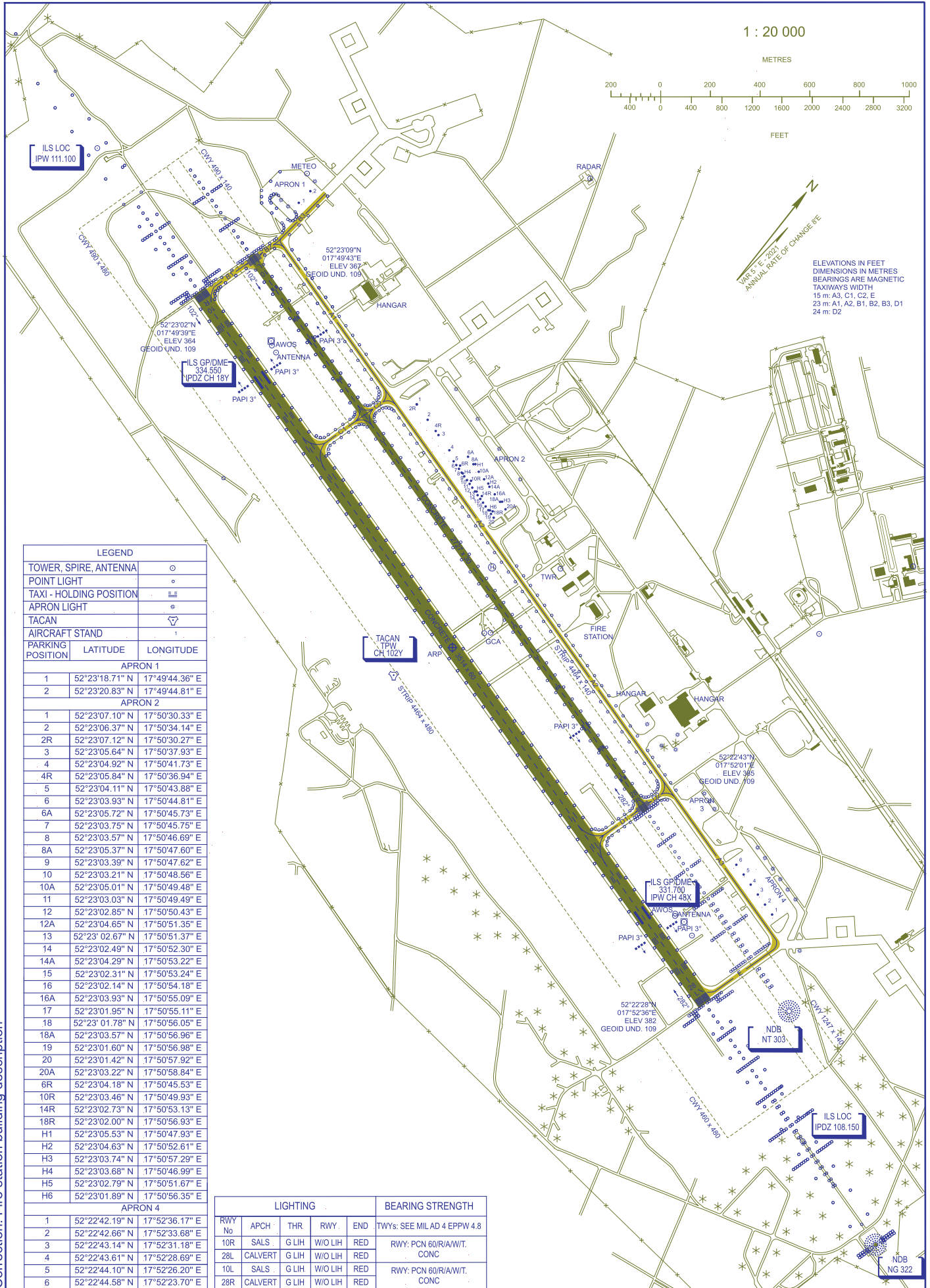
Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

POWIDZ

1 : 20 000



ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
15 m: A3, C1, C2, E  
23 m: A1, A2, B1, B2, B3, D1  
24 m: D2



LEGEND		
TOWER, SPIRE, ANTENNA		○
POINT LIGHT		◦
TAXI - HOLDING POSITION		≡
APRON LIGHT		*
TACAN		⊕
AIRCRAFT STAND		1
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON 1		
1	52°23'18.71" N	17°49'44.36" E
2	52°23'20.83" N	17°49'44.81" E
APRON 2		
1	52°23'07.10" N	17°50'30.33" E
2	52°23'06.37" N	17°50'34.14" E
2R	52°23'07.12" N	17°50'30.27" E
3	52°23'05.64" N	17°50'37.93" E
4	52°23'04.92" N	17°50'41.73" E
4R	52°23'05.84" N	17°50'36.94" E
5	52°23'04.11" N	17°50'43.88" E
6	52°23'03.93" N	17°50'44.81" E
6A	52°23'05.72" N	17°50'45.73" E
7	52°23'03.75" N	17°50'45.75" E
8	52°23'03.57" N	17°50'46.69" E
8A	52°23'05.37" N	17°50'47.60" E
9	52°23'03.39" N	17°50'47.62" E
10	52°23'03.21" N	17°50'48.56" E
10A	52°23'05.01" N	17°50'49.48" E
11	52°23'03.03" N	17°50'49.49" E
12	52°23'02.85" N	17°50'50.43" E
12A	52°23'04.65" N	17°50'51.35" E
13	52°23'02.67" N	17°50'51.37" E
14	52°23'02.49" N	17°50'52.30" E
14A	52°23'04.29" N	17°50'53.22" E
15	52°23'02.31" N	17°50'53.24" E
16	52°23'02.14" N	17°50'54.18" E
16A	52°23'03.93" N	17°50'55.09" E
17	52°23'01.95" N	17°50'55.11" E
18	52°23'01.78" N	17°50'56.05" E
18A	52°23'03.57" N	17°50'56.96" E
19	52°23'01.60" N	17°50'56.98" E
20	52°23'01.42" N	17°50'57.92" E
20A	52°23'03.22" N	17°50'58.84" E
6R	52°23'04.18" N	17°50'45.53" E
10R	52°23'03.46" N	17°50'49.93" E
14R	52°23'02.73" N	17°50'53.13" E
18R	52°23'02.00" N	17°50'56.93" E
H1	52°23'05.53" N	17°50'47.93" E
H2	52°23'04.63" N	17°50'52.61" E
H3	52°23'03.74" N	17°50'57.29" E
H4	52°23'03.68" N	17°50'46.99" E
H5	52°23'02.79" N	17°50'51.67" E
H6	52°23'01.89" N	17°50'56.35" E
APRON 4		
1	52°22'42.19" N	17°52'36.17" E
2	52°22'42.66" N	17°52'33.68" E
3	52°22'43.14" N	17°52'31.18" E
4	52°22'43.61" N	17°52'28.69" E
5	52°22'44.10" N	17°52'26.20" E
6	52°22'44.58" N	17°52'23.70" E

LIGHTING					BEARING STRENGTH	
1	APCH	THR	RWY	END	RWYs: SEE MIL AD 4 EPPW 4.8	
10R	SALS	G LIH	W/O LIH	RED	RWY: PCN 60/R/A/W/T. CONC	
28L	CALVERT	G LIH	W/O LIH	RED	RWY: PCN 60/R/A/W/T. CONC	
10L	SALS	G LIH	W/O LIH	RED	RWY: PCN 60/R/A/W/T. CONC	
28R	CALVERT	G LIH	W/O LIH	RED	RWY: PCN 60/R/A/W/T. CONC	

Hand Amdt correction: Fire station building description  
Correction: Page number changed

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

POWIDZ  
RWY 10R/28L

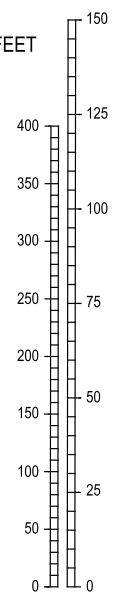
RWY 10R - 28L

DECLARED DISTANCES		
RWY 10R		RWY 28L
3514	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3514
3974	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	4004
3514	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3514
3514	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3514

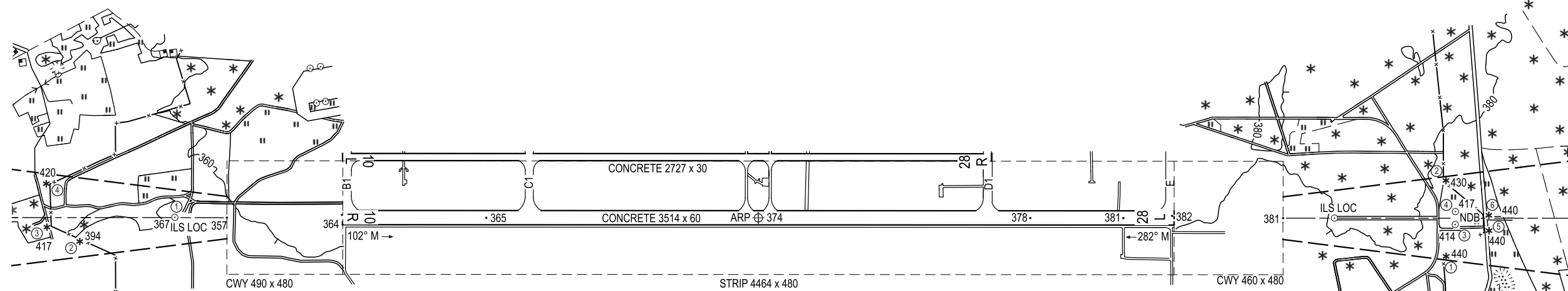
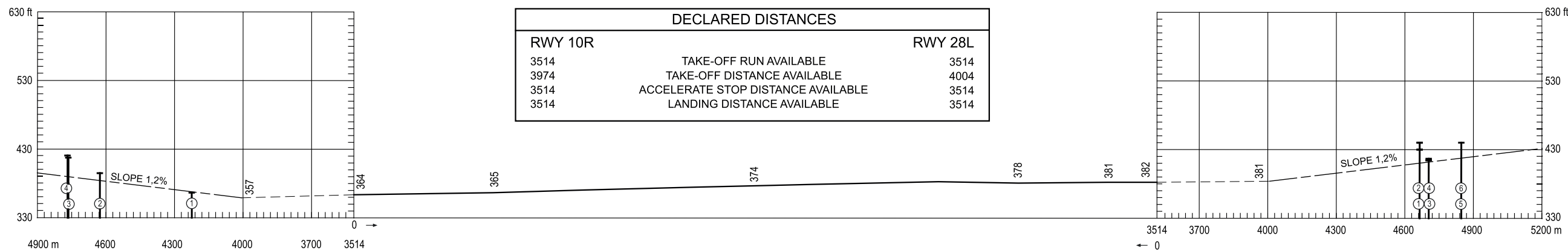
MAGNETIC  
VARIATION 5°E 2021

METRES

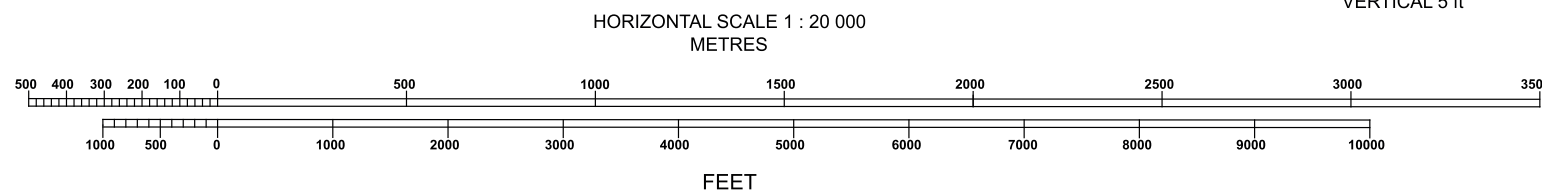
FEET



VERTICAL SCALE  
1 : 2 000



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 360 ~



ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 3,5 m  
VERTICAL 5 ft

AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy

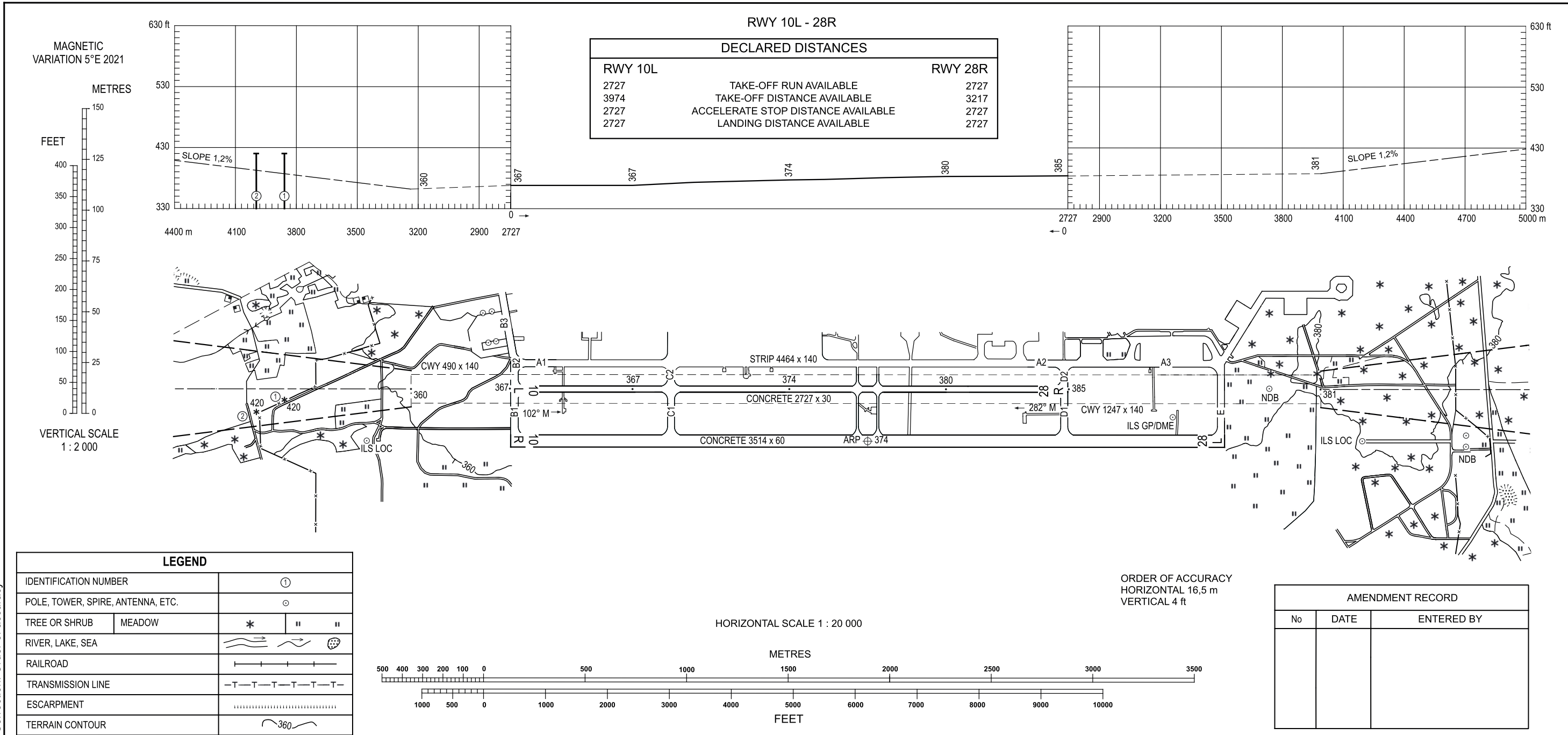


THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

**AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO**  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

POWIDZ  
RWY 10L/28R



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Order of accuracy

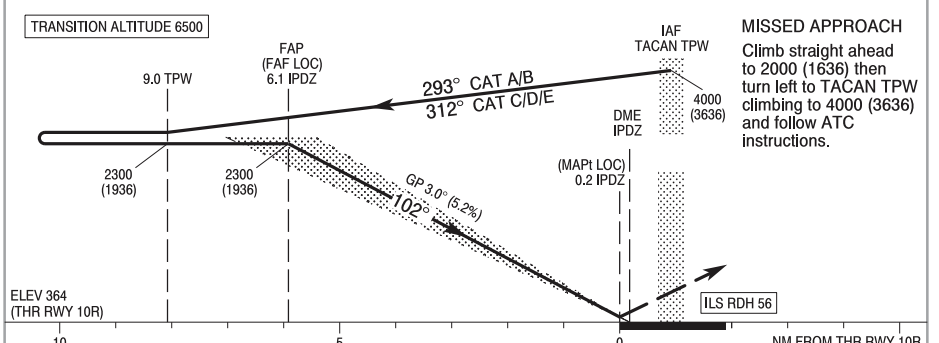
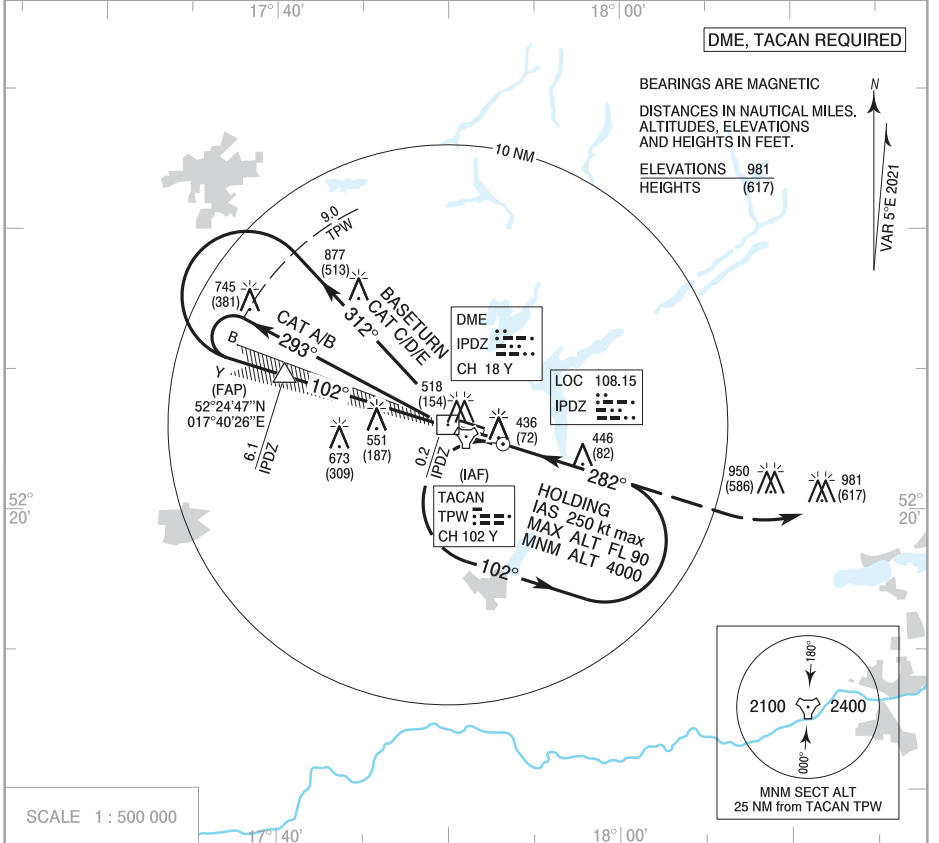
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10R ELEV 364 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10R

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
ILS z or LOC z  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.9 NM								
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230			
Straight-in	Cat. I	624 (260)	634 (270)	644 (280)	654 (290)	674 (310)	5:05	3:55	2:40	2:05	1:45	1:30		
	LOC	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)								
							Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to IPDZ	6.1	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.4	
						Altitude	2300	2270	1950	1635	1320	1005	804	

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
ILS z or LOC z  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)

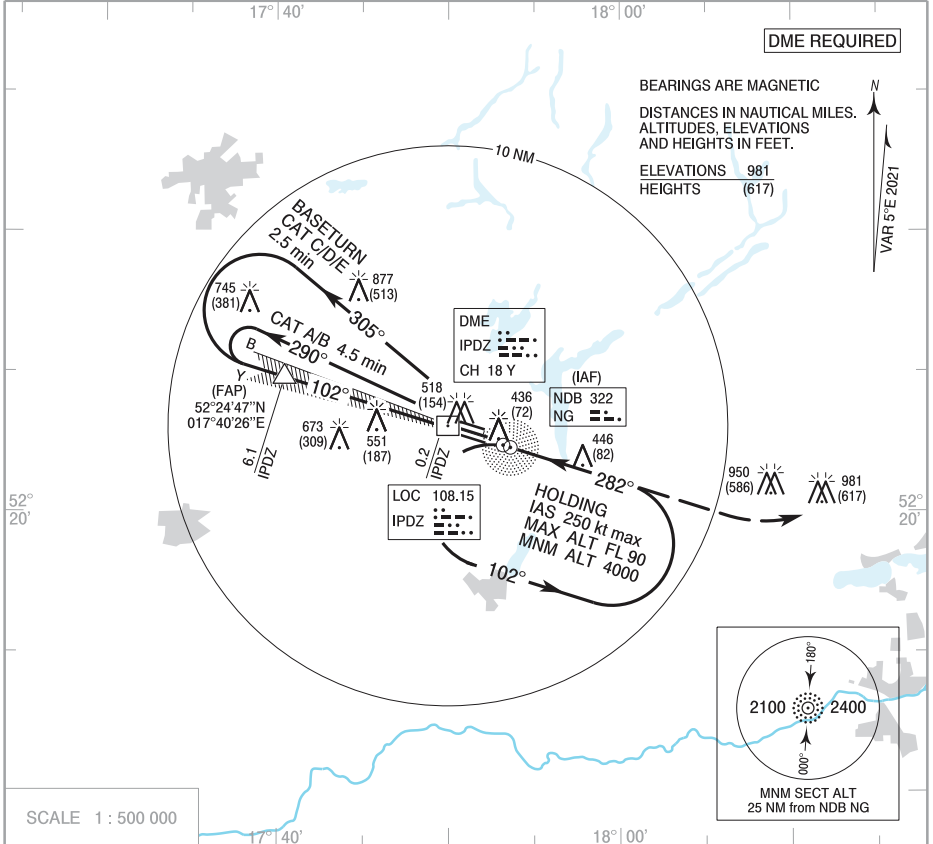
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TPW	52°22'37.1"N	017°51'01.3"E		
FAP (FAF LOC)	52°24'47.1"N	017°40'25.6"E	107.41° GEO (102° MAG) LOC IPDZ	6.10 NM DME IPDZ
MAPt	52°23'01.6"N	017°49'39.0"E	107.41° GEO (102° MAG) LOC IPDZ	0.19 NM DME IPDZ
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

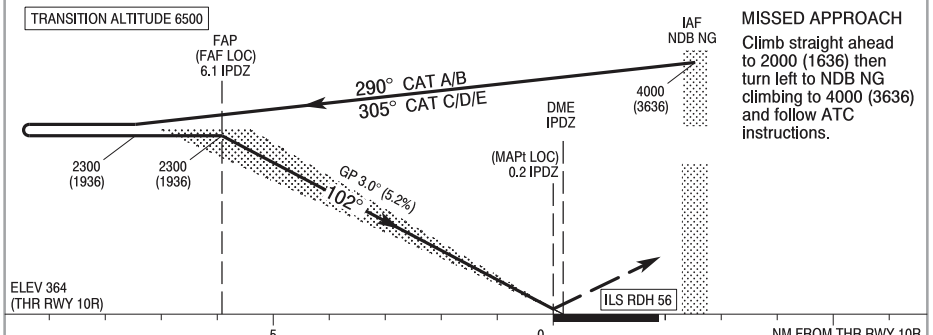
AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10R ELEV 364 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10R

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
ILS y or LOC y  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.9 NM							
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	624 (260)	634 (270)	644 (280)	654 (290)	674 (310)	5:05	3:55	2:40	2:05	1:45	1:30	
	LOC	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)							
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to IPDZ	6.1	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.4
						Altitude	2300	2270	1950	1635	1320	1005	804

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
ILS y or LOC y  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)

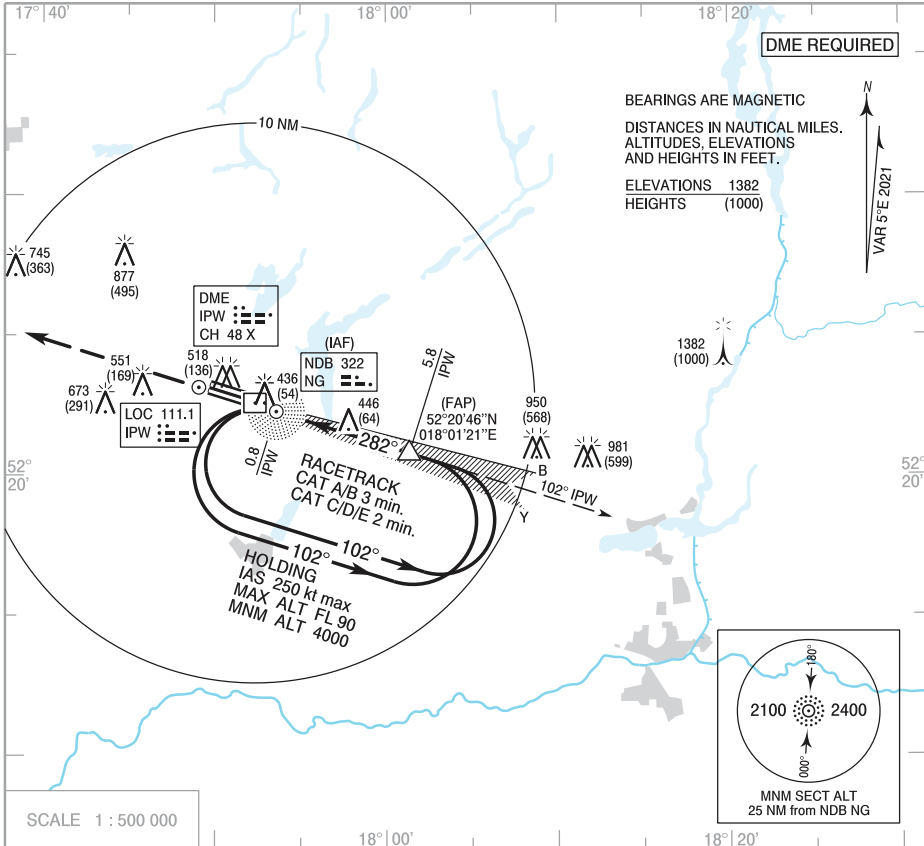
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		
FAP (FAF LOC)	52°24'47.1"N	017°40'25.6"E	107.41° GEO (102° MAG) LOC IPDZ	6.10 NM DME IPDZ
MAPt	52°23'01.6"N	017°49'39.0"E	107.41° GEO (102° MAG) LOC IPDZ	0.19 NM DME IPDZ
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

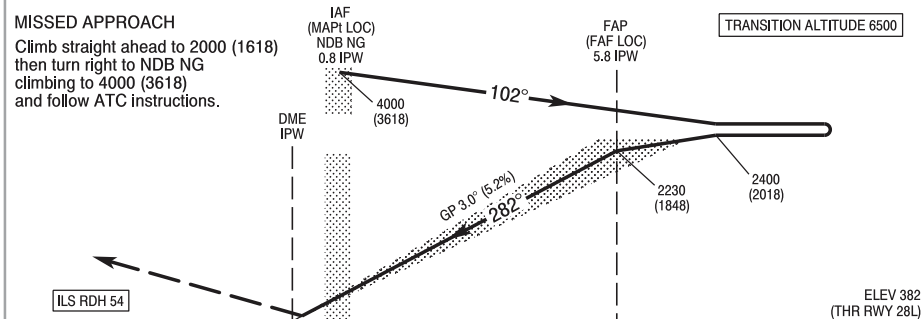
AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28L

Powidz APPROACH 129,675  
Powidz TOWER 119,000  
ATIS 127,380

**POWIDZ  
ILS z or LOC z  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FAP (FAF LOC), profile changed. (Dist. to IPW and altitude).



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM								
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	Cat. I	632 (250)	642 (260)	652 (270)	662 (280)	672 (290)	Time	min : s	4 : 20	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
	LOC	765 (380)	765 (380)	765 (380)	765 (380)	765 (380)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to IPW		5.8	5.0	4.0	3.0	2.0	1.2	
						Altitude		2230	1975	1660	1345	1030	765	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
ILS z or LOC z  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)

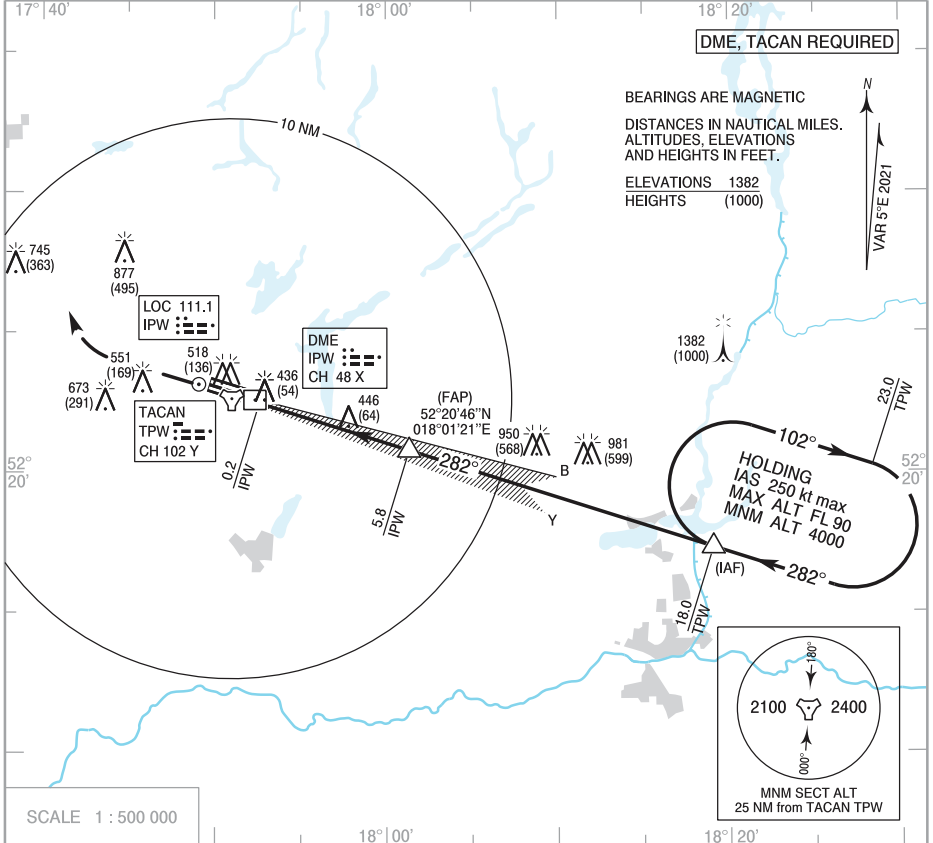
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		
FAP (FAF LOC)	52°20'46.2"N	018°01'20.6"E	287.49° GEO (282° MAG) LOC IPW	5.80 NM DME IPW
MAPt (LOC) NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28L

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

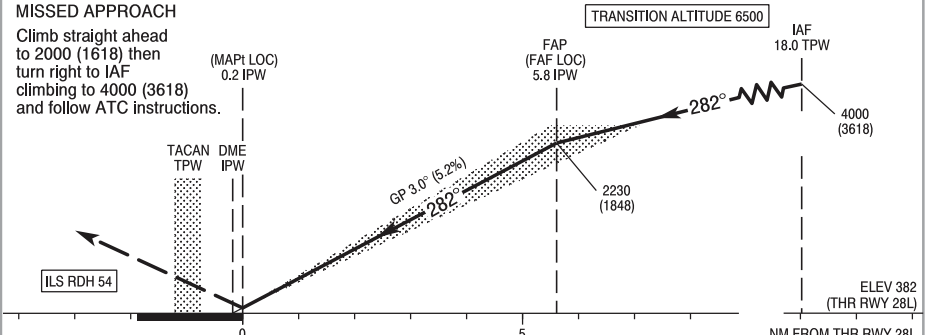
**POWIDZ  
ILS y or LOC y  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction: Data in table changed (Dist. to IPW and altitude).  
Correction: Page number changed.  
Correction: FAP (FAF LOC), profile changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1618) then turn right to IAF climbing to 4000 (3618) and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Speed	Distance FAF - MAPt 5.6 NM							
	A	B	C	D	E		70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	632 (250)	642 (260)	652 (270)	662 (280)	672 (290)	Time	min : s	4 : 50	3 : 20	2 : 30	2 : 00	1 : 40	1 : 30
	LOC	765 (380)	765 (380)	765 (380)	765 (380)	765 (380)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to IPW	Altitude		5.8	5.0	4.0	3.0	2.0	1.2
									2230	1975	1660	1345	1030	765

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
ILS y or LOC y  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	52°17'18.8"N	018°19'02.6"E	106.98° GEO (102° MAG) TACAN TPW	18.00 NM TACAN TPW
FAP (FAF LOC)	52°20'46.2"N	018°01'20.6"E	287.49° GEO (282° MAG) LOC IPW	5.80 NM DME IPW
MAPt (LOC)	52°22'27.8"N	017°52'35.2"E	287.49° GEO (282° MAG) LOC IPW	0.18 NM DME IPW
Final approach descent angle: 3.00°				

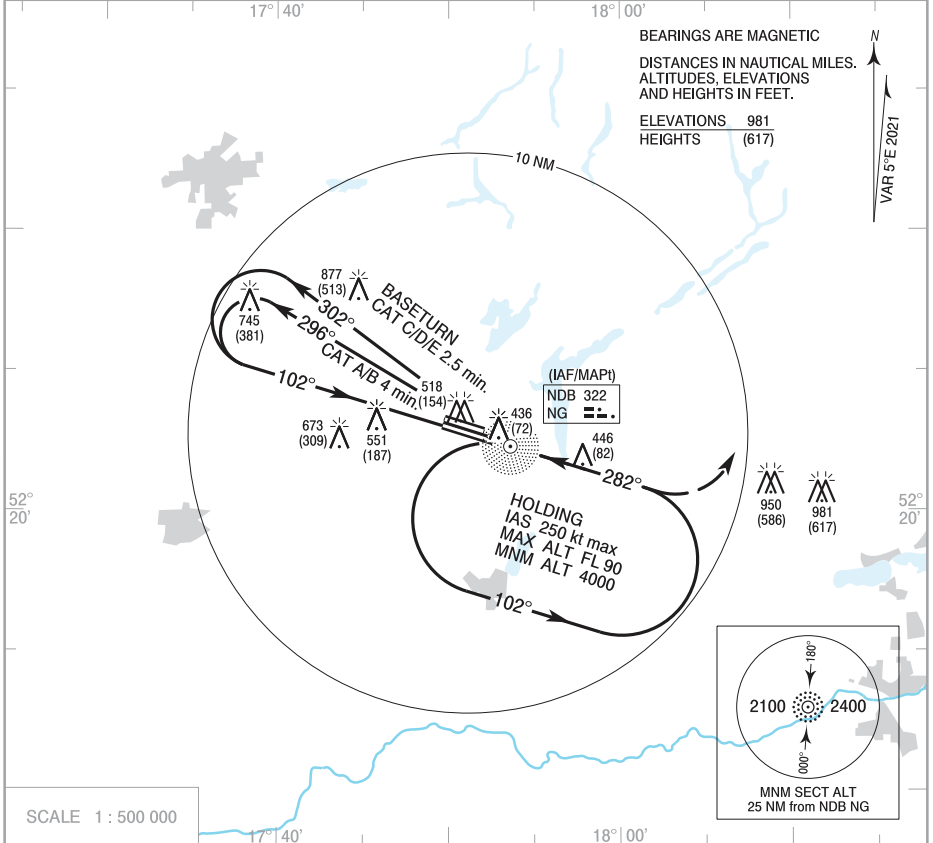
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10R ELEV 364 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10R

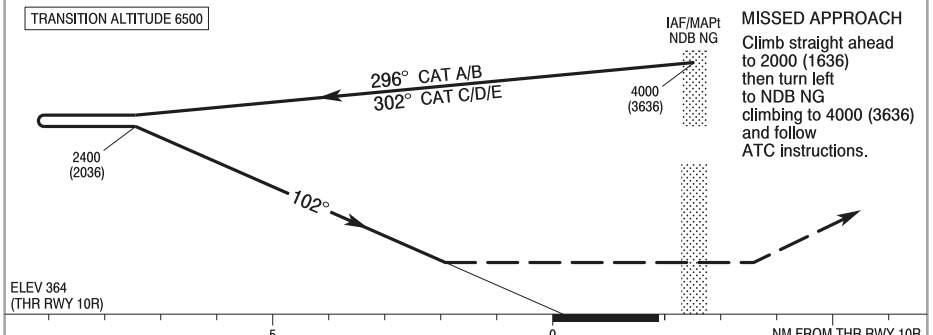
Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
NDB**

**RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**



TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	995 (610)	995 (610)	995 (610)	995 (610)	995 (610)
Circling (OCH AAL)	995 (610)	995 (610)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ  
NDB  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		
MAPt NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		

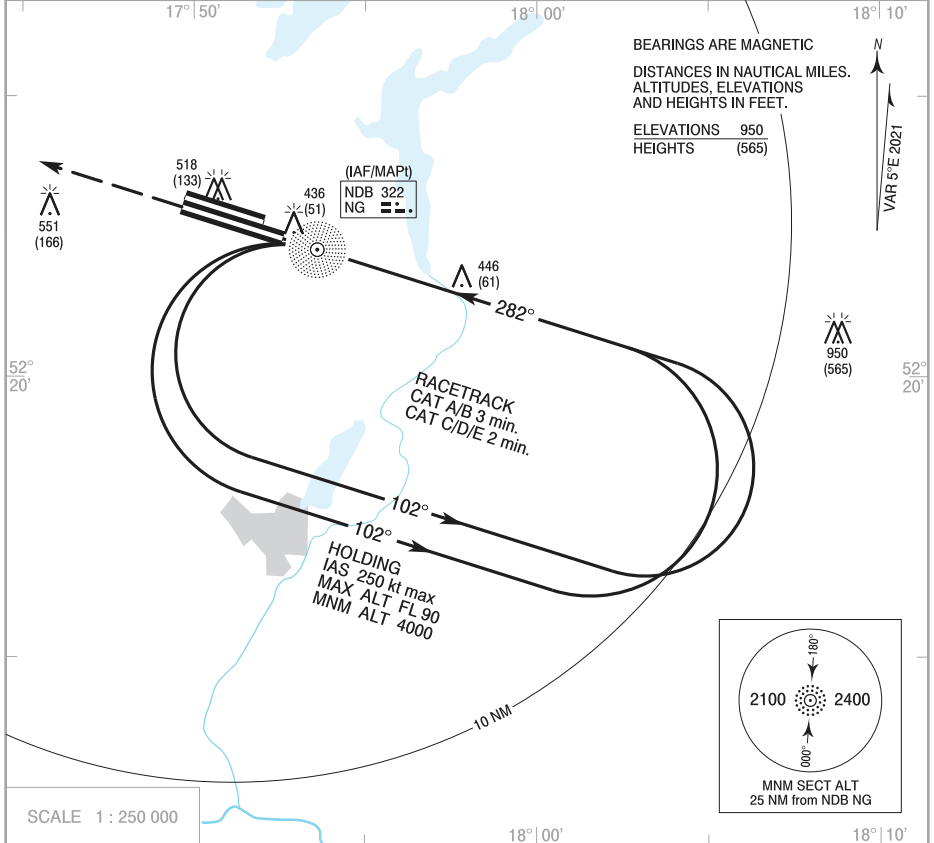
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
NDB**

**RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**



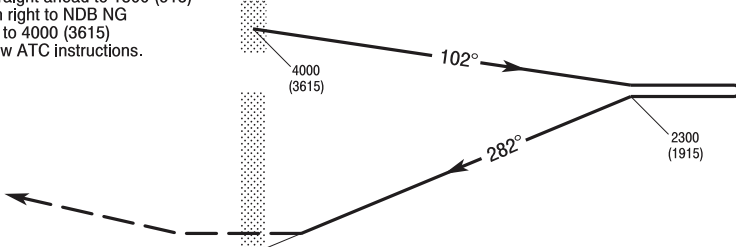
Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1300 (915)  
then turn right to NDB NG  
climbing to 4000 (3615)  
and follow ATC instructions.

IAF/MAPt  
NDB NG

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT	A	B	C	D	E
	1285 (900)	1285 (900)	1285 (900)	1285 (900)	1285 (900)
Straight-in					
Circling	1285 (900)	1285 (900)	1285 (900)	1285 (900)	1375 (990)

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ  
NDB  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**

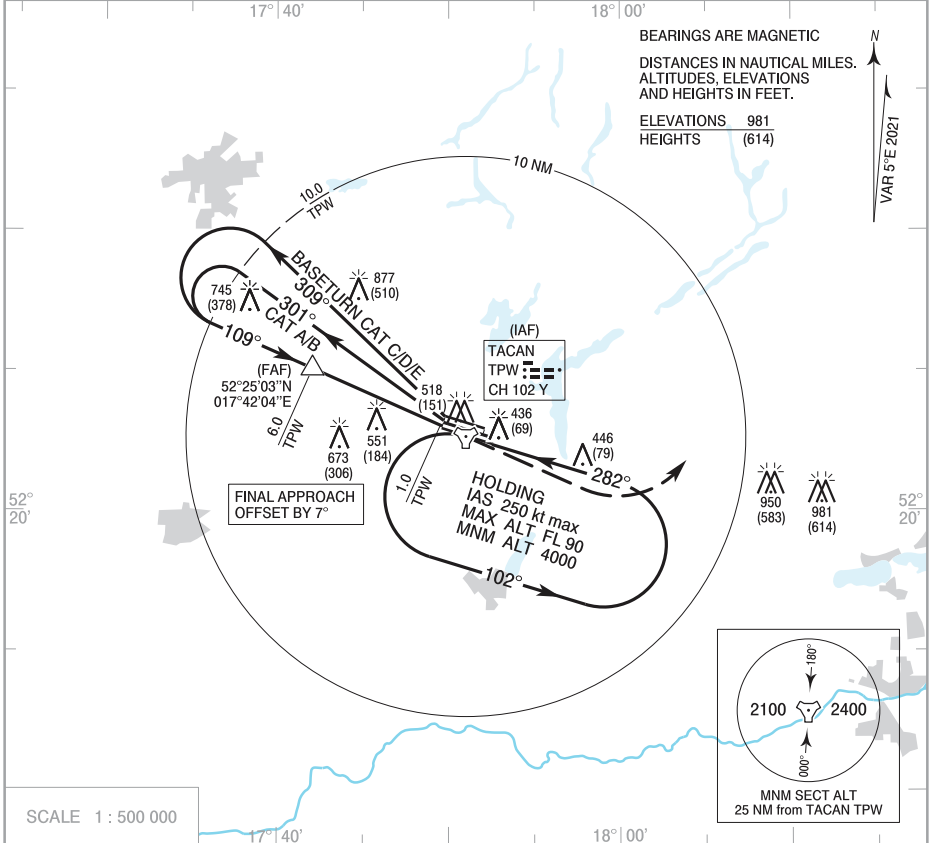
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		
MAPt NDB NG	52°22'16.1"N	017°53'36.2"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

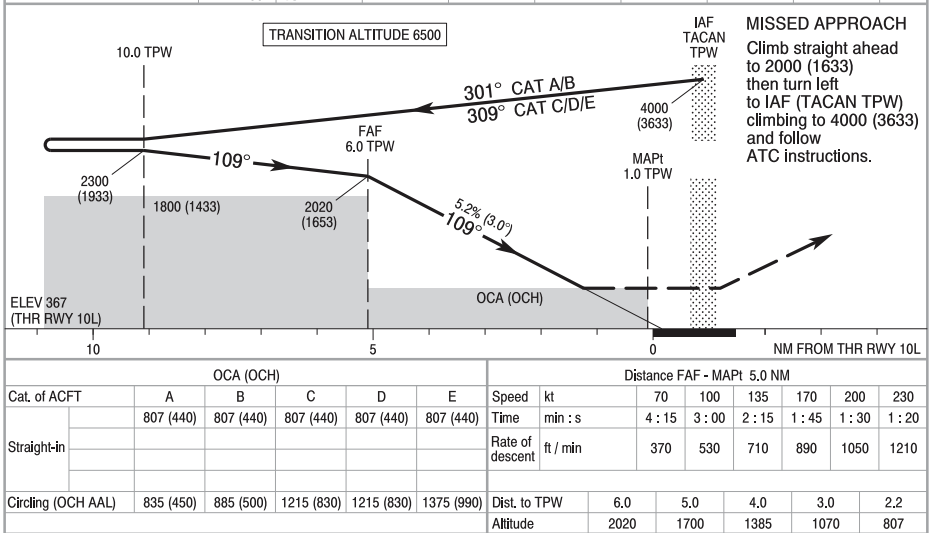
AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10L ELEV 367 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10L

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
TACAN  
RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	807 (440)	807 (440)	807 (440)	807 (440)	807 (440)	Time min : s	4 : 15	3 : 00	2 : 15	1 : 45	1 : 30	1 : 20
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to TPW	6.0	5.0	4.0	3.0	2.2	
						Altitude	2020	1700	1385	1070	807	



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ  
TACAN  
RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)**

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TPW	52°22'37.1"N	017°51'01.3"E		
FAF	52°25'03.0"N	017°42'04.0"E	293.99° GEO (289° MAG) TACAN TPW	6.00 NM TACAN TPW
MAPt	52°23'01.6"N	017°49'31.1"E	294.00° GEO (289° MAG) TACAN TPW	1.00 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

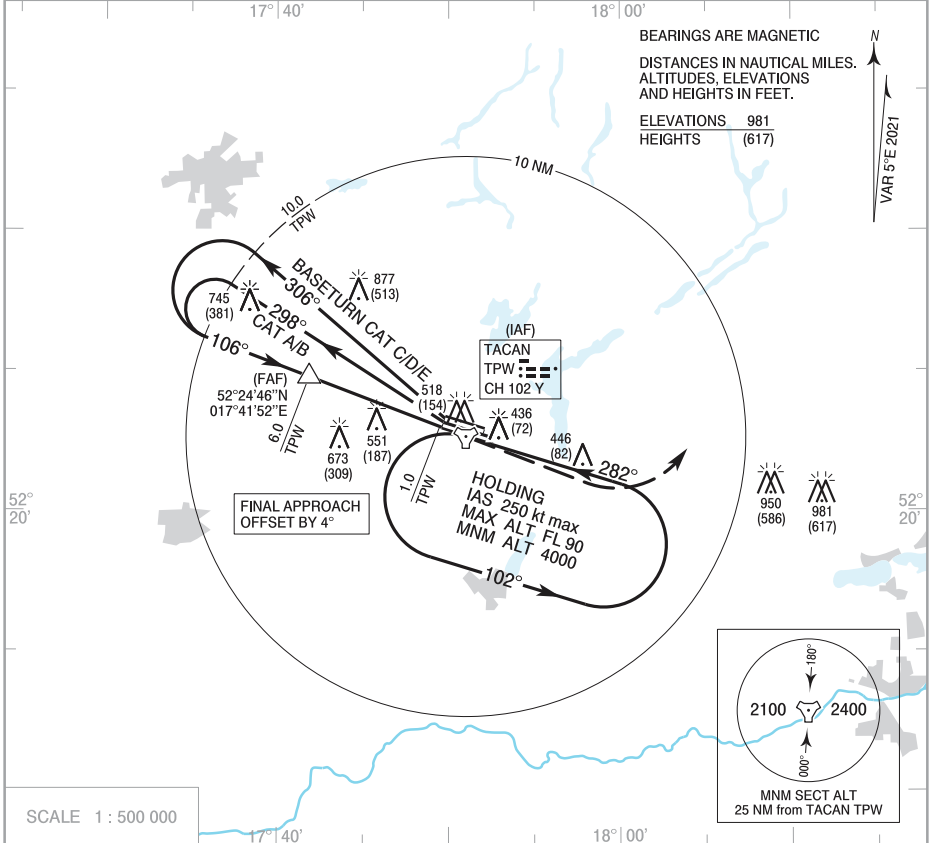
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10R ELEV 364 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10R

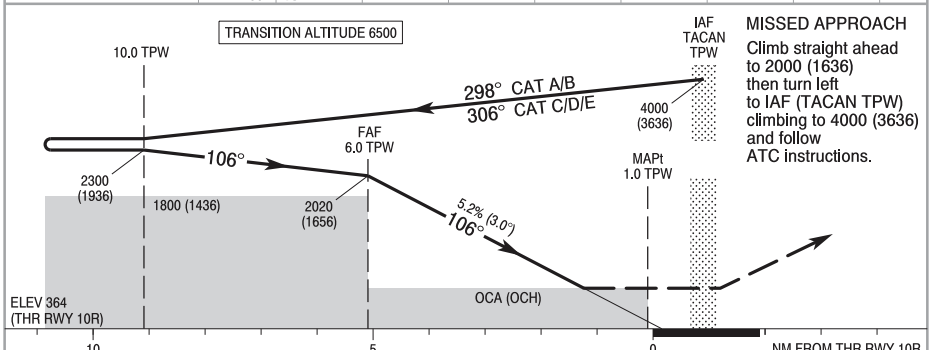
Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

**POWIDZ  
TACAN**

**RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM					
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230
Straight-in	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)	804 (440)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20
						Rate of descent	370	530	710	890	1050
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to TPW	6.0	5.0	4.0	3.0	2.2
						Altitude	2020	1700	1385	1070	804

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ  
TACAN  
RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**

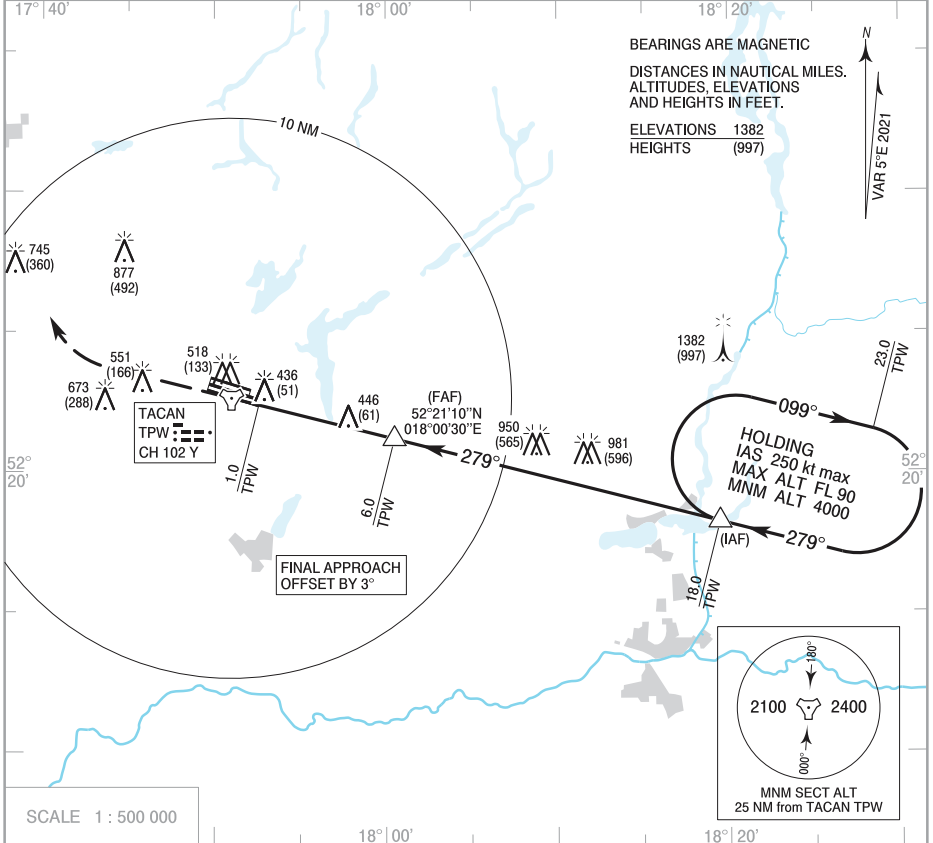
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TPW	52°22'37.1"N	017°51'01.3"E		
FAF	52°24'46.0"N	017°41'52.0"E	291.04° GEO (286° MAG) TACAN TPW	6.00 NM TACAN TPW
MAPt	52°22'58.7"N	017°49'29.2"E	290.99° GEO (286° MAG) TACAN TPW	1.00 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

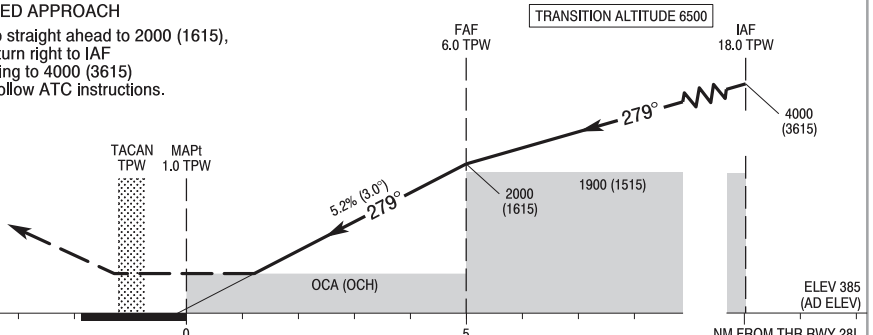
**POWIDZ  
TACAN z  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1615),  
then turn right to IAF  
climbing to 4000 (3615)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
						Dist. to TPW	6.0	5.0	4.0	3.0	2.3	
Circling	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Altitude	2000	1680	1365	1050	815	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
TACAN z  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)

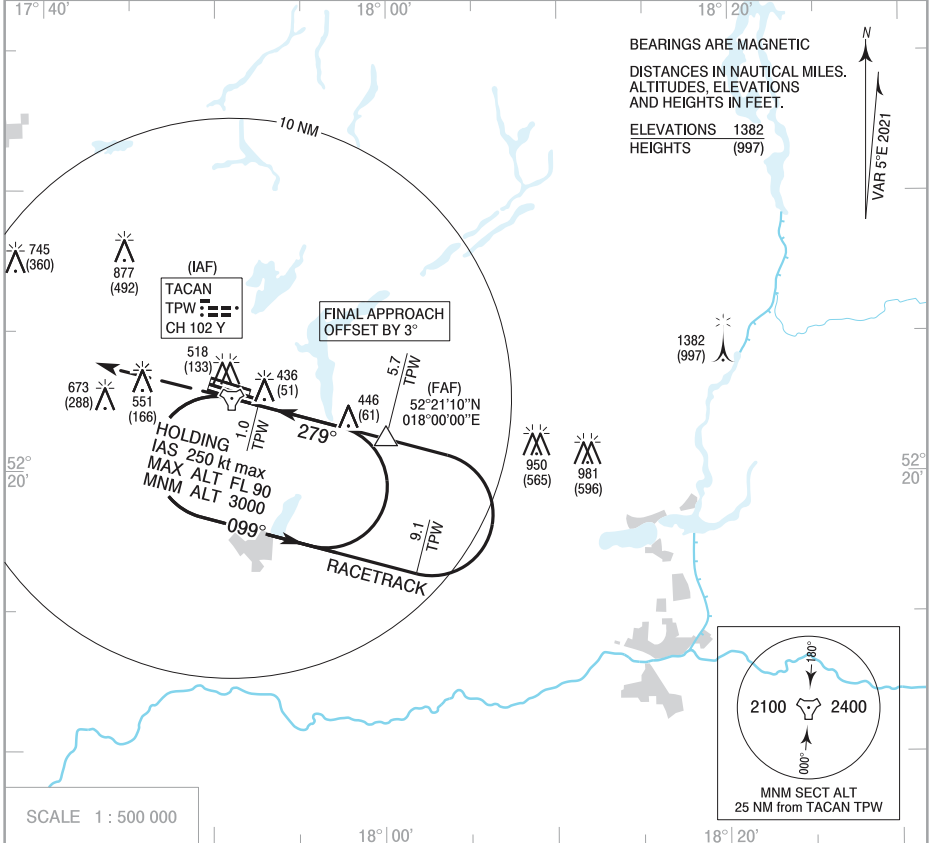
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	52°18'12.9"N	018°19'27.7"E	104.00° GEO (099° MAG) TACAN TPW	18.00 NM TACAN TPW
FAF	52°21'09.9"N	018°00'30.2"E	104.00° GEO (099° MAG) TACAN TPW	6.00 NM TACAN TPW
MAPt	52°22'22.7"N	017°52'35.5"E	104.00° GEO (099° MAG) TACAN TPW	1.00 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

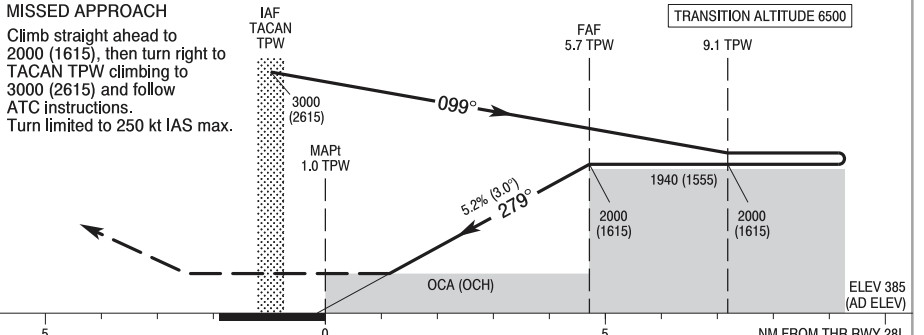
**POWIDZ  
TACAN y  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1615), then turn right to TACAN TPW climbing to 3000 (2615) and follow ATC instructions. Turn limited to 250 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.7 NM					
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230
Straight-in	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20
						Rate of descent	370	530	710	890	1050
Circling	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to TPW	5.7	5.0	4.0	3.0	2.0
						Altitude	2000	1775	1460	1145	830

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
TACAN y  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)

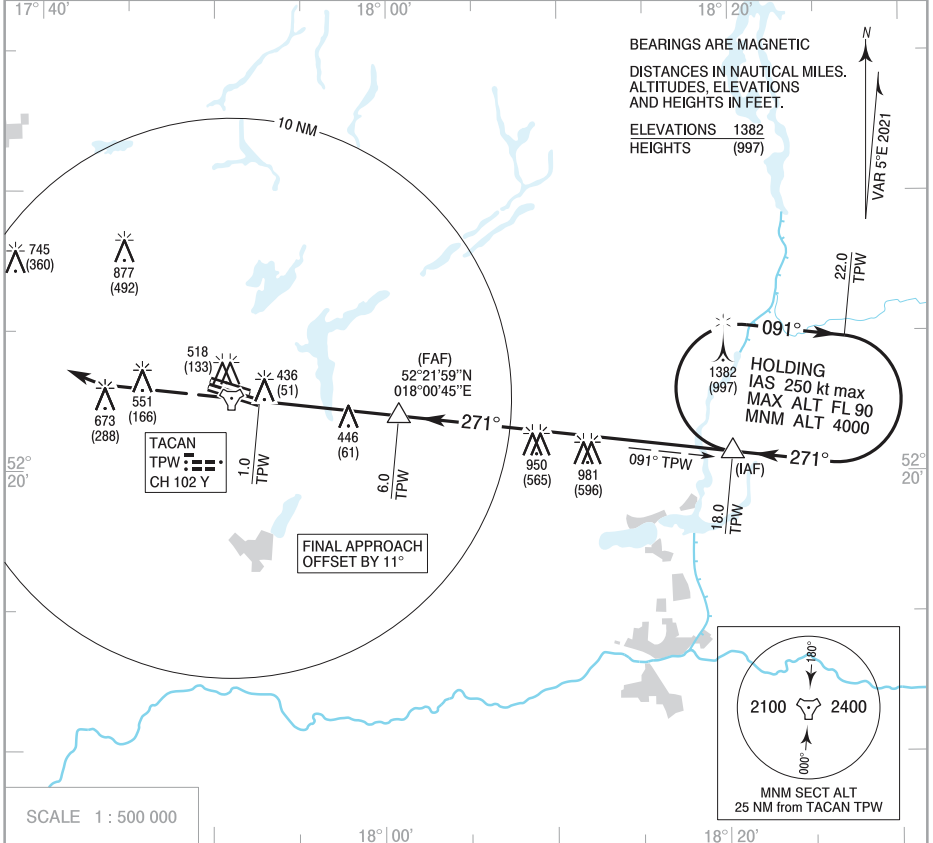
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TPW	52°22'37.1"N	017°51'01.3"E		
FAF	52°21'09.9"N	018°00'00.0"E	104.87° GEO (099° MAG) TACAN TPW	5.69 NM TACAN TPW
MAPt	52°22'22.2"N	017°52'33.7"E	104.87° GEO (099° MAG) TACAN TPW	0.98 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28R ELEV 385 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

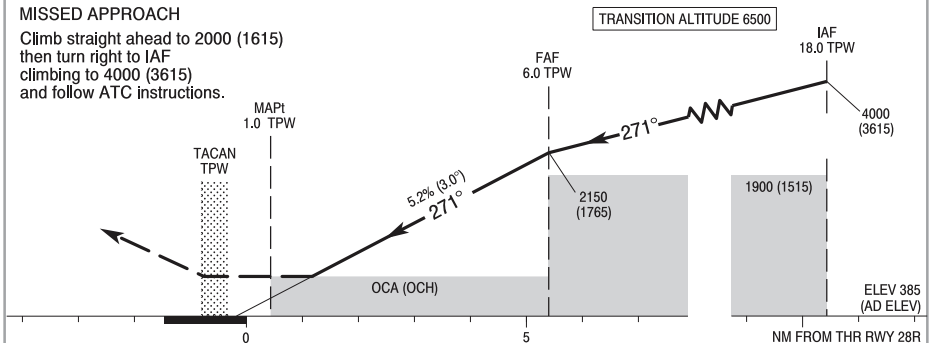
**POWIDZ  
TACAN z  
RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1615)  
then turn right to IAF  
climbing to 4000 (3615)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
						Dist. to TPW	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
Circling	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Altitude	2150	1830	1515	1200	885	815



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
TACAN z  
RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)

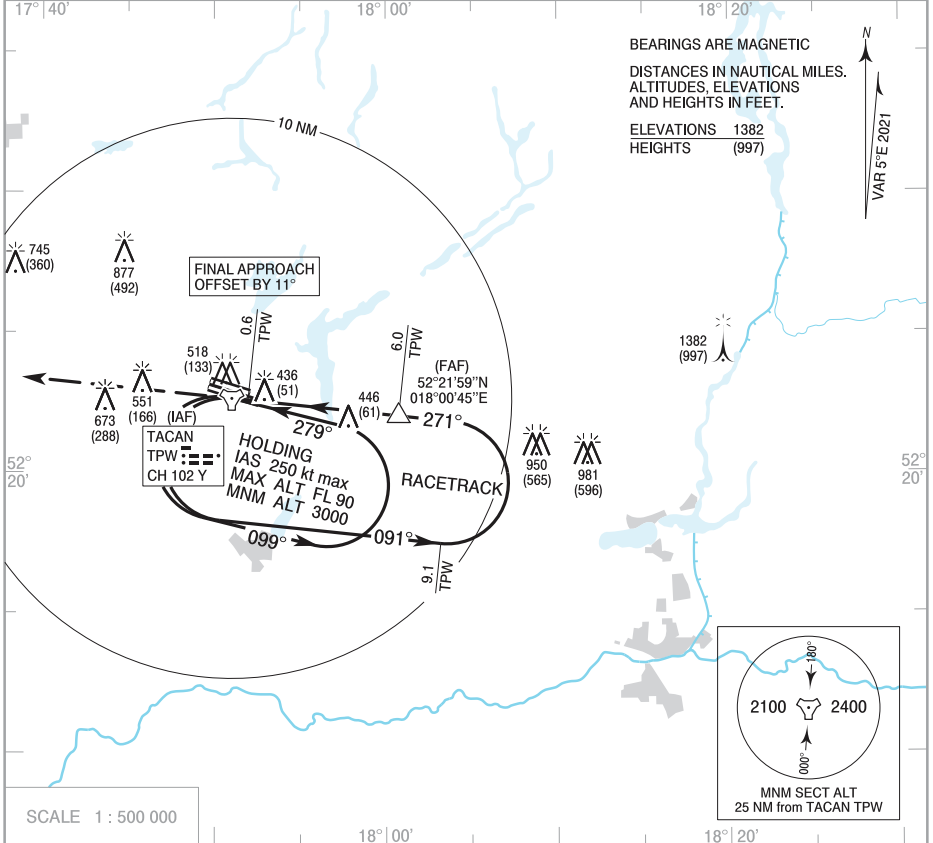
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF	52°20'40.9"N	018°20'11.9"E	096.00° GEO (091° MAG) TACAN TPW	18.00 NM TACAN TPW
FAF	52°21'59.3"N	018°00'44.6"E	096.00° GEO (091° MAG) TACAN TPW	6.00 NM TACAN TPW
MAPt	52°22'31.0"N	017°52'37.9"E	096.00° GEO (091° MAG) TACAN TPW	1.00 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28R ELEV 385 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Powidz APPROACH 129.675  
Powidz TOWER 119.000  
ATIS 127.380

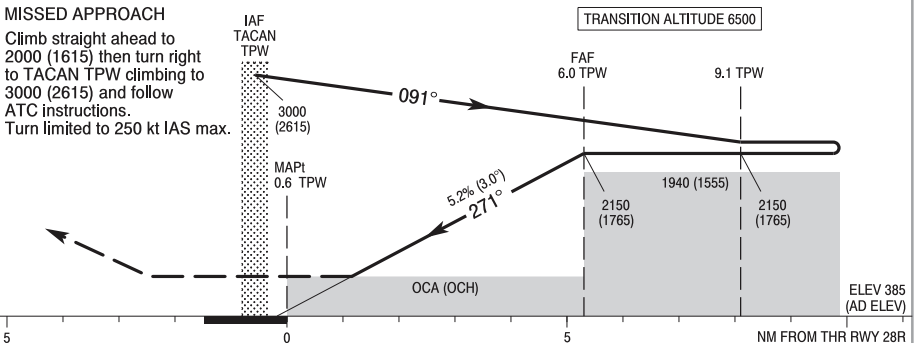
**POWIDZ  
TACAN y**  
**RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1615) then turn right to TACAN TPW climbing to 3000 (2615) and follow ATC instructions.  
Turn limited to 250 kt IAS max.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.4 NM						
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	815 (430)	Time min : s	4 : 30	3 : 05	2 : 25	1 : 55	1 : 35	1 : 25
						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to TPW	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.8
						Altitude	2150	1830	1515	1200	885	815

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**POWIDZ**  
TACAN y  
RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)

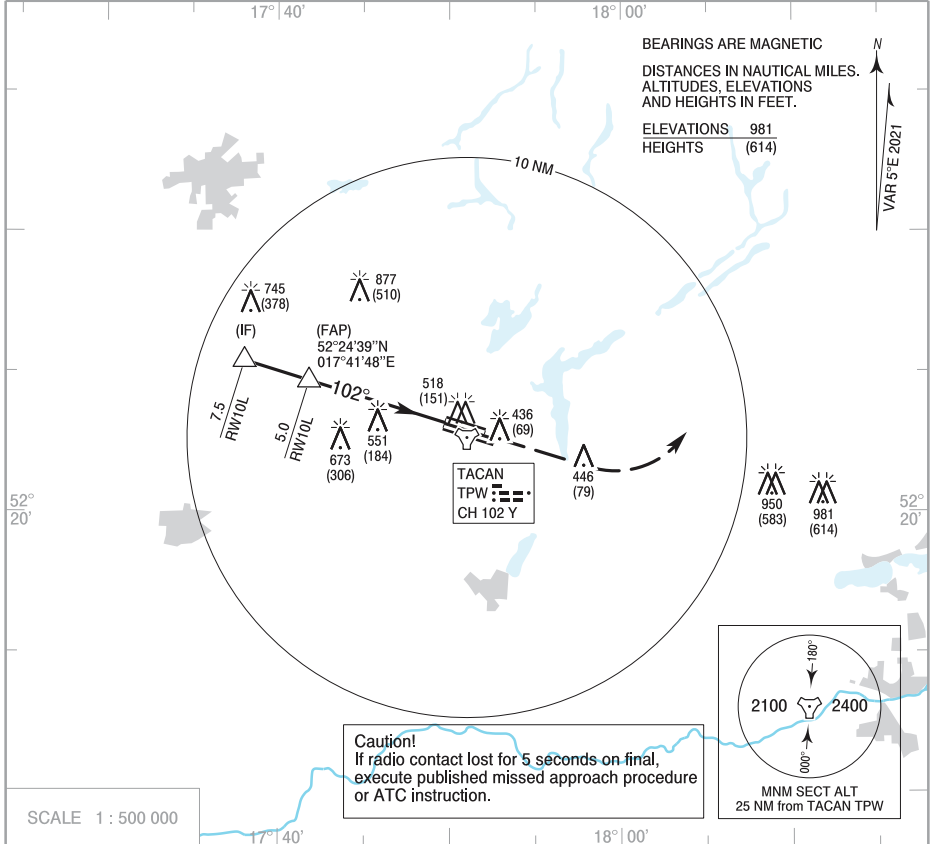
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TPW	52°22'37.1"N	017°51'01.3"E		
FAF	52°21'59.3"N	018°00'44.6"E	096.10° GEO (091° MAG) TACAN TPW	6.00 NM TACAN TPW
MAPt	52°22'33.5"N	017°51'57.7"E	096.10° GEO (091° MAG) TACAN TPW	0.58 NM TACAN TPW
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10L ELEV 367 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10L

Powidz PRECISION	132.425
Powidz APPROACH	129.675
Powidz TOWER	119.000
ATIS	127.380

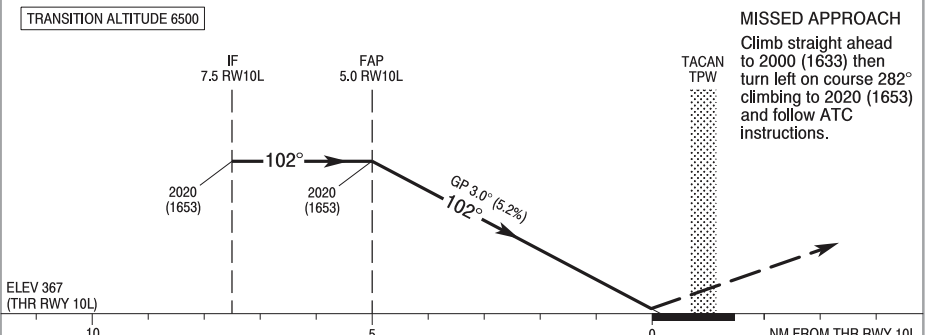
**POWIDZ  
PAR**  
RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

SCALE 1 : 500 000

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY10L 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
PAR	677 (310)	677 (310)	677 (310)	677 (310)	677 (310)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
Straight-in						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to RWY10L	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7
						Altitude	2020	1705	1390	1075	760	677

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

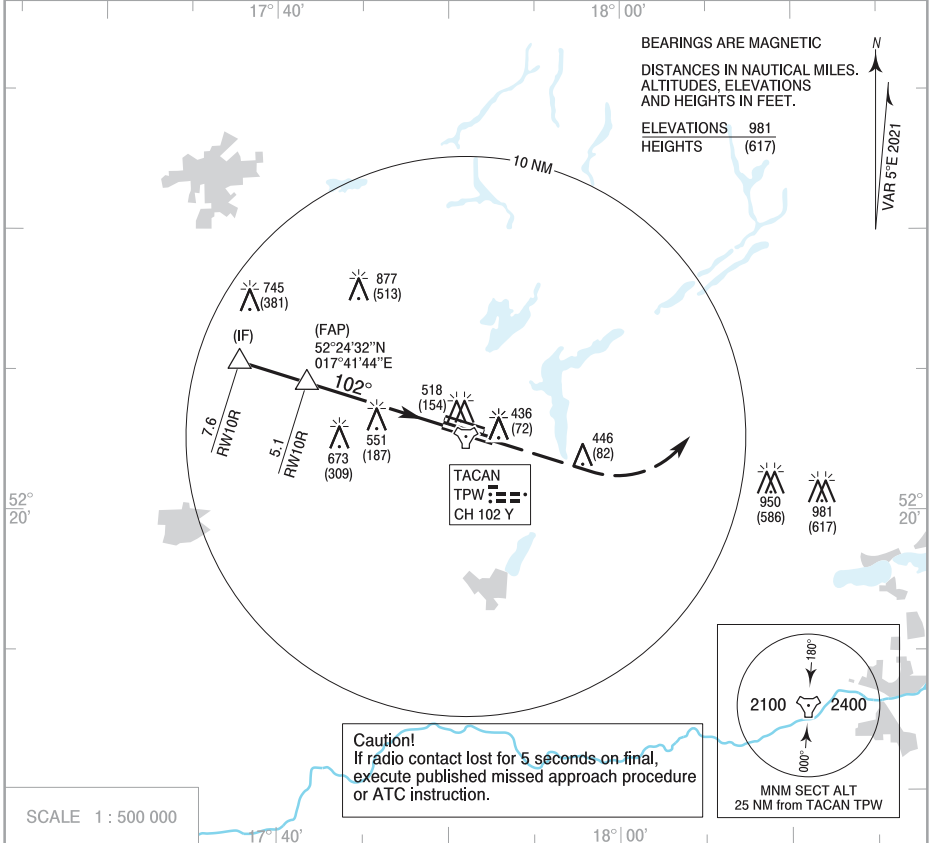
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 10R ELEV 364 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10R

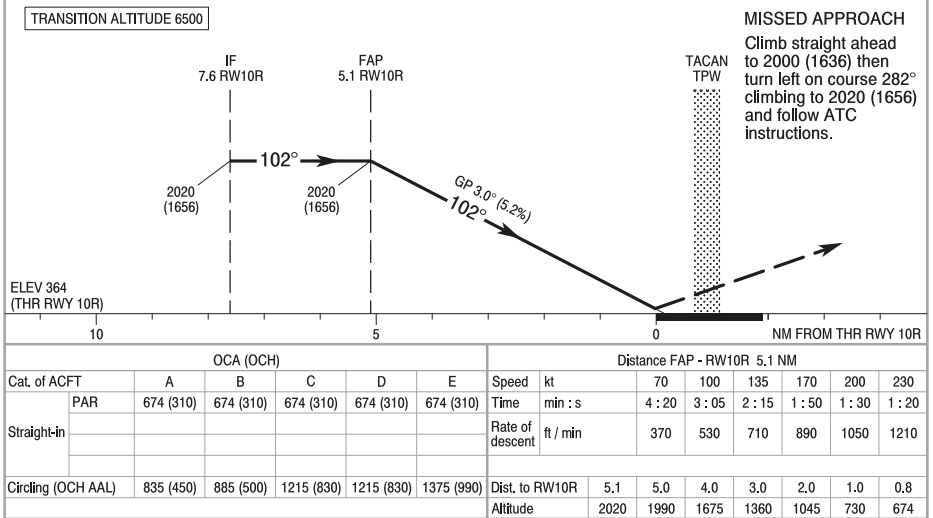
Powidz PRECISION	132.425
Powidz APPROACH	129.675
Powidz TOWER	119.000
ATIS	127.380

**POWIDZ  
PAR**

**RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY10R 5.1 NM							
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230		
PAR	674 (310)	674 (310)	674 (310)	674 (310)	674 (310)	4:20	3:05	2:15	1:50	1:30	1:20		
Straight-in						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210	
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to RWY10R	5.1	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.8
						Altitude	2020	1990	1675	1360	1045	730	674

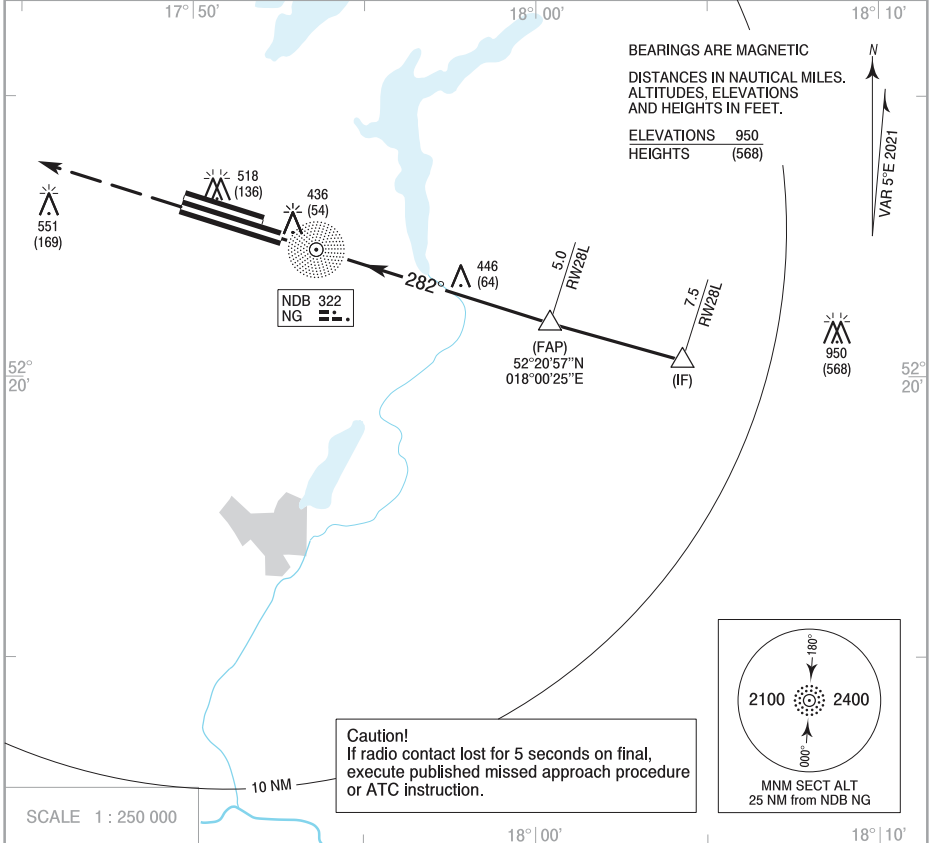
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28L ELEV 382 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28L

Powidz PRECISION	132.425
Powidz APPROACH	129.675
Powidz TOWER	119.000
ATIS	127.380

**POWIDZ  
PAR**  
RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)

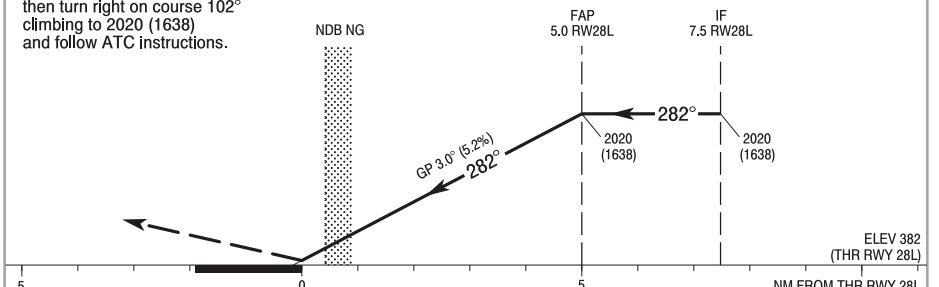


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1618)  
then turn right on course 102°  
climbing to 2020 (1638)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY 28L 5.0 NM						
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230	
PAR	672 (290)	672 (290)	672 (290)	672 (290)	672 (290)	4:15	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20	
Straight-in						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to RWY 28L	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7
						Altitude	2020	1705	1390	1075	760	672



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

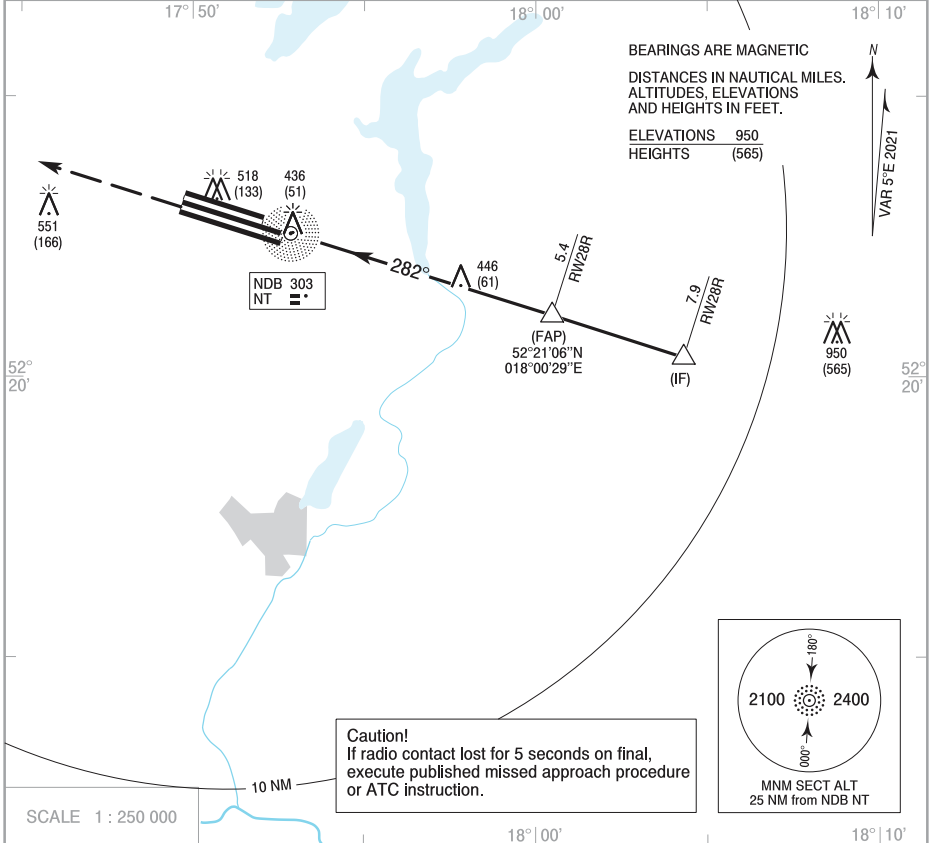
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 385 ft  
THR RWY 28R ELEV 385 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28R

Powidz PRECISION	132.425
Powidz APPROACH	129.675
Powidz TOWER	119.000
ATIS	127.380

**POWIDZ  
PAR**

**RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)**

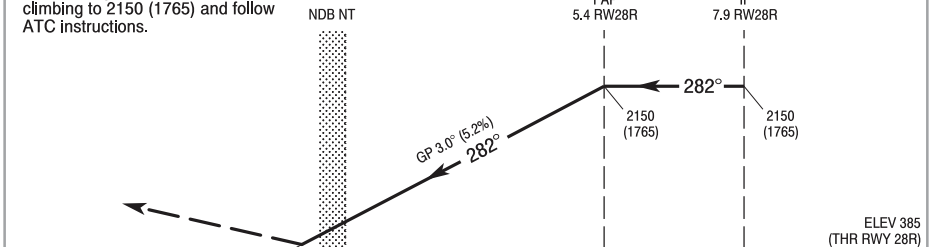


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: FREQ ATIS changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1615)  
then turn right on course 102°  
climbing to 2150 (1765) and follow  
ATC instructions.

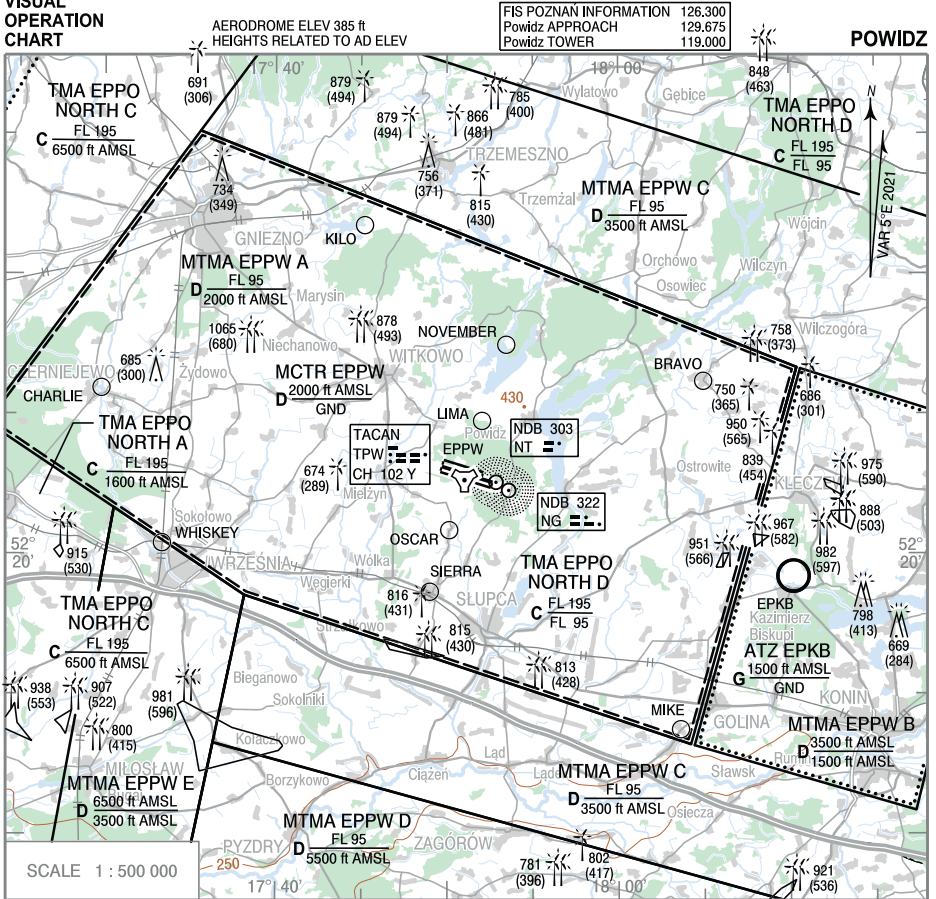
TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY28R 5.4 NM							
	A	B	C	D	E	70	100	135	170	200	230		
PAR	675 (290)	675 (290)	675 (290)	675 (290)	675 (290)	4:40	3:15	2:25	1:55	1:35	1:25		
Straight-in						Rate of descent	370	530	710	890	1050	1210	
Circling (OCH AAL)	835 (450)	885 (500)	1215 (830)	1215 (830)	1375 (990)	Dist. to RWY28R	5.4	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7
						Altitude	2150	2020	1705	1390	1075	760	675

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	52°26'10"N	018°04'58"E	Budziszław Kościelny town
CHARLIE	52°25'56"N	017°29'49"E	Ponds NE of Czerniejewo town
KILO	52°31'44"N	017°45'12"E	Eastern edge of Wierzbiczańskie Lake
LIMA	52°24'45"N	017°52'03"E	Sewage-treatment plant
MIKE	52°13'44"N	018°03'37"E	Mysłibórz town - 1.5 NM to the SW of Golina town
NOVEMBER	52°27'28"N	017°53'28"E	Beach in Skorzęcin town at Lake Niedźgieł
OSCAR	52°20'51"N	017°50'08"E	Church with car park in Ostrowo Kościelne town
SIERRA	52°18'39"N	017°49'00"E	Strzałkowo town
WHISKEY	52°20'24"N	017°33'23"E	Railway intersection

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPSN AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPSN AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPSN - ŚWIDWIN**

**EPSN AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPSN AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	534726N 0154935E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 11/29. centre of RWY 11/29.
2	Odległość, kierunek od miasta	4 km na północny wschód od m. Świdwin.
	Direction and distance from city	4 km north-east of Świdwin city.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	394 ft / 22°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	112 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2021) / 10' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Dowódca 21. Bazy Lotnictwa Taktycznego Jednostka Wojskowa 3294 ul. Polczyńska 32 78-301 Świdwin 3 Dowódca: +48-261-533-252
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-532-705 (faks) AFS: EPSNZTZM - MIL TWR AFS: EPSNZAZM - MIL APP AFS: EPSNZPZM - MIL ARO Commander of 21st Tactical Air Base Military Unit No. 3294 ul. Polczyńska 32 78-301 Świdwin 3 +48-261-533-252

		+48-261-532-705 AFS: EPSNZTSM - MIL TWR AFS: EPSNZAZM - MIL APP AFS: EPSNZPZM - MIL ARO
7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-532-616 - MIL TWR +48-261-533-310 - MIL APP +48-261-532-614 - MIL ARO +48-261-533-263 - MIL ARO (faks) Szef Pionu Służb Ruchu Lotniczego +48-261-533-304 (faks)  +48-261-532-616 - MIL TWR +48-261-533-310 - MIL APP +48-261-532-614 - MIL ARO +48-261-533-263 - MIL ARO (fax) ATS Sector Commander +48-261-533-304 (fax)
	<b>Remarks</b>	

## EPSN AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>) EPSN AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	<b>Customs and immigration</b>	After prior consultation with the aerodrome user.
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	NIL
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	

6	Biuro odpraw MET	H24 MIL MET
	MET briefing Office	
7	ATS	H24 MIL ATS
	ATS	
8	Tankowanie	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Fuelling	After prior consultation with the aerodrome user.
9	Obsługa naziemna	Po wcześniejszym uzgodnieniu z TWR.
	Handling	After prior consultation with TWR.
10	Ochrona	Po wcześniejszym uzgodnieniu z TWR.
	Security	After prior consultation with TWR.
11	Odladzanie	NIL
	De-icing	
12	Uwagi	<sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.
	Remarks	<sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPSN AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPSN AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadowcze	podnośniki widlowe - 3 (6,3 t, 2 x 2 t),
	Cargo-handling facilities	dźwig - 2 (18 t).  fork lift truck - 3 (6.3 t, 2 x 2 t), crane - 2 (18 t).
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: F-34
	Fuel/Oil types	Fuel: F-34



3	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b>	11 cystem - 3 x 33000 L, 7 x 21000 L, 1 x 5000 L.
	<b>Fuelling facilities/Capacity</b>	11 tank trucks - 3 x 33000 L, 7 x 21000 L, 1 x 5000 L.
4	<b>Urządzenia do odladzania</b>	NIL
	<b>De-icing facilities</b>	
5	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu.
	<b>Hangar space for visiting aircraft</b>	After prior consultation.
6	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b>	Drobne naprawy.
	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Minor repairs.
7	<b>Uwagi</b>	Tlen w stanie gazowym.
	<b>Remarks</b>	4.4.6 - kontakt: Dowódca Grupy Obsługi Technicznej tel.: +48-261-532-850 Dowódca Grupy Wsparcia tel.: +48-261-533-065 Oxygen (gas). 4.4.6 - contact: Commander of Technical Service Unit phone: +48-261-532-850 Commander of Armed Forces Support phone: +48-261-533-065

## EPSN AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPSN AD 4.5 PASSENGER FACILITIES

1	<b>Hotele</b>	Hotele w mieście Świdwin, Polczyn-Zdrój i Kołobrzeg.
	<b>Hotels</b>	Hotels in Świdwin, Polczyn-Zdrój and Kołobrzeg towns.
2	<b>Restauracje</b>	Restauracje w mieście Świdwin, Polczyn-Zdrój i Kołobrzeg.
	<b>Restaurants</b>	Restaurants in Świdwin, Polczyn-Zdrój and Kołobrzeg towns.
3	<b>Środki transportu</b>	Samochód dla załogi z lotniska do m. Świdwin. Możliwość zamówienia autobusu.

	<b>Transportation</b>	Car for crew from the aerodrome to Świdwin town. Bus rental possible.
4	<b>Pomoc medyczna</b>	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku.
	<b>Medical facilities</b>	Szpital w mieście Polczyn-Zdrój (20 km) oraz w Kolobrzegu (45 km).  First aid at the aerodrome. Hospital in Polczyn-Zdrój (20 km) and Kolobrzeg (45 km) towns.
5	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b>	Bank: Usługi bankowe w miastach Świdwin, Polczyn-Zdrój i Kolobrzeg.
	<b>Bank and Post office</b>	Poczta: Usługi pocztowe w miastach Świdwin, Polczyn-Zdrój i Kolobrzeg.  Bank: Bank in Świdwin, Polczyn-Zdrój and Kolobrzeg towns. Post: Post Office in Świdwin, Polczyn-Zdrój and Kolobrzeg towns.
6	<b>Informacja turystyczna</b>	W mieście Świdwin, Polczyn-Zdrój i Kolobrzeg.
	<b>Tourist office</b>	In Świdwin, Polczyn-Zdrój and Kolobrzeg towns.
7	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

## EPSN AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPSN AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b>	CAT A5 ICAO (CAT 6 ICAO lub wyższa, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)
	<b>Aerodrome category for firefighting</b>	CAT A5 ICAO (CAT 6 ICAO or higher, O/R 24 HR in advance.)
2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 5 ochrony przeciwpożarowej.
	<b>Rescue equipment</b>	Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 5.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Holownik, drużyna holownicza, dźwig.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Towing machine, towing team, crane.
4	<b>Uwagi</b>	NIL
	<b>Remarks</b>	

**EPSN AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA**  
**EPSN AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	wirnikowy zgarniacz śniegu - 5, odkurzacz lotniskowy - 2, oczyszczarka lotniskowa - 4, polewarka - 2, rozsypywarka - 1, plug lotniskowy krótki - 4, plug lotniskowy ciężki - 5.
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	rotor snow blower - 5, aerodrome cleaner - 2, runway sweeper - 4, sprayer - 2, spreader - 1, short runway snow plough - 4, heavy runway snow plough - 5.
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. TWY; 3. APN.
	<b>Clearance priorities</b>	1. RWY; 2. TWYs; 3. APNs.
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL
	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	
4	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> <b>Specially prepared winter runways</b>	NIL
5	<b>Uwagi</b> <b>Remarks</b>	NIL

**EPSN AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPSN AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		East APN	CONC	PCN 44/R/A/X/T	NIL	
		Main APN	NIL	NIL	cz. pln.: PCN 40 R/A/X/T, cz. pld.: PCN 52 R/A/W/T. northern part: PCN 40 R/A/X/T, southern part: PCN 52 R/A/W/T.	
		North APN	NIL	NIL	NIL	
		South APN	CONC	PCN 22/R/A/Y/T	NIL	
		Transport APN	CONC	PCN 35/R/A/W/T	NIL	
		West APN	CONC	PCN 45/R/A/X/T	NIL	
2		Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni
Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
	A	13.0 m	CONC	PCN 50/R/A/W/T	TWY A FM TWY B do TWY E - 13 m CONC PCN 50 R/A/W/T TWY A FM THR RWY 11 do TWY E - 12 m CONC PCN 46 R/A/X/T	

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
						TWY A FM THR RWY 11 to TWY E 12 m CONC PCN 46 R/A/X/TnTWY A FM TWY B to TWY E 13 m CONC PCN 50 R/ A/W/T
		B	30.0 m	CONC	PCN 43/R/A/ X/T	NIL
		C	10.0 m	CONC	PCN 43/R/A/ X/T	NIL
		D	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 26/R/A/ Y/T	NIL
		E	14.0 m	CONC	PCN 45/R/A/ X/T	NIL
		F	14.0 m	CONC	NIL	NIL
		G	12.0 m	CONC	NIL	NIL
		H	14.0 m	CONC	NIL	NIL
		I	10.0 m	CONC	PCN 43/R/A/ X/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPSN AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPSN AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	<p>1. System prowadzenia na TWY: Linie żółte.</p> <p>2. Wizualne oznaczenia położenia: Linie żółte.</p> <p>3. Urządzenia sygnalizacji naziemnej: NIL</p>
	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	<p>1. Taxiing guidance system: Yellow lines.</p> <p>2. Visual aids to location: Yellow lines.</p> <p>3. Indicators and ground signalling devices: NIL</p>
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	<p>Oznakowanie poziome i pionowe. Oświetlenie typu Sp-2s. <sup>1)</sup></p> <p>Oznakowanie poziome i pionowe. Oświetlenie typu MOSKIT/SALKIT <sup>2)</sup></p>
	RWY and TWY markings and lights	<p>Markings and signs. Sp-2s <sup>1)</sup> lighting.</p> <p>Markings and signs. MOSKIT/SALKIT <sup>2)</sup> lighting.</p>
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<p><sup>1)</sup> Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.</p>
	Remarks	<p><sup>2)</sup> System składa się z białych, czerwonych i czerwono-zielonych świateł rozmieszczonych po obu krawędziach RWY co 100 m. Całkowita długość systemu oświetlenia RWY wynosi 2800 m po obu jego stronach. Ostatnie 5 lamp po obu stronach jest koloru czerwonego. Na odcinkach prostych TWY lampy rozmieszczone są co 60 m, natomiast na łukach co 30 m.</p> <p><sup>1)</sup> Markings and signs are not in accordance with ICAO regulations.</p>

		<p><sup>2)</sup> The system consists of white, red and red-green lights installed at every 100 m on both edges of the RWY. The total length of the RWY lighting system on both sides is 2800 m. The last 5 lamps on either side of the RWY are red. Lamps at the straight sections of the RWY are spaced at intervals of 60 m whereas at the curves the lamps are installed at 30 m intervals.</p>
--	--	--

## EPSN AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPSN AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
29/APCH	Maszt/Mast	534245.2N	0160219.4E	217	860	NIE/TAK, NO/YES
11/APCH	Maszt/Mast	535305.7N	0154059.5E	696	936	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt/Mast	534606.2N	0154723.6E	148	512	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt antenowy/Antenna mast	534627.3N	0155834.9E	165	571	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	534654.5N	0154942.1E	105	483	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt/Mast	534719.4N	0155023.1E	50	427	TAK/TAK, YES/YES
	Słup linii energetycznej/ Power line pylon	534732.1N	0154956.1E	86	463	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	534732.6N	0155001.6E	89	466	NIE/TAK, NO/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Slup linii energetycznej/ Power line pylon	534733.3N	0154956.8E	86	463	TAK/TAK, YES/YES
	Slup linii energetycznej/ Power line pylon	534734.0N	0154947.8E	86	463	TAK/TAK, YES/YES
	Slup linii energetycznej/ Power line pylon	534735.1N	0154948.6E	86	463	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	534736.3N	0155044.2E	102	489	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	534744.8N	0155012.3E	112	496	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	534753.5N	0154838.3E	105	483	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	534938.0N	0153525.6E	217	489	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt anteny/Antenna mast	535024.8N	0155050.7E	171	558	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

## EPSN AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPSN AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR.
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Aerodrome MET Office/9 HR.



4	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b>	TAF/3 HR.
	<b>Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance</b>	
5	<b>Odprawy przedstartowe</b>	Konsultacje osobiste.
	<b>Briefing and consultation provided</b>	Personal consultations.
6	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b>	PL, EN.
	<b>Flight documentation/language(s) used</b>	
7	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b>	mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b>	Telefon, faks, internet.
	<b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Phone, fax, internet.
9	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b>	MIL ATS.
	<b>ATS units provided with MET information</b>	
10	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b>	+48-261-533-316 +48-261-533-317 (faks)
	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b>	+48-261-533-316 +48-261-533-317 (fax)

## EPSN AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPSN AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progów (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	111.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 52/R/A/W/T CONC SWY: NIL	534740.50N 0154830.99E END: NIL 112.2	392.1 390.4
29	291.000°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 52/R/A/W/T CONC SWY: NIL	534711.95N 0155038.01E END: NIL 112.2	379.3 380.6

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
11	0.1%	150 x 60	380 x 100	3190 x 110	NIL	420 M BAK 12 150 M OTHER:ATU 2M	NIL
29	0.1%	150 x 60	310 x 170	3190 x 110	NIL	450 M BAK 12	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
11	Trawiasty pas awaryjny: 1470 m x 74 m. System hamujący BAK-12, lina: odległość od THR 11 - 420 m.  Emergency strip grass: 1470 m x 74 m. BAK-12 braking system, cable: 420 m FM THR 11.
29	Trawiasty pas awaryjny: 1470 m x 74 m. System hamujący BAK-12, lina: odległość od THR 29 - 450 m.  Emergency strip grass: 1470 m x 74 m. BAK-12 braking system, cable: 450 m FM THR 29.

## EPSN AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE EPSN AD 4.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2500	2880	2650	2500	NIL
29	2500	2810	2650	2500	NIL

### EPSN AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ EPSN AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11		NIL	THR: G	NIL	NIL	NIL	NIL
29	CALVERT SFL	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstęp/spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m: O W last 600 m: O	R	NIL
29	NIL	NIL	NIL	W ostatnie 600 m: O W last 600 m: O	R	NIL

## EPSN AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE EPSN AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	340 m FM THR 29 NE 90 m od krawędzi RWY 240 m FM THR 11 NE 85 m od krawędzi RWY
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	340 m FM THR 29 NE 90 m FM RWY edge 240 m FM THR 11 NE 85 m FM RWY edge
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe - niebieskie. Wszystkie TWY. / NIL
	TWY edge and centre line lighting	Edge - blue. All TWYs. / NIL
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia	Dostępne/10 SEC.
	Secondary power supply/Switch-over time	Available/10 SEC.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

## EPSN AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPSN AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL

	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Patrz punkt 4.22.
	Remarks	See point 4.22.

## EPSN AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO EPSN AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>ŚWIDWIN (EPSN) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534314N 0152327E 535857N 0153437E 535930N 0154439E 535029N 0162355E 534014N 0161643E 533459N 0160422E 533534N 0155607E	2500 ft  GND	D	ŚWIDWIN WIEŻA 127.500 MHz PL  ŚWIDWIN TOWER 127.500 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnych MRT60, MRT86, MRT88, MRT93.  Excluding active MRT60, MRT86, MRT88, MRT93.

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
534314N 0152327E			<p>ŚWIDWIN PRECYZYJNY 131.175 MHz PL</p> <p>ŚWIDWIN PRECISION 131.175 MHz EN</p> <p>ŚWIDWIN WIEŻA 233.975 MHz (UHF) PL</p> <p>ŚWIDWIN TOWER 233.975 MHz (UHF) EN</p> <p>ŚWIDWIN PRECYZYJNY 234.800 MHz (UHF) PL</p> <p>ŚWIDWIN PRECISION 234.800 MHz (UHF) EN</p>			

**EPSN AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPSN AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	138.850	NIL	NIL	H24	NIL
MIL APP ŚWIDWIN	ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH	125.175	NIL	NIL	H24	NIL
		278.975			H24	(UHF)
PAR	ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION	131.175	NIL	NIL	H24	NIL
		234.800			H24	(UHF)
TWR	ŚWIDWIN WIEŻA ŚWIDWIN TOWER	127.500	NIL	NIL	H24	NIL
		233.975			H24	(UHF)
						(UHF)

**EPSN AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPSN AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA 2000M	-	ASR 9.025 GHz PAR 9.125 GHz SSR 1030 MHz	Na polecenie TWR lub APP / As instructed by TWR or APP	534733.0N 0154939.0E	NIL	NIL	0.2 km N FM RCL, 1.25 km FM THR wzdłuż RWY 29  0.2 km N FM RCL, 1.25 km FM THR along RWY 29
ILS LOC 29 (05°E/JAN 21) CAT II	ISN	111.550 MHz	H24	534746.0N 0154806.6E	NIL	NIL	NIL
ILS GP 29	-	332.750 MHz	H24	534719.3N 0155023.6E	NIL	NIL	GP 3.0° NIL
DME 29	ISN	CH 52Y	H24	534719.4N 0155023.6E	400 ft AMSL	NIL	NIL
NDB	ND	280.000 kHz	H24	534700.3N 0155129.8E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TSN	CH 107X	H24	534658.4N 0155107.2E	NIL	NIL	1194 MHz transmitter, 1131 MHz receiver,

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							0.645 km FM THR 29

## EPSN AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPSN AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1 WNIOSKI O ZEZWOLENIE

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

### 2 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

#### 2.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1.1. Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku ŚWIDWIN mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

Decyzję o rozpoczęciu przygotowań, wprowadzeniu, zawieszeniu oraz odwołaniu LVP na lotnisku podejmuje kontroler TWR. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

#### UWAGA

### 1 APPLICATIONS FOR PERMISSION

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of obtaining permission, the intention of conducting a flight shall be reported to TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fueling, protection of aircraft - only with the AD administration.

### 2 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

#### 2.1 GENERAL PROVISIONS

2.1.1. Procedures for carrying out low visibility operations (LVP) at ŚWIDWIN aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

A decision to commence the preparation, introduce, suspend or terminate the LVP at the aerodrome is issued by the TWR controller. LVP shall not be applied for crises.

#### REMARK

Procedury LVP nie są wdrażane, gdy prowadzona jest akcja odśnieżania lotniska. Rozpoczęcie odśnieżania wiąże się z koniecznością odwołania LVP.

Po analizie planowanej sytuacji ruchowej (brak planowanych odlotów statków powietrznych), w celu umożliwienia swobodnego poruszania się pojazdów po polu manewrowym lotniska, kontroler TWR może odstąpić od wprowadzenia LVP. Operacje LVP na lotnisku ŚWIDWIN są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

## 2.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

### 2.2.1 Faza przygotowania do LVP

Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się, jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

### 2.2.2 Wprowadzenie LVP

Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej. Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o wprowadzeniu operacji LVP. Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszały się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście pojazdu FOLLOW ME.

W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części drogi startowej.

#### UWAGA

W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

### 2.2.3 Zawieszenie LVP

Kontroler TWR zawieszona obowiązywanie LVP w przypadkach:

- gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- utrąty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się na polu manewrowym;
- stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;

LVP procedures shall not be implemented during aerodrome snow removal. The beginning of the snow removal requires LVP to be terminated.

After examination of the planned traffic situation (no planned departures of aircraft), to enable free movement of vehicles on manoeuvring area, the TWR controller may withdraw from the introduction of LVP. LVP at ŚWIDWIN aerodrome may be performed during day and night, provided that the RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are working and switched on.

## 2.2 CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

### 2.2.1 The LVP preparation phase

Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels. In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with an increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

### 2.2.2 Introduction of LVP

LVP operations shall be commenced when the VIS falls at 800 m (RVR - 550 m) or less. The TWR controller informs the aircraft crews on introduction of LVP. The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area in a given time and aircraft taxiing is permissible in the FOLLOW ME vehicle assistance only.

During LVP, take-offs from the intermediate part of runway are forbidden.

#### REMARK

During LVP, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

### 2.2.3 Suspension of LVP

The TWR controller suspends LVPs when:

- the actual VIS value falls below 400 m;
- there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;
- a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- there is navigation lights failure;

e. zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;

f. uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;

g. zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.

e. there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;

f. he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;

g. there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, kontroler TWR informuje o tym fakcie załogi statków powietrznych. W czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

In the case a decision on suspension of LVP has been taken, the TWR controller informs aircraft crews on this fact. When the LVP are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs and aircraft movements in the manoeuvring area.

#### 2.2.4 Odwołanie LVP

Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrosło powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą. Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o odwołaniu LVP.

#### 2.2.4 Termination of LVP

LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated. The TWR controller informs the aircraft crews on termination of LVP.

## EPSN AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPSN AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPSN AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPSN AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

#### 1 Procedury VFR (z prędkościami poniżej 250 kt)

Lista punktów VFR dla lotniska ŚWIDWIN:

#### 1 VFR procedures (at speeds below 250 kt)

List of VFR points for ŚWIDWIN aerodrome

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
<b>BRAVO</b>	534950N 0160620E	Ostre Bardo Ostre Bardo town
<b>GOLF</b>	533905N 0160140E	Northern edge of Lake Siecino
<b>JULIETT</b>	534856N 0154028E	Lekowo Lekowo town

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
MIKE	534839N 0155142E	Rogalino town
NOVEMBER	535309N 0160043E	Biała Góra town
PAPA	534557N 0154910E	Lake Świdwinek
ROMEO	534622N 0155810E	Redło Redło town
SIERRA	534201N 0154908E	Rzepczyno town
TANGO	534530N 0153220E	Starogard Lobeski Starogard Lobeski town
WHISKEY	534410N 0162100E	Barwice Barwice town
YANKEE	535637N 0153710E	Rymań abandoned aerodrome

Doloty i odloty VFR do/z lotniska ŚWIDWIN mogą odbywać się następującymi trasami VFR na wysokości nie wyżej niż 1500 ft AMSL, chyba, że zezwolono inaczej:

**Trasa 1 - TANGO - SIERRA - PAPA**

**Trasa 2 - GOLF - SIERRA - PAPA**

**Trasa 3 - SIERRA - PAPA**

**Trasa 4 - YANKEE - NOVEMBER - MIKE**

**Trasa 5 - BRAVO - NOVEMBER - MIKE**

**Trasa 6 - NOVEMBER - MIKE**

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR lub lot specjalny VFR może otrzymać, w razie konieczności polecenie oczekiwania nad jednym z punktów: **NOVEMBER, SIERRA, PAPA, MIKE**.

VFR arrivals and departures to/from ŚWIDWIN aerodrome may be conducted along the following VFR routes at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise:

**Route 1 - TANGO - SIERRA - PAPA**

**Route 2 - GOLF - SIERRA - PAPA**

**Route 3 - SIERRA - PAPA**

**Route 4 - YANKEE - NOVEMBER - MIKE**

**Route 5 - BRAVO - NOVEMBER - MIKE**

**Route 6 - NOVEMBER - MIKE**

In case of air traffic congestion, an aircraft operating as a VFR or special VFR flight may expect, if necessary, holding at one of the designated points: **NOVEMBER, SIERRA, PAPA, MIKE**.

### 2 Wlot do MCTR/MTMA w locie VFR

Przeloty statków powietrznych przez MCTR/MTMA EPSN możliwe po uprzednim zgłoszeniu i nawiązaniu łączności (nie później niż 5 minut przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA) z:

- ŚWIDWIN WIEŻA - 127,500 MHz - do wysokości 2500 ft AMSL,
- ŚWIDWIN ZBLIŻANIE - 125,175MHz - powyżej wysokości 2500 ft AMSL do FL 95.

### 3 Utrata łączności w locie VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR/MTMA ŚWIDWIN bez zamiaru lądowania na lotnisku ŚWIDWIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA ŚWIDWIN, wlot do MCTR/MTMA jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku ŚWIDWIN, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA ŚWIDWIN lub w MCTR/MTMA ŚWIDWIN, należy:

- a. w zależności od kierunku dolotu (północ/południe) wykonać dolot odpowiednio do punktu **MIKE** przez punkt **NOVEMBER** (dolot z północy) lub **PAPA** przez punkt **SIERRA** (dolot z południa) i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotów ŚWIDWIN;
- b. w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- c. po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- d. po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **MIKE** lub **PAPA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- e. jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **MIKE** lub **PAPA** i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- f. po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

### 4 Procedury dla śmigłowców

### 2 Entry into MCTR/MTMA in a VFR flight

Flights of aircraft through the EPSN MCTR/MTMA possible after prior notification and establishing radio communication (not later than 5 minutes before the planned entry into the MCTR/MTMA) with:

- ŚWIDWIN TOWER - 127.500 MHz - up to 2500 ft AMSL,
- ŚWIDWIN APPROACH - 125.175MHz - above 2500 ft AMSL up to FL 95.

### 3 Loss of communication during a VFR flight

Entry into the ŚWIDWIN MCTR/MTMA is forbidden if the loss of communication occurs before reaching the MCTR/MTMA boundary during a flight with a filed flight plan involving entry into the MCTR/MTMA without intention to land at ŚWIDWIN aerodrome.

If the loss of communication occurs before reaching the ŚWIDWIN MCTR/MTMA boundary or within the MCTR/MTMA during a flight with a filed flight plan with the intention to land at ŚWIDWIN aerodrome, the air crew shall:

- a. depending on the direction of arrival (from the north/south), arrive at **MIKE** via **NOVEMBER** (arrival from the north) or **PAPA** via **SIERRA** (arrival from the south) and observe the ŚWIDWIN air traffic control tower for light signals;
- b. while arriving and holding, turn on all aircraft navigational lights;
- c. after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- d. after receiving a red signal, hold at **MIKE** or **PAPA** until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- e. if no signal has been received from the TWR, hold for 5 minutes at **MIKE** or **PAPA** and in case no traffic movement is observed in the landing straight-in perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- f. immediately after landing, vacate the RWY if the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.

### 4 Procedures for helicopters

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) na lotnisko ŚWIDWIN wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 – Procedury służb żeglugi powietrznej Tom II, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Starty i lądowania śmigłowców mogą odbywać się tylko z drogi startowej w użyciu.

Procedura opisana powyżej nie dotyczy śmigłowców 1. Grupy Poszukiwawczo Ratowniczej oraz śmigłowców pełniących dyżur w ramach systemu SAR.

5. Istnieje możliwość złożenia skróconego planu lotu z powietrza o treści "Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPSN oraz MTMA EPSN możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR ŚWIDWIN lub APP ŚWIDWIN wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu".

Helicopters conducting IFR approach to ŚWIDWIN aerodrome shall land on the RWY in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

Take-offs and landing of helicopters may be conducted only from the runway in use.

The procedure described above shall not apply to 1st Search and Rescue Group and helicopters on duty within SAR system.

5. It is possible to file an abbreviated flight plan filed in the air with the following content: "Overflights of aircraft through EPSN MCTR and EPSN MTMA are possible after obtaining permission from ŚWIDWIN TWR or ŚWIDWIN APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude".

## EPSN AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPSN AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

NIL

NIL

## EPSN AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPSN AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPSN 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 4 EPSN 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS or LOC) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 3

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 11 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 11 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR z) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR y) RWY 29 (CAT A,B,C,D,E)	AD 4 EPSN 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPSN 13 - 1

**EPSN AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPSN AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

AERODROME CHART - ICAO

53°47'26" N  
015°49'35" E

ELEV 394 ft  
GEOID UND. 112 ft

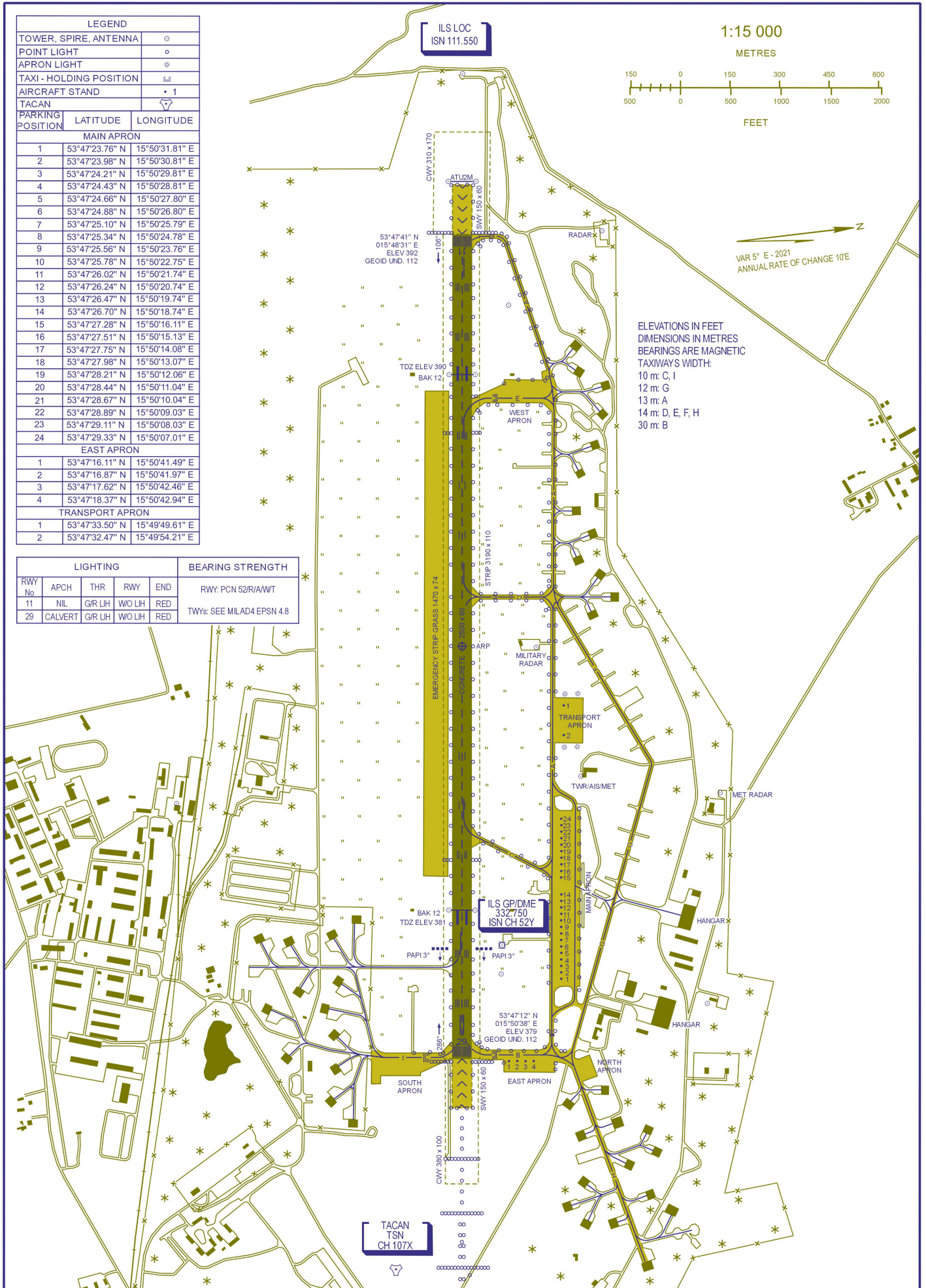
Swidwin APPROACH  
Swidwin TOWER  
Swidwin PAR  
ATIS

125.175  
127.500  
131.175  
138.850

SWIDWIN

LEGEND		
TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙	
POINT LIGHT	○	
APRON LIGHT	*	
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡	
AIRCRAFT STAND	• 1	
TACAN	⏏	
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
MAIN APRON		
1	53°47'23.76" N	15°50'31.81" E
2	53°47'23.98" N	15°50'30.81" E
3	53°47'24.21" N	15°50'29.81" E
4	53°47'24.43" N	15°50'28.81" E
5	53°47'24.66" N	15°50'27.80" E
6	53°47'24.88" N	15°50'26.80" E
7	53°47'25.10" N	15°50'25.79" E
8	53°47'25.34" N	15°50'24.78" E
9	53°47'25.56" N	15°50'23.76" E
10	53°47'25.78" N	15°50'22.75" E
11	53°47'26.02" N	15°50'21.74" E
12	53°47'26.24" N	15°50'20.74" E
13	53°47'26.47" N	15°50'19.74" E
14	53°47'26.70" N	15°50'18.74" E
15	53°47'27.28" N	15°50'16.11" E
16	53°47'27.51" N	15°50'15.13" E
17	53°47'27.75" N	15°50'14.08" E
18	53°47'27.98" N	15°50'13.07" E
19	53°47'28.21" N	15°50'12.06" E
20	53°47'28.44" N	15°50'11.04" E
21	53°47'28.67" N	15°50'10.04" E
22	53°47'28.89" N	15°50'09.03" E
23	53°47'29.11" N	15°50'08.03" E
24	53°47'29.33" N	15°50'07.01" E
EAST APRON		
1	53°47'16.11" N	15°50'41.49" E
2	53°47'16.87" N	15°50'41.97" E
3	53°47'17.62" N	15°50'42.46" E
4	53°47'18.37" N	15°50'42.94" E
TRANSPORT APRON		
1	53°47'33.50" N	15°49'49.61" E
2	53°47'32.47" N	15°49'54.21" E

LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 52/R/AWT	
11	NIL	GR LIH	WO LIH	RED	TWYs: SEE MILAD4 EPSN 4.8	
29	CALVERT	GR LIH	WO LIH	RED		



Hand Amdt correction: Correction: Page number changed.

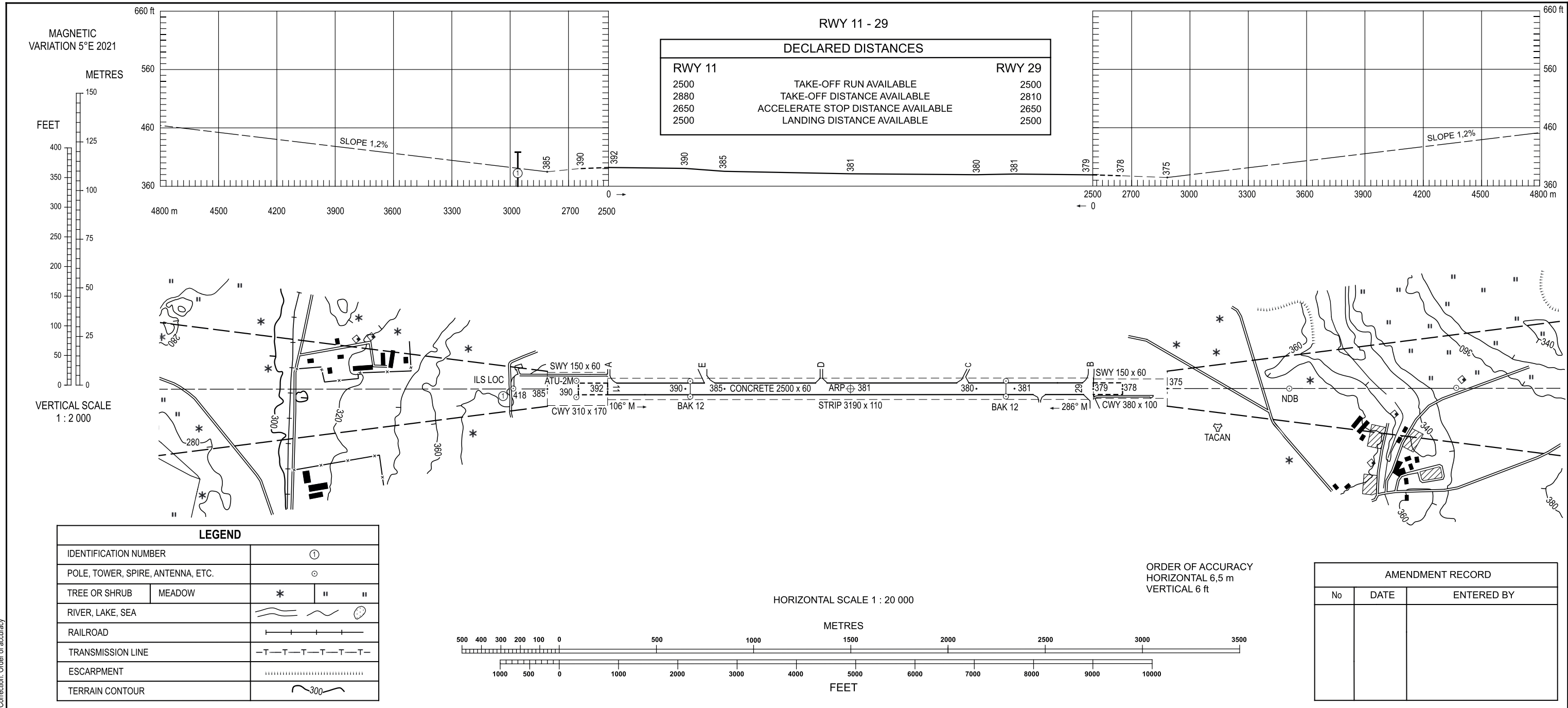
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

ŚWIDWIN  
RWY 11/29



Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: Order of accuracy

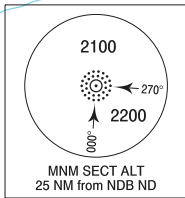
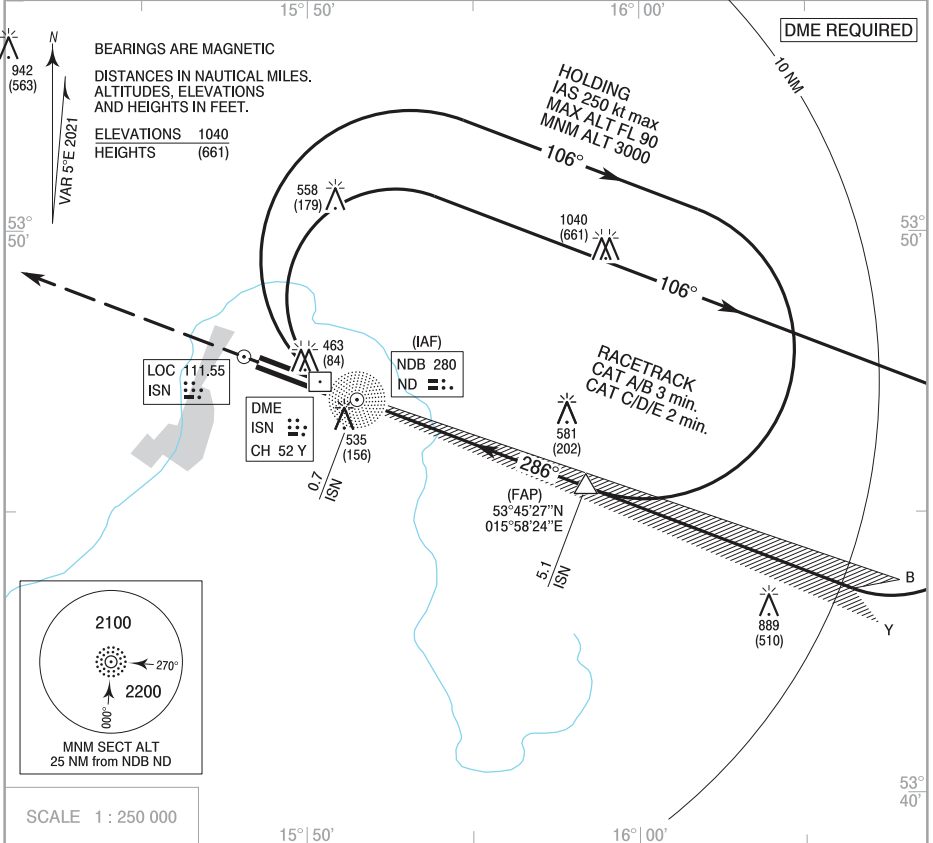
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 29 ELEV 379 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Swidwin APPROACH 125.175, 278.975  
Swidwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**SWIDWIN  
ILS or LOC  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

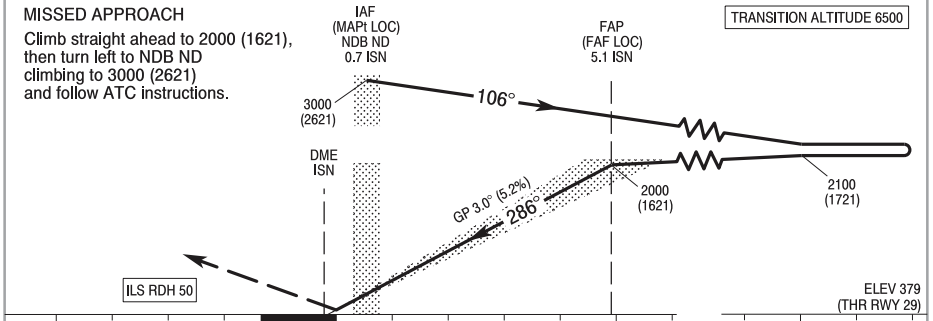


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1621),  
then turn left to NDB ND  
climbing to 3000 (2621)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.4 NM								
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230		
Straight-in	Cat. I	589 (210)	599 (220)	609 (230)	619 (240)	639 (260)	Time	min : s	3 : 45	2 : 40	2 : 00	1 : 35	1 : 20	1 : 10
	LOC	799 (420)	799 (420)	799 (420)	799 (420)	799 (420)	Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1014 (620)	1434 (1040)	1544 (1150)	Dist. to ISN	5.1	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.7	
						Altitude	2000	1970	1655	1340	1225	910	799	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŚWIDWIN**  
ILS or LOC  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)

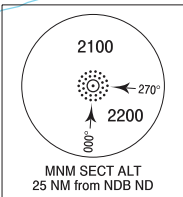
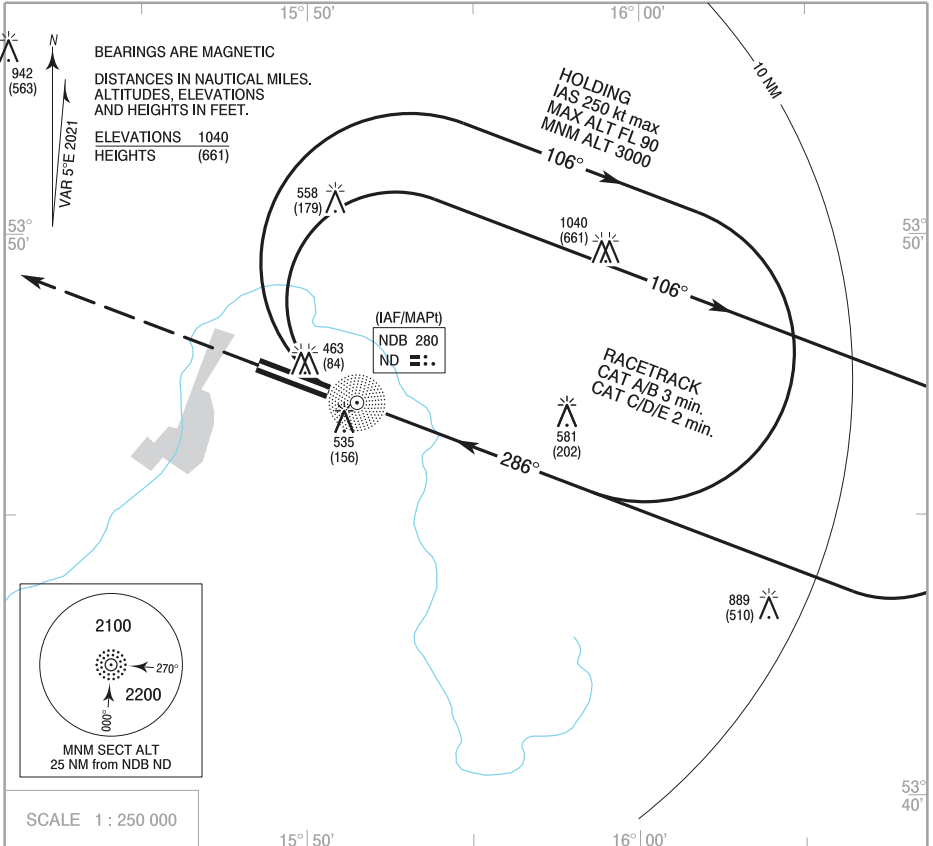
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ND	53°47'00.3"N	015°51'29.8"E		
FAP (FAF LOC)	53°45'26.9"N	015°58'24.1"E	290.93° GEO (286° MAG) LOC ISN	5.10 NM DME ISN
MAPt (LOC)	53°47'00.3"N	015°51'29.8"E	290.82° GEO (286° MAG) LOC INS	0.73 NM DME ISN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 29 ELEV 379 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Swidwin APPROACH 125.175, 278.975  
Swidwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**SWIDWIN  
NDB**  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)

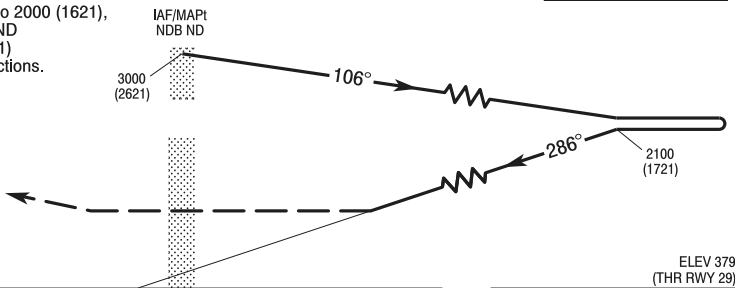


SCALE 1 : 250 000

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1621), then turn left to NDB ND climbing to 3000 (2621) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				
	A	B	C	D	E
Straight-in	1219 (840)	1219 (840)	1219 (840)	1219 (840)	1219 (840)
Circling (OCH AAL)	1234 (840)	1234 (840)	1234 (840)	1434 (1040)	1544 (1150)

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŚWIDWIN  
NDB  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

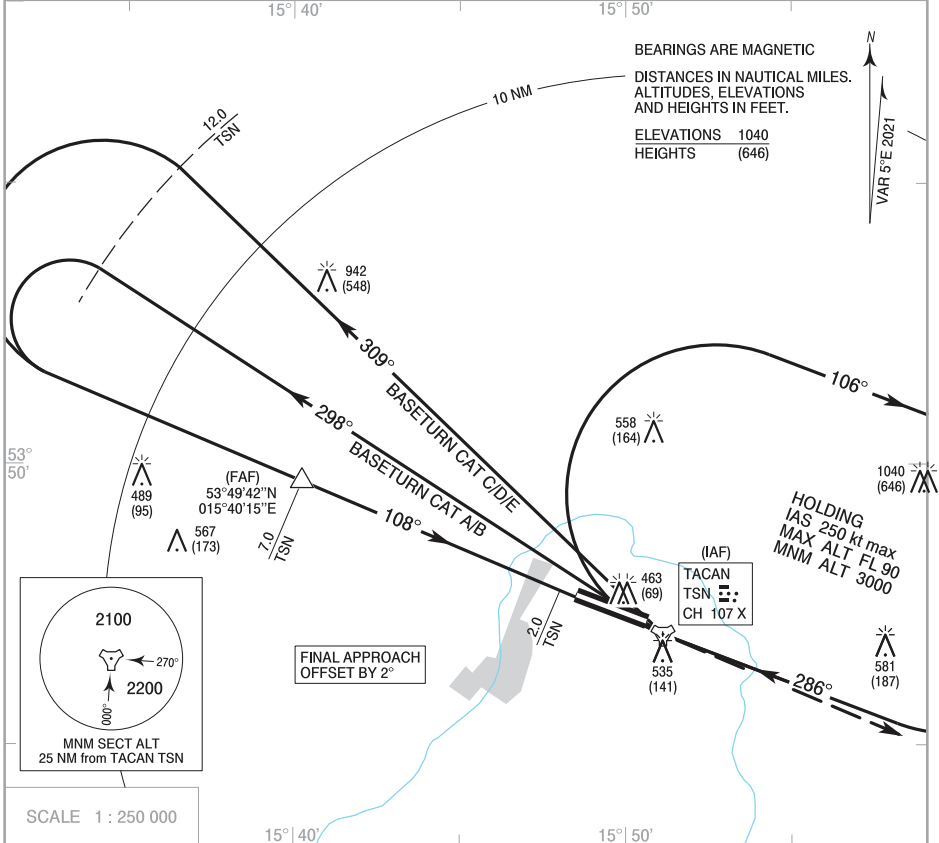
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB ND	53°47'00.3"N	015°51'29.8"E		
MAPt NDB ND	53°47'00.3"N	015°51'29.8"E		

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 11 ELEV 392 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Świdwin APPROACH 125.175, 278.975  
Świdwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**ŚWIDWIN  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

2100

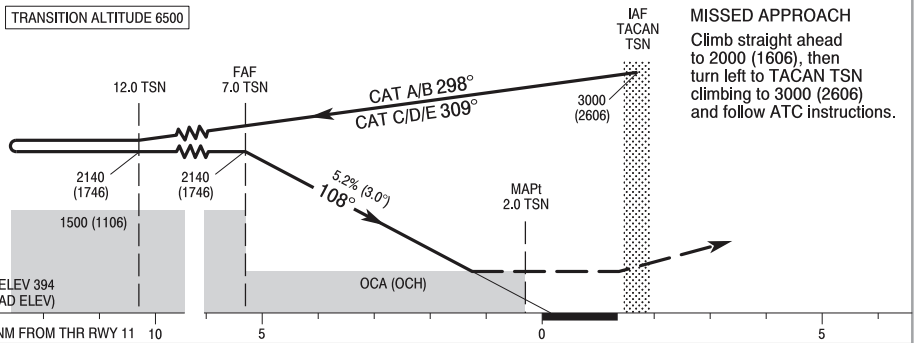
↙ 270°

↑ 000°

2200

MNM SECT ALT  
25 NM from TACAN TSN

SCALE 1 : 250 000



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	kt	70	100	135	170	200	230
Straight-in	844 (450)	844 (450)	844 (450)	844 (450)	844 (450)	Time	min : s	4:00	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling	844 (450)	894 (500)	1014 (620)	1434 (1040)	1544 (1150)	Dist. to TSN		7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.9
						Altitude		2140	1820	1500	1185	870	844

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŚWIDWIN  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**

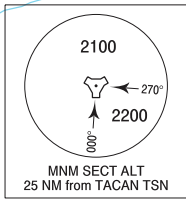
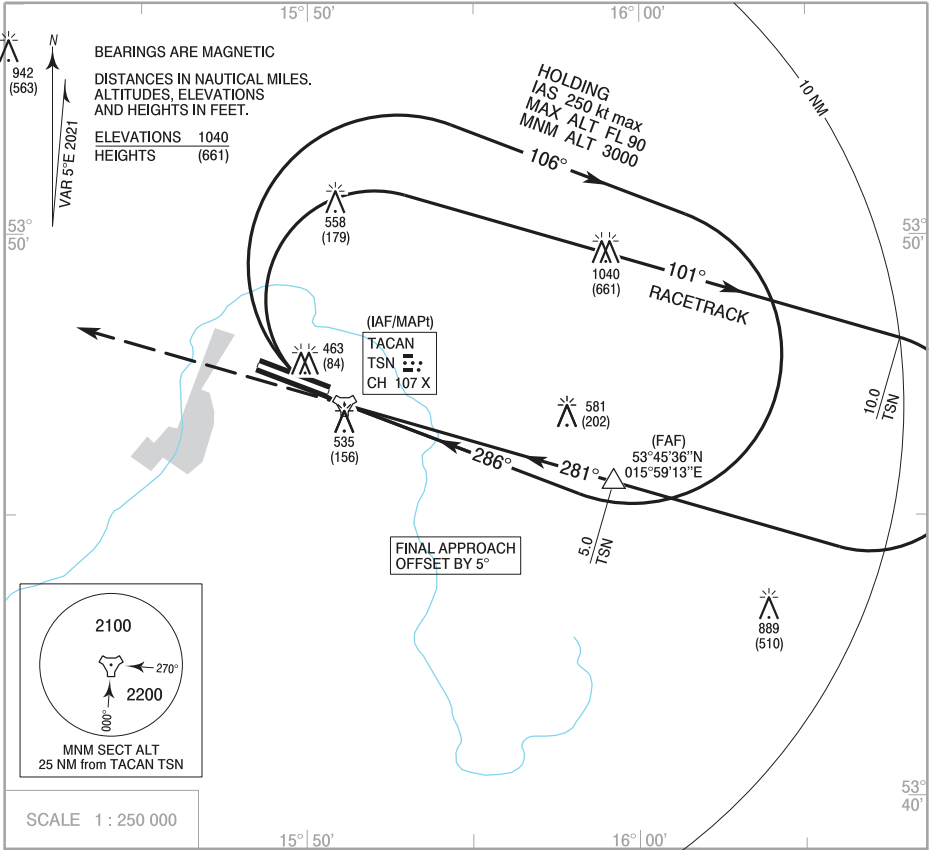
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TSN	53°46'58.4"N	015°51'07.2"E		
FAF	53°49'42.0"N	015°40'15.0"E	293.00° GEO (288° MAG) TACAN TSN	7.00 NM TACAN TSN
MAPt	53°47'45.3"N	015°48'00.8"E	293.00° GEO (288° MAG) TACAN TSN	2.00 NM TACAN TSN
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 29 ELEV 379 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Swidwin APPROACH 125.175, 278.975  
Swidwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

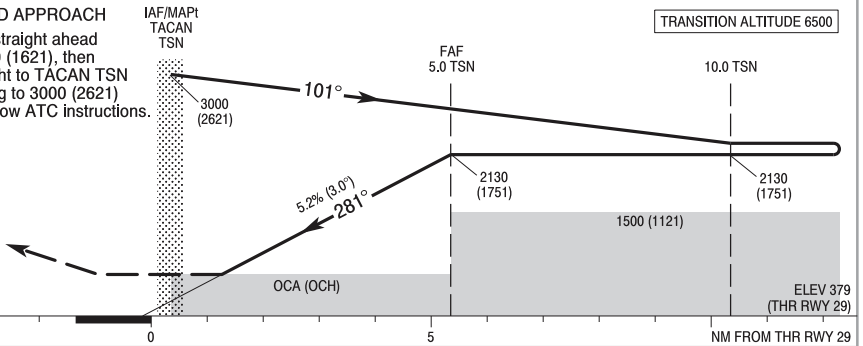
**SWIDWIN  
TACAN  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 2000 (1621), then turn right to TACAN TSN climbing to 3000 (2621) and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
Straight-in	829 (450)	829 (450)	829 (450)	829 (450)	829 (450)	Time	min : s	4:00	3:00	2:15	1:45	1:30	1:20
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1014 (620)	1434 (1040)	1544 (1150)	Dist. to TSN		5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.9
						Altitude		2130	1815	1500	1185	870	829

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**ŚWIDWIN  
TACAN  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

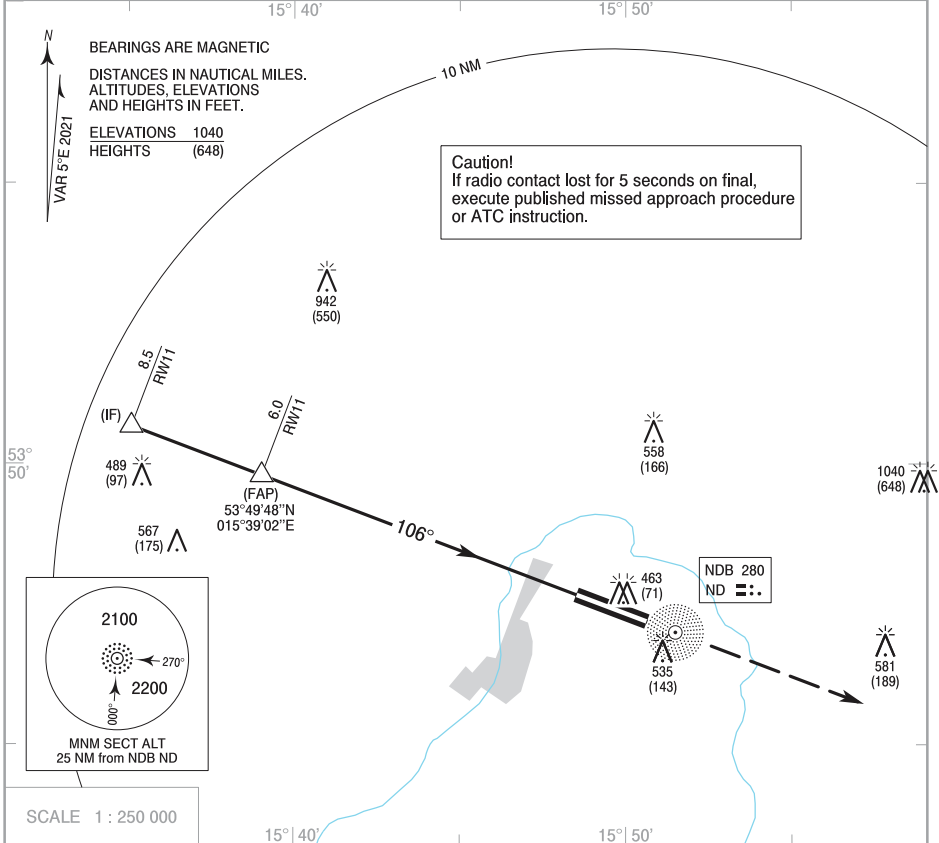
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TSN	53°46'58.4"N	015°51'07.2"E		
FAF	53°45'36.0"N	015°59'13.0"E	106.00° GEO (101° MAG) TACAN TSN	5.00 NM TACAN TSN
MAPt TACAN TSN	53°46'58.4"N	015°51'07.2"E		
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

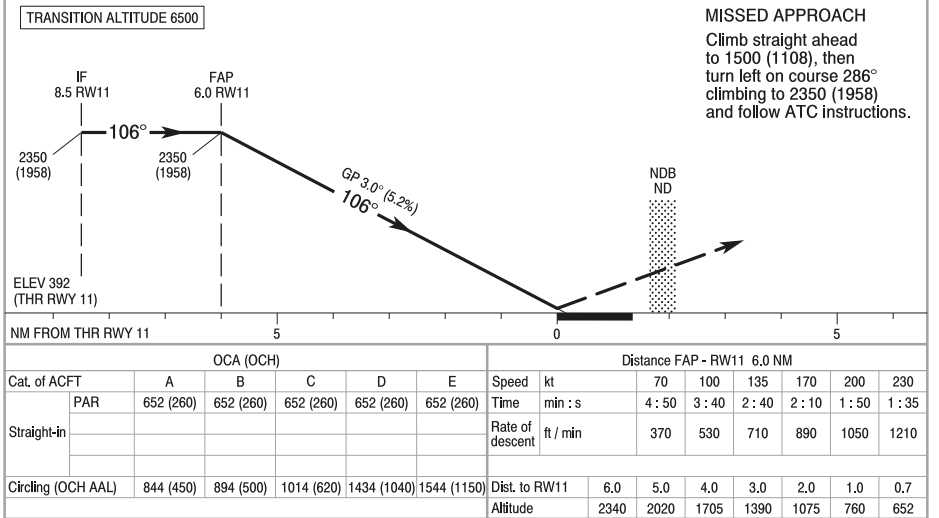
AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 11 ELEV 392 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

Świdwin PRECISION 131.175, 234.800  
Świdwin APPROACH 125.175, 278.975  
Świdwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**ŚWIDWIN  
PAR  
RWY 11 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.



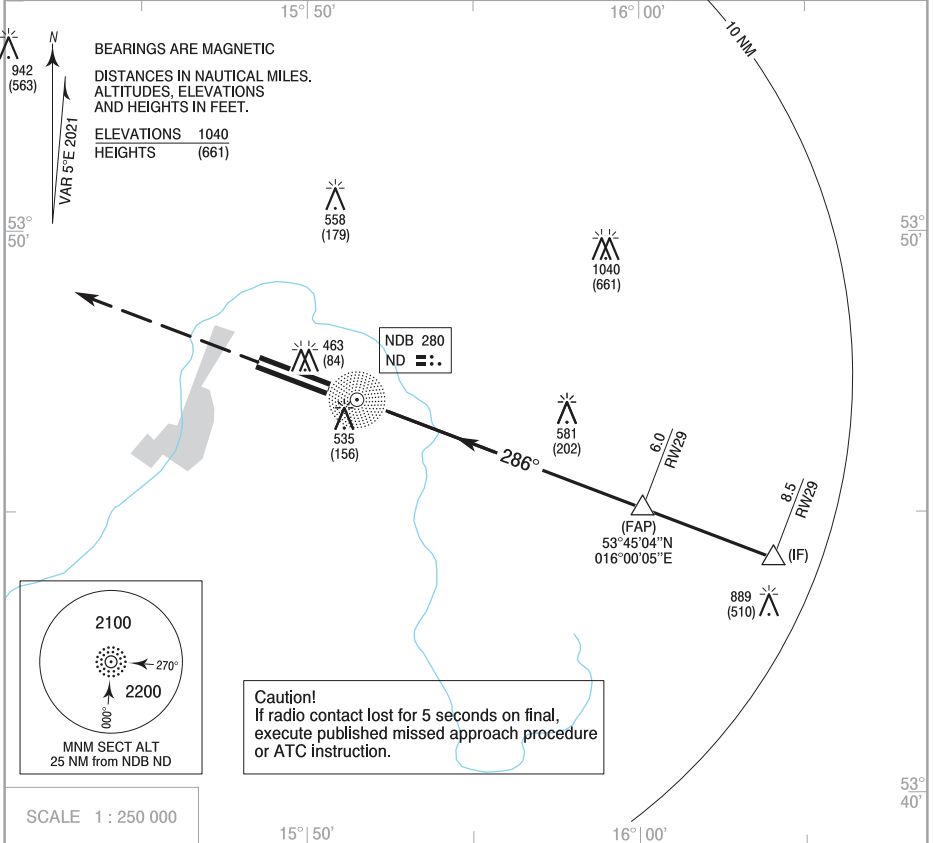
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 29 ELEV 379 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Świdwin PRECISION 131.175, 234.800  
Świdwin APPROACH 125.175, 278.975  
Świdwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**ŚWIDWIN  
PAR z  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**

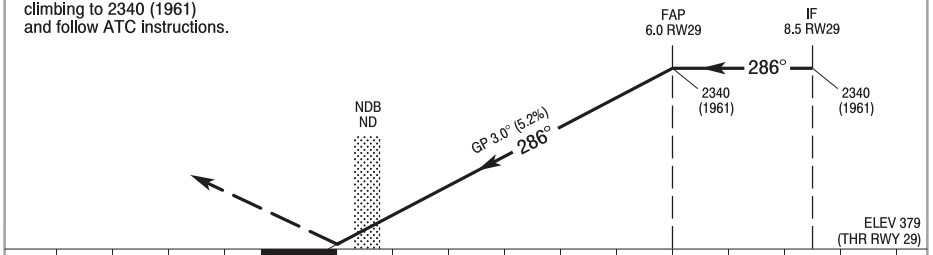


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1121),  
then turn left on course 106°  
climbing to 2340 (1961)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY29 6.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed	70	100	135	170	200	230	
PAR	639 (260)	639 (260)	639 (260)	639 (260)	639 (260)	kt	4:50	3:40	2:40	2:10	1:50	1:35	
Straight-in						Time	min : s						
						Rate of descent	ft / min	370	530	710	890	1050	1210
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1014 (620)	1434 (1040)	1544 (1150)	Dist. to RWY29	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
						Altitude	2340	2020	1705	1390	1075	760	639



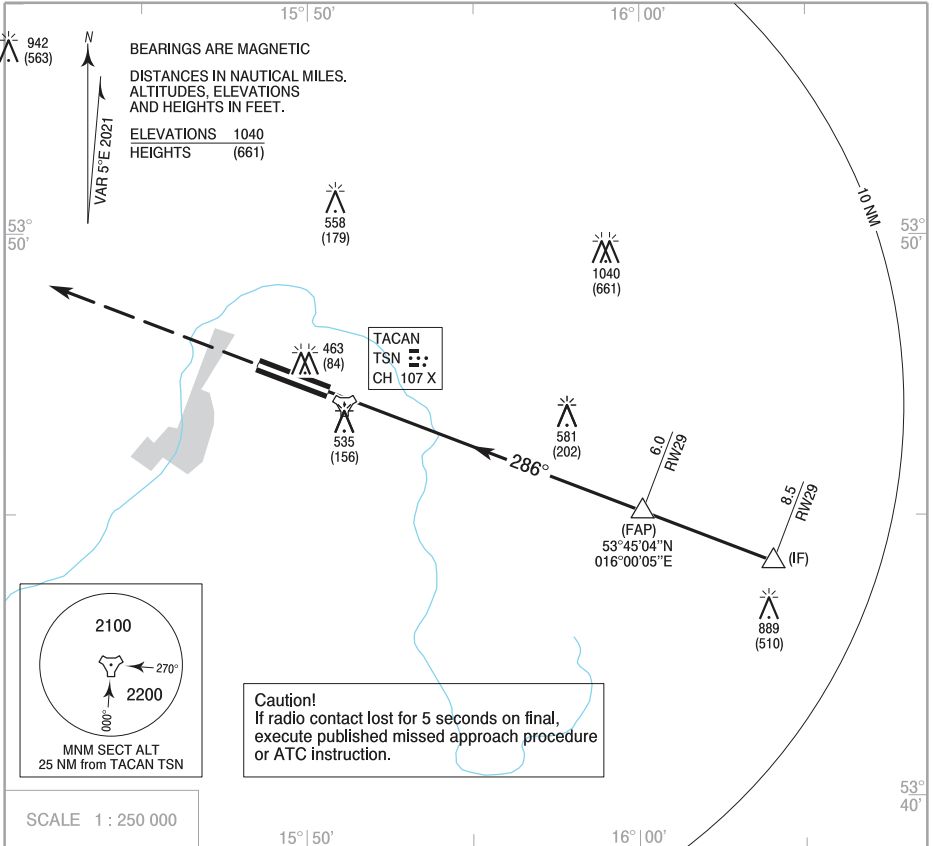
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

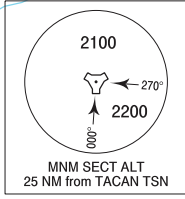
AERODROME ELEV 394 ft  
THR RWY 29 ELEV 379 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Świdwin PRECISION 131.175, 234.800  
Świdwin APPROACH 125.175, 278.975  
Świdwin TOWER 127.500, 233.975  
ATIS 138.850

**ŚWIDWIN  
PAR y  
RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Circling OCA (OCH) changed.

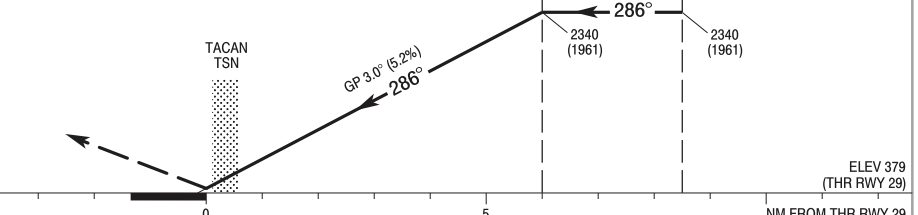


SCALE 1 : 250 000

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1500 (1121), then turn left on course 106° climbing to 2340 (1961) and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)					Distance FAP - RWY29 6.0 NM							
	A	B	C	D	E	Speed kt	70	100	135	170	200	230	
PAR	639 (260)	639 (260)	639 (260)	639 (260)	639 (260)	Time min : s	4 : 50	3 : 40	2 : 40	2 : 10	1 : 50	1 : 35	
Straight-in						Rate of descent ft / min	370	530	710	890	1050	1210	
Circling (OCH AAL)	844 (450)	894 (500)	1014 (620)	1434 (1040)	1544 (1150)	Dist. to RWY29	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
						Altitude	2340	2020	1705	1390	1075	760	639

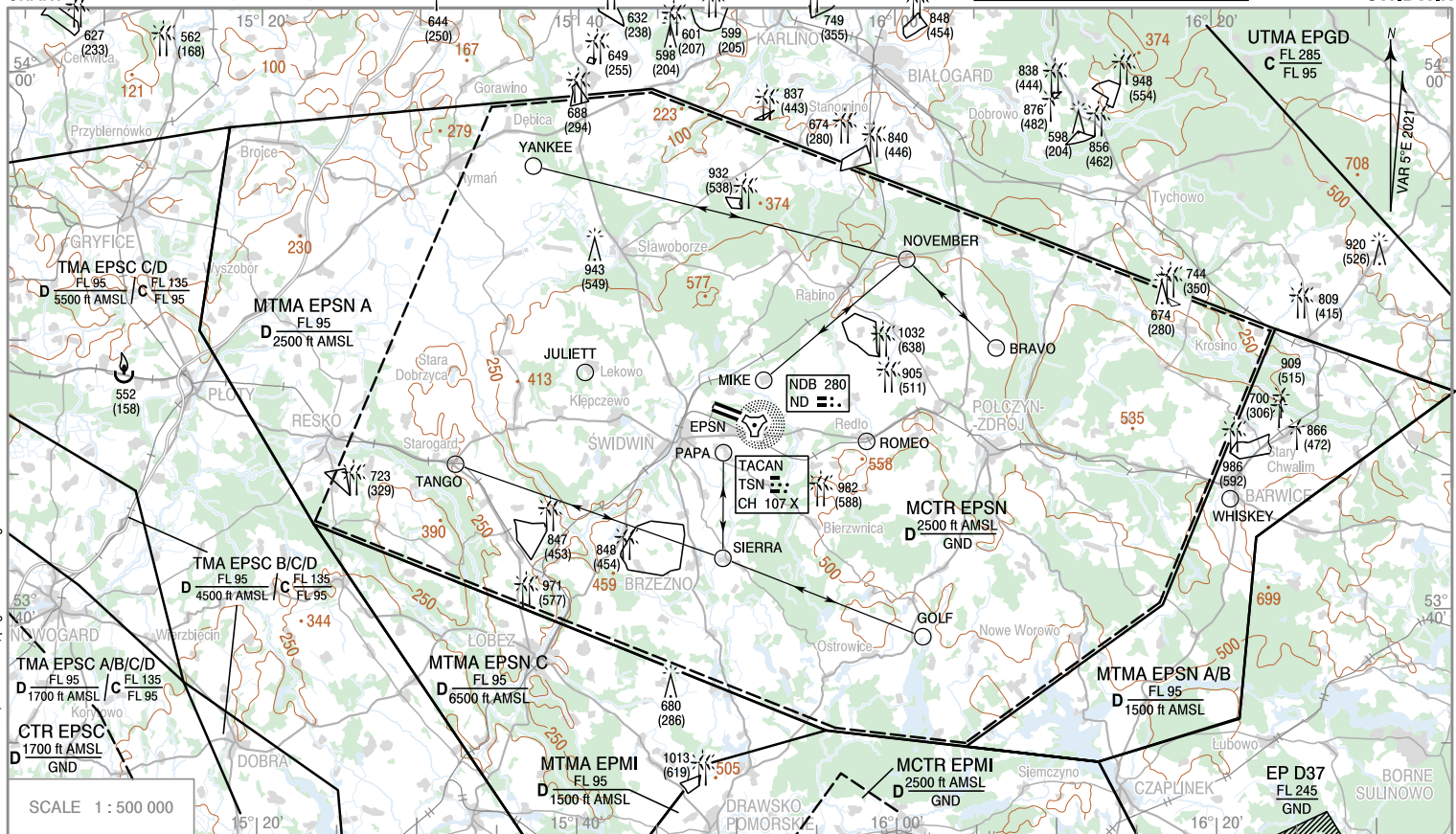
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 394 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS GDANSK INFORMATION 125.275  
Świdwin APPROACH 125.175, 278.975  
Świdwin TOWER 127.500, 233.975

**ŚWIDWIN**



Correction: CTR EPSC, TMA EPSC, page number change.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	53°49'50"N	016°06'20"E	Ostre Bardo town
GOLF	53°39'05"N	016°01'40"E	Northern edge of Lake Siecino
JULIETT	53°48'56"N	015°40'28"E	Lekowo town
MIKE	53°48'39"N	015°51'42"E	Rogalino town
NOVEMBER	53°53'09"N	016°00'43"E	Biała Góra town
PAPA	53°45'57"N	015°49'10"E	Lake Świdwinek
ROMEO	53°46'22"N	015°58'10"E	Redło town
SIERRA	53°42'01"N	015°49'08"E	Rzeczycyno town
TANGO	53°45'30"N	015°32'20"E	Starogard Lobeski town
WHISKEY	53°44'10"N	016°21'00"E	Barwice town
YANKEE	53°56'37"N	015°37'10"E	Rymań abandoned aerodrome

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**EPTM AD 4.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA**  
**EPTM AD 4.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**EPTM - TOMASZÓW MAZOWIECKI**

**EPTM AD 4.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**  
**EPTM AD 4.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	513504N 0200550E
	ARP - coordinates and site at AD	środek RWY 11/29. centre of RWY 11/29.
2	Odległość, kierunek od miasta	8 km na północny wschód od miasta Tomaszów Mazowiecki.
	Direction and distance from city	8 km north-east of Tomaszów Mazowiecki city.
3	Wzniesienie lotniska/Temporatura odniesienia	604 ft / 20.4°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	112 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2021) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Jednostka Wojskowa 4392 Nowy Glinnik 97-217 Lubochnia Dowódca: +48-261-167-600
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Dowódca: +48-261-167-633 (faks) AFS: EPTMZPZM - MIL ARO Military Unit 4392 Nowy Glinnik 97-217 Lubochnia +48-261-167-600 +48-261-167-633 AFS: EPTMZPZM - MIL ARO

7	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	
8	<b>Uwagi</b>	+48-261-167-677 - MIL TWR
	<b>Remarks</b>	+48-261-167-566 - MIL ARO +48-261-167-565 - MIL ARO (faks)  +48-261-167-677 - MIL TWR +48-261-167-566 - MIL ARO +48-261-167-565 - MIL ARO (fax)

**EPTM AD 4.3 GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup>)**  
**EPTM AD 4.3 OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup>)**

1	<b>Zarządzający lotniskiem</b>	MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
	<b>Aerodrome Administration</b>	
2	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b>	NIL
	<b>Customs and immigration</b>	
3	<b>Służby medyczne i sanitarne</b>	NIL
	<b>Health and sanitation</b>	
4	<b>Służba Informacji Lotniczej</b>	NIL
	<b>AIS</b>	
5	<b>Biuro Odpraw Załóg</b>	H24 MIL ARO
	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b>	
6	<b>Biuro odpraw MET</b>	Dni robocze: H24. HOL: po uprzednim zamówieniu w poprzedzającym dniu roboczym do 1530 LMT.  Working days: H24. HOL: upon prior request on the preceding working day by 1530 LMT.
	<b>MET briefing Office</b>	
7	<b>ATS</b>	H24 MIL ATS
	<b>ATS</b>	
8	<b>Tankowanie</b>	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.

	Fuelling	After prior consultation with the aerodrome user.
9	Obsługa naziemna	NIL
	Handling	
10	Ochrona	Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.
	Security	After prior consultation with the aerodrome user.
11	Odladzanie	NIL
	De-icing	
12	Uwagi	1) - patrz MIL GEN 2.1. Lotnisko czynne zgodnie z NOTAM. Przeloty uzgadniać z zarządzającym lotniskiem poprzez MIL ARO.
	Remarks	1) - see MIL GEN 2.1. Aerodrome open according to NOTAM. Flights should be arranged with the AD administration at MIL ATS Reporting Office.

## EPTM AD 4.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPTM AD 4.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Wózek widłowy, dźwig.
	Cargo-handling facilities	Fork lift truck, crane.
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A1, F-34
	Fuel/Oil types	Olej: Aero-Shell Fluid 41, Castrol 599, Aero-Shell Oil W-80  Fuel: JET A1, F-34 Oil: Aero-Shell Fluid 41, Castrol 599, Aero-Shell Oil W-80
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	Cysterna samochodowa.
	Fuelling facilities/Capacity	Tank truck.
4	Urządzenia do odladzania	NIL
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	NIL



	Repair facilities for visiting aircraft	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPTM AD 4.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW**  
**EPTM AD 4.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hotele	W mieście.
	Hotels	In the town.
2	Restauracje	Restauracje w mieście.
	Restaurants	Restaurants in the town.
3	Środki transportu	NIL
	Transportation	
4	Pomoc medyczna	Pierwszy poziom pomocy medycznej na lotnisku. Szpital w mieście.
	Medical facilities	First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in the town.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście.
	Bank and Post office	Poczta: NIL  Bank: In the town. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W mieście.
	Tourist office	In the town.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

**EPTM AD 4.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE**  
**EPTM AD 4.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT A3 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	

2	<b>Wyposażenie ratownicze</b>	- MAN 18.284 LAC GCBA 5/32 5000 litrów - 1; - SCANIA G440 CB 6x6 EHZ GCBA Pr8/50/250 LOT 8000 litrów - 2; - 5 strażaków; - podstawowy sprzęt ratownictwa technicznego.
	<b>Rescue equipment</b>	- MAN 18.284 LAC heavy firefighting vehicle 5/32 5000 litres - 1; - SCANIA G440 CB 6x6 EHZ heavy firefighting vehicles Pr8/50/250 LOT 8000 litres - 2; - 5 firefighters; - basic technical rescue equipment.
3	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b>	Dźwig.
	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Crane.
4	<b>Uwagi</b>	GCBA - Gaśniczy Ciężki Bojowy Autopompa.
	<b>Remarks</b>	NIL

**EPTM AD 4.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I  
SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA  
EPTM AD 4.7 RUNWAY SURFACE CONDITION  
ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

1	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b>	oczyszczarka lotniskowa - 1, zgarniacz śniegu - 1, plug odśnieżny - 1.
	<b>Type(s) of clearing equipment</b>	runway sweeper - 1, snow blower - 1, snow plough - 1.
2	<b>Kolejność oczyszczania</b>	1. RWY; 2. TWY.
	<b>Clearance priorities</b>	1. RWY; 2. TWYs.
3	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b>	NIL

	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

**EPTM AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT  
POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ  
LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA  
EPTM AD 4.8 APRONS, TAXIWAYS AND  
CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK		
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength			
		CENTRE APN	CONC	PCN 38/R/C/W/T		NIL	
		EAST APN	CONC	PCN 38/R/C/W/T		NIL	
		PPH	CONC	PCN 38/R/C/W/T		NIL	
		WEST APN	CONC	PCN 38/R/C/W/T	NIL		
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
		A	14.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T		NIL
		B	12.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T		NIL
		C	12.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T		NIL

		Oznaczenie	Szerokość	Rodzaj	Nośność	RMK
		TWY		nawierzchni	nawierzchni	
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		D	14.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T	NIL
		E1	14.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T	NIL
		E2	14.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T	NIL
		E3	14.0 m	CONC	PCN 38/R/C/ W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	NIL				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	NIL				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	NIL				
	Remarks					

**EPTM AD 4.9 SYSTEM STEROWANIA  
RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE  
EPTM AD 4.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE  
AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych	Wojskowe oznakowanie poziome, linie białe <sup>1)</sup> .  Military markings, white lines <sup>1)</sup> .
---	---	---

	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system at aircraft stands	
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania	NIL
	RWY and TWY markings and lights	
3	Poprzeczki zatrzymania	NIL
	Stop bars	
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	NIL
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<sup>1)</sup> Oznakowanie niezgodne z przepisami ICAO.  <sup>1)</sup> Markings are not in accordance with ICAO regulations.
	Remarks	

## EPTM AD 4.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPTM AD 4.10 AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
11/APCH	Kościół/Church	513627.2N	0200309.0E	168	768	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Maszt/Mast	513640.4N	0200618.7E	133	739	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Maszt/Mast	513643.3N	0200424.8E	181	762	TAK/TAK, YES/YES
NIL						

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Maszt/Mast	513148.3N	0200049.0E	214	978	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	513246.9N	0200219.7E	512	1034	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	513252.3N	0200242.0E	502	1024	TAK/TAK, YES/YES
	Komin/Chimney	513301.6N	0200225.7E	493	1014	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	513335.3N	0200123.0E	240	1073	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt/Mast	513335.7N	0200119.0E	237	834	TAK/TAK, YES/YES
	Budynek/Building	513448.7N	0200530.4E	56	653	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża/Tower	513449.7N	0200520.7E	56	653	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża/Tower	513457.8N	0200511.7E	74	676	NIE/TAK, NO/YES
NIL						

## EPTM AD 4.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE EPTM AD 4.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.
	Name of the associated meteorological office	Aerodrome MET Office.
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.
	Hours of service/MET office outside hours	H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR
	Office responsible for TAF preparation/period of validity	Aerodrome MET Office/9 HR
4	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami	TAF/3 HR

	Availability of the TREND forecasts/ interval of issuance	
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje osobiste.
	Briefing and consultation provided	Personal consultations.
6	Dokumentacja i stosowane języki	PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.
	Charts and other information available for briefing or consultation	Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	Automatyczny system pomiarów meteorologicznych METNET.
	Supplementary equipment available for providing information	METNET automatical meteorological measurement system.
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	MIL TWR, MIL APP
	ATS units provided with MET information	
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	1) +48-261-167-687 +48-261-167-689 (faks);
	Additional information (limitation of services, etc.)	2) Pomiary oraz obserwacje meteorologiczne są wykonywane w dni robocze co 30 minut w godz. 0500-2300 (0400-2200) UTC <sup>1)</sup> lub do końca operacji lotniczych. W godz. 2200-0430 (2100-0330) UTC <sup>1)</sup> dostępny jest tylko METAR AUTO. <sup>1)</sup> - patrz MIL GEN 2.1.  1) +48-261-167-687 +48-261-167-689 (fax); 2) Meteorological measurements and observations are carried out every 30 minutes on working days between 0500-2300 (0400-2200) UTC <sup>1)</sup> or until flight operations are finished. METAR AUTO is available only between 2200-0430 (2100-0330) UTC <sup>1)</sup> . <sup>1)</sup> - see MIL GEN 2.1.

## EPTM AD 4.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ EPTM AD 4.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY / Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/ Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progru (ft) / THR coordinates/RWY end coordinates/THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	116.000°GEO	2000 x 60	RWY: PCN 38/R/C/W/T CONC SWY: NIL	513518.20N 0200502.92E END: NIL 111.9	604.3 NIL
29	296.000°GEO	2000 x 60	RWY: PCN 38/R/C/W/T CONC SWY: NIL	513450.29N 0200636.63E END: NIL 112.2	600.7 NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
11	NIL	NIL	409 x 150	2761 x 150	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	352 x 150	2761 x 150	NIL	NIL	NIL



Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
11	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Brak oznaczeń poziomych.  Arresting system not available. No lateral markings.
29	Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. Brak oznaczeń poziomych.  Arresting system not available. No lateral markings.

**EPTM AD 4.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE**  
**EPTM AD 4.13 DECLARED DISTANCES**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2000	2409	2000	2000	NIL
29	2000	2352	2000	2000	NIL

**EPTM AD 4.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ**  
**EPTM AD 4.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor światał progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29		NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour (m)
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing (m)	Kolor/Colour		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

**EPTM AD 4.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE**  
**EPTM AD 4.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	NIL
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	

3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	NIL
	TWY edge and centre line lighting	
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	NIL
	Secondary power supply/Switch-over time	
5	Uwagi	Na drodze startowej wyznaczane na żądanie.
	Remarks	Designated on request on RWY.

### EPTM AD 4.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW EPTM AD 4.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	NIL
	Undulacja geoidy	
	Coordinates of TLOF or THR of FATO	
	Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Wyznaczane na żądanie.
	Remarks	Designated on request.

**EPTM AD 4.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPTM AD 4.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>TOMASZÓW MAZOWIECKI (EPTM) MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514504N 0195936E 514233N 0201021E 513459N 0202147E 512956N 0203048E 512638N 0202803E 512236N 0202021E 512536N 0200815E 512857N 0195814E 513245N 0194919E 513824N 0194546E 514504N 0195936E	3500 ft  GND	D	TOMASZÓW WIEŻA 125.000 MHz PL  TOMASZÓW TOWER 125.000 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	Z wyłączeniem aktywnej EPTR24A. Excluding active EPTR24A.

**EPTM AD 4.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**  
**EPTM AD 4.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	SATVOICE	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	TOMASZÓW ZBLIŻANIE TOMASZÓW APPROACH	130.250	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	127.885	NIL	NIL	H24	Telefony ATIS: +48-261-167-306, +48-261-167-307, +48-261-167-308, +48-261-167-309.  ATIS phones: +48-261-167-306, +48-261-167-307, +48-261-167-308, +48-261-167-309.
PAR	TOMASZÓW PRECYZYJNY TOMASZÓW PRECISION	120.750	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	TOMASZÓW WIEŻA TOMASZÓW TOWER	125.000	NIL	NIL	H24	NIL

**EPTM AD 4.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA**  
**EPTM AD 4.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GCA	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	W godzinach pracy lotniska. During aerodrome hours of operation	513500.8N 0200546.8E	NIL	NIL	0.15 km S FM RCL, 1.00 km FM THR wzdłuż RCL  0.15 km S FM RCL, 1.00 km FM THR along RCL
NDB	NP	437.000 kHz	W godzinach pracy lotniska. During AD hours of operation.	513435.7N 0200726.4E	NIL	NIL	NIL
NDB	NPR	488.000 kHz	W godzinach pracy lotniska. During AD hours of operation.	513354.7N 0200942.5E	NIL	NIL	NIL
TACAN	TTM	CH 44X	H24	513515.4N 0200536.6E	NIL	NIL	0,20 km N FM RCL,

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							1,38 km FM THR 29 wzdłuż RCL.  0.20 km N FM RCL, 1.38 km FM THR 29 along RCL.

## EPTM AD 4.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPTM AD 4.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania lotu organowi TWR w dniu poprzedzającym wykonanie operacji. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

### Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, flight intention shall be notified to TWR on the day preceding the operation. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, protection of aircraft - only with the AD administration.

## EPTM AD 4.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPTM AD 4.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

## EPTM AD 4.22 PROCEDURY LOTU EPTM AD 4.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR  
do/z MCTR EPTM:

1. List of VFR arrival and departure navigation points to/from  
EPTM MCTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
<b>BRAVO</b>	513146N 0202545E	M. Brudzewice Brudzewice
<b>DELTA</b>	512642N 0202737E	Jezioro w m. Drzewica Lake in Drzewica
<b>ECHO</b>	513138N 0201335E	Kościół w m. Inowódz Church in Inowódz
<b>GOLF</b>	514150N 0195319E	M. Regny Regny
<b>HOTEL</b>	514244N 0200212E	M. Żelechlinek Żelechlinek
<b>INDIA</b>	513901N 0194807E	Skrzyżowanie DK 713 i DK 716 Intersection of national roads 713 and 716
<b>JULIETT</b>	513120N 0200346E	Kościół w m. Tomaszów Maz Church in Tomaszów Maz
<b>MIKE</b>	514037N 0201310E	Kościół w m. Krzemienica Church in Krzemienica
<b>NOVEMBER</b>	513926N 0200938E	Kościół w m. Czerniewice Church in Czerniewice



Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
SIERRA	512829N 0200022E	Tama na J. Sulejowskim Dam on Sulejowskie Lake
UNIFORM	512400N 0201109E	Kościół w m. Kunice Church in Kunice
WHISKEY	513604N 0195519E	Kościół w m. Ujazd Church in Ujazd
ZULU	513555N 0201754E	Kościół w m. Rzeczyca Church in Rzeczyca

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad ww. punktami.

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPTM oraz EPTR24A, B możliwe po uprzednim zgłoszeniu i nawiązaniu łączności z TWR TOMASZÓW na częstotliwości 125,000 MHz lub APP TOMASZÓW na częstotliwości 130,250 MHz nie później niż 5 minut przed planowanym wlotem w MCTR lub EPTR24A, B.

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPTM oraz EPTR24A, B możliwe po uzyskaniu zezwolenia od TWR TOMASZÓW lub APP wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 minut przed planowanym wlotem w MCTR/TRA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

## 2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI

### 2.1 Statek powietrzny kołujący do startu

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na sygnały z TWR.

### 2.2 Statek powietrzny znajdujący się na RWY

W przypadku utraty łączności na drodze startowej należy:

In case of big traffic congestion, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, holding over the above-mentioned points.

Flights of aircraft through EPTM MCTR and EPTR24A, B possible after prior notification and establishing radio communication with TOMASZÓW TWR on 125.000 MHz or TOMASZÓW APP on 130.250 MHz not later than 5 minutes before the planned entry into MCTR or EPTR24A, B.

Overflights of aircraft through EPTM MCTR and EPTR24A, B are possible after obtaining permission from TOMASZÓW TWR or APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 minutes before the planned entry into MCTR/TRA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

## 2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

### 2.1 Aircraft taxiing for take-off

If loss of communications occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- stop the ACFT;
- await for signals from the TWR.

### 2.2 Aircraft on the RWY

If loss of communications occurs when the ACFT is on the RWY, the air crew shall:

a. opuścić natychmiast drogę startową w ostatnią możliwą drogą do kolowania, następnie zatrzymać się i oczekiwać na sygnały z TWR.

a. immediately vacate the RWY at the last available TWY, then stop the ACFT and wait for signals from the TWR.

## 2.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

## 2.3 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

### 2.3.1 Przyłot statku powietrznego

### 2.3.1 Aircraft arrival

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot do MCTR EPTM bez zamiaru lądowania na lotnisku Tomaszów Mazowiecki, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPTM wlot do MCTR jest zabroniony.

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into EPTM MCTR with destination other than Tomaszów Mazowiecki aerodrome before reaching the EPTM MCTR limits, entry to MCTR is forbidden.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu z zamiarem lądowania na lotnisku Tomaszów Mazowiecki, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPTM lub w MCTR EPTM należy:

If radio communication fails in flight with FPL filed with destination at Tomaszów Mazowiecki aerodrome before reaching the EPTM MCTR or EPTM MCTR limits, the aircrew shall:

2.3.1.1. W przypadku dolotu do MCTR EPTM od północnej strony lotniska (tzn. gdy plan lotu przewidywał wlot przez punkty VFR: **GOLF, HOTEL, MIKE, ZULU, BRAVO**):

2.3.1.1. During arrival to EPTM MCTR from the northern side of the aerodrome (that is, when the flight plan predicted entry through VFR points: **GOLF, HOTEL, MIKE, ZULU, BRAVO**):

- a. Wykonać wlot do MCTR tylko przez punkt **MIKE** na wysokości maks. 1500 ft (450 m) AMSL;
- b. Wykonać lot z obserwacją przestrzeni powietrznej nad punkt **NOVEMBER** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR TOMASZÓW;
- c. W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania oraz ustawić na transponderze kod 7600;
- d. Po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- e. Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego sygnału, po czym wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- f. Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER**, po czym wykonać lot w kierunku trzeciego zakrętu i lądować na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- g. Po wylądowaniu jak najszybciej opuścić RWY w pierwszą dostępną TWY, następnie kołować najkrótszą drogą na centralną płytę postojową (Centre APN) i zająć stanowisko postojowe zgodnie z instrukcjami koordynatora ruchu naziemnego.

- a. Enter MCTR through **MIKE** point only at maximum altitude of 1500 ft (450 m) AMSL;
- b. Conduct a flight with airspace observation to reach **NOVEMBER** point and await visual signals from TOMASZÓW TWR;
- c. During arrival and holding show all aircraft navigation, warning and landing lights and set the transponder to mode A code 7600;
- d. After receiving a green continuous signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- e. After receiving a red signal, hold at **NOVEMBER** point until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- f. In the event there is no signal from the TWR, after hold for 5 minutes at **NOVEMBER** point, then perform flight towards the third turn and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- g. Immediately after landing vacate the RWY at the first available TWY then taxi through the shortest TWY to Centre APN and take a stand according the instructions of the marshaller.

2.3.1.2. W przypadku dolotu do MCTR EPTM od strony południowej lotniska (tzn. gdy plan lotu przewidywał wlot przez punkty VFR: **INDIA, SIERRA, UNIFORM, DELTA**):

2.3.1.2. During arrival to EPTM MCTR from the southern side of the aerodrome (that is, when the flight plan predicted entry through VFR points: **INDIA, SIERRA, UNIFORM, DELTA**):

- a. Wykonać wlot do MCTR EPTM tylko przez punkt **SIERRA** na wysokości maks. 1500 ft (450 m) AMSL;
- b. Wykonać lot z obserwacją przestrzeni powietrznej nad punkt **JULIETT** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR TOMASZÓW, a następnie postępować zgodnie z dalszymi zapisami pkt. 4.22.2.3.1.1.

### 2.3.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPTM, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. Ustawić w transponderze w modzie A SQUAWK 7600 i włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- b. Wykonać lot z obserwacją przestrzeni powietrznej nad punkt **NOVEMBER** (w przypadku planowanego wylotu z MCTR przez punkty: **GOLF, HOTEL, MIKE, ZULU, BRAVO**) lub nad punkt **JULIETT** (w przypadku planowanego wylotu z MCTR przez punkty: **INDIA, SIERRA, UNIFORM, DELTA**) i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR TOMASZÓW;
- c. Postępować tak jak w przypadku przylotu pkt. 4.22.2.3.1.1 d, e, f, g.

### 2.3.3 Loty w MCTR, EPTR24 A, B

W przypadku wykonywania lotów w MCTR/EPTR24A, B przyjmujemy się podział tych przestrzeni na sektor północny i południowy, a za linię podziału przedłużoną oś RWY29/11.

- a. Lot w sektorze północnym: wnieść się lub zniżyć do wysokości 1500 ft (450 m) AMSL, wykonać lot z obserwacją przestrzeni powietrznej nad punkt **NOVEMBER** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR TOMASZÓW, po czym postępować zgodnie z dalszymi zapisami punktu 4.22.2.3.1.1.
- b. Lot w sektorze południowym: wnieść się lub zniżyć do wysokości 1500 ft (450 m) AMSL, wykonać lot z obserwacją przestrzeni powietrznej nad punkt **JULIETT** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR TOMASZÓW, a następnie postępować zgodnie z dalszymi zapisami pkt. 4.22.2.3.1.1.
- c. W przypadku utraty łączności w trakcie lotu w kręgu nadlotniskowym kontynuować lot z obserwacją przestrzeni powietrznej (z uwagą na inne statki powietrzne wlatujące/wylatujące do/z kręgu lub wykonujące lot w kręgu), po czym lądować w miejscu przydzielonym przez kontrolera TWR (bramka, RWY), a w przypadku braku określonego miejsca lądowania na RWY w użyciu.

- a. Enter EPTM MCTR through **SIERRA** point only at maximum altitude of 1500 ft (450 m) AMSL;
- b. Conduct a flight with airspace observation to reach **JULIETT** point and await visual signals from TOMASZÓW TWR, then follow the further provisions of point 4.22.2.3.1.1.

### 2.3.2 Aircraft departure

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and loss of communications occurred within EPTM MCTR, the flight crew shall take action to return to the take-off aerodrome and:

- a. Set the transponder to mode A SQUAWK 7600 and show all aircraft navigation, warning and landing lights;
- b. Conduct a flight with airspace observation to reach **NOVEMBER** point (in case of planned departure from MCTR through points: **GOLF, HOTEL, MIKE, ZULU, BRAVO**) or over **JULIETT** point (in case of planned departure from MCTR through points: **INDIA, SIERRA, UNIFORM, DELTA**) and await visual signals from TOMASZÓW TWR;
- c. Proceed as in the case of the arrival point 4.22.2.3.1.1, letter d, e, f, g.

### 2.3.3 Flights within MCTR, EPTR24 A, B

In case of conducting flights within MCTR/ EPTR24A, B the division of these airspaces into the northern and southern sectors is assumed, and the extended RWY29/11 centre line marks the dividing line between these sectors.

- a. Flight in the northern sector: ascend or descend to altitude of 1500 ft (450 m) AMSL, conduct a flight with airspace observation to reach **NOVEMBER** point and await visual signals from TOMASZÓW TWR, then follow the further provisions of point 4.22.2.3.1.1.
- b. Flight in the southern sector: ascend or descend to altitude of 1500 ft (450 m) AMSL, conduct a flight with airspace observation to reach **JULIETT** point and await visual signals from TOMASZÓW TWR, then follow the further provisions of point 4.22.2.3.1.1.
- c. In the event of radio communication loss during flight in a traffic circuit, continue flight with airspace observation (taking care of other aircraft entering/leaving the traffic circuit or operating within the traffic circuit), then land in the place assigned by the TWR controller (gate, RWY) and in the absence of a specified landing site on RWY in use.

Po wylądowaniu zwolnić jak najszybciej RWY w pierwszą dostępną drogę kołowania i oczekiwać na dalsze instrukcje z TWR (sygnały świetlne).

## 2.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

### 2.4.1 Przyłot statku powietrznego

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MCTR EPTM należy:

- a. ustawić na transponderze w modzie A SQUAWK 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia SQUAWK 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPTM;
- e. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania, następnie zatrzymać się i oczekiwać na dalsze sygnały;
- h. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

### 2.4.2 Odlot statku powietrznego

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR EPTM, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a. ustawić na transponderze w modzie A SQUAWK 7600;
- b. przez 2 minuty od momentu ustawienia SQUAWK 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz

Immediately after landing vacate the RWY at the first available TWY and await for further TWR instructions (visual signals).

## 2.4 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON IFR FLIGHT

### 2.4.1 Aircraft arrival

In the event of loss of communications during an IFR flight conducted within the EPTM MCTR, the air crew shall:

- a. set the transponder to mode A SQUAWK 7600;
- b. for 2 minutes after setting the SQUAWK 7600, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. if loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPTM;
- e. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for visual signals;
- g. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY, then stop and wait for the further signals;
- h. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

### 2.4.2 Aircraft departure

In the event that a flight was to be conducted to another aerodrome and loss of communications occurred within EPTM MCTR, the flight crew shall take action to return to the take-off aerodrome and:

- a. set the transponder to mode A SQUAWK 7600;
- b. for 2 minutes after setting the SQUAWK 7600, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;

- na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c. bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d. po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- e. po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- f. po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania, następnie zatrzymać się i oczekiwać na dalsze sygnały;
- g. po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.
- c. without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d. after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- e. after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for visual signals;
- f. after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY, then stop and wait for the further signals;
- g. after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

## EPTM AD 4.23 INFORMACJE DODATKOWE EPTM AD 4.23 ADDITIONAL INFORMATION

Lotnisko nie przyjmuje odrzutowych statków powietrznych.

AD does not serve jet aircraft.

Ze względu na brak oświetlenia pasa i drogi startowej zakaz lądowania samolotów w nocy

Due to the lack of strip and RWY lighting, landing at nighttime is prohibited.

## EPTM AD 4.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPTM AD 4.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 4 EPTM 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 4 EPTM 6 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB) RWY 29 (CAT A,B,C,H)	AD 4 EPTM 12 - 1

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 11 (CAT A,B,C,H)	AD 4 EPTM 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (TACAN) RWY 29 (CAT A,B,C,H)	AD 4 EPTM 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 11 (CAT A,B,C)	AD 4 EPTM 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 29 (CAT A,B,C)	AD 4 EPTM 12 - 9
VISUAL OPERATION CHART	AD 4 EPTM 13 - 1

**EPTM AD 4.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI  
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)  
EPTM AD 4.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

NIL

NIL

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

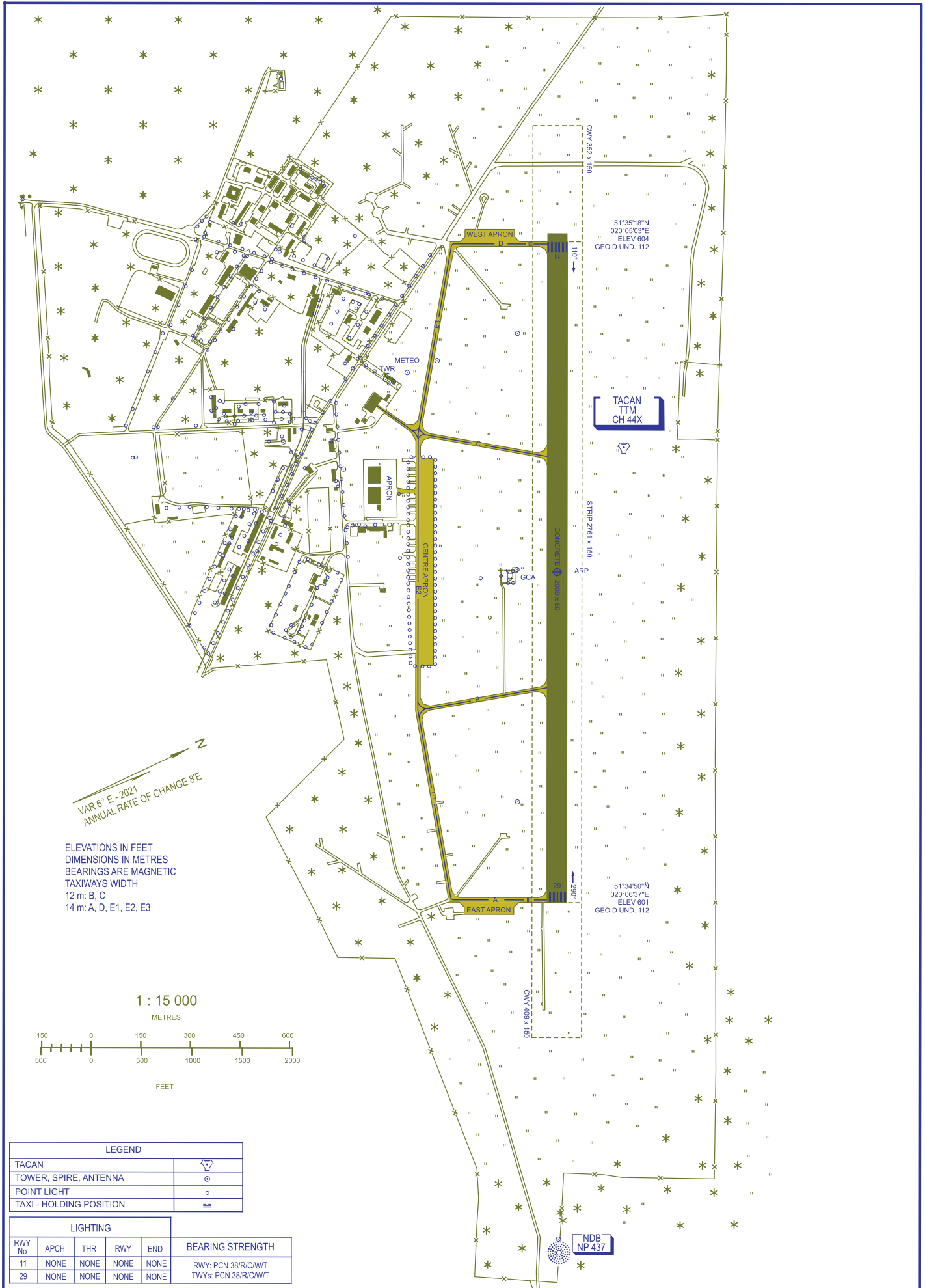
AERODROME CHART - ICAO

51°35'04" N  
020°05'50" E

ELEV 604 ft  
GEOID UND. 112 ft

Tomaszów APPROACH	130.250	ATIS 127.885
Tomaszów TOWER	125.000	
Tomaszów PAR	120.750	

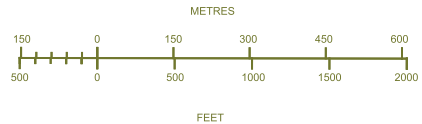
TOMASZÓW MAZOWIECKI



VAR 6° E - 2021  
ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC  
TAXIWAYS WIDTH  
12 m: B, C  
14 m: A, D, E1, E2, E3

1 : 15 000



LEGEND	
TACAN	
TOWER, SPIRE, ANTENNA	
POINT LIGHT	
TAXI - HOLDING POSITION	

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
11	NONE	NONE	NONE	NONE	RWY: PCN 38/R/C/W/T TWYs: PCN 38/R/C/W/T
29	NONE	NONE	NONE	NONE	

Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS added



THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

ELEVATIONS IN FEET  
DIMENSIONS IN METRES

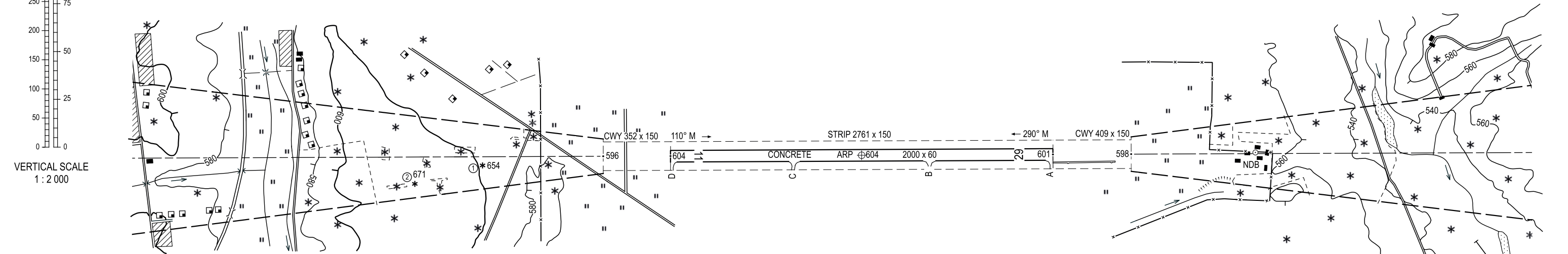
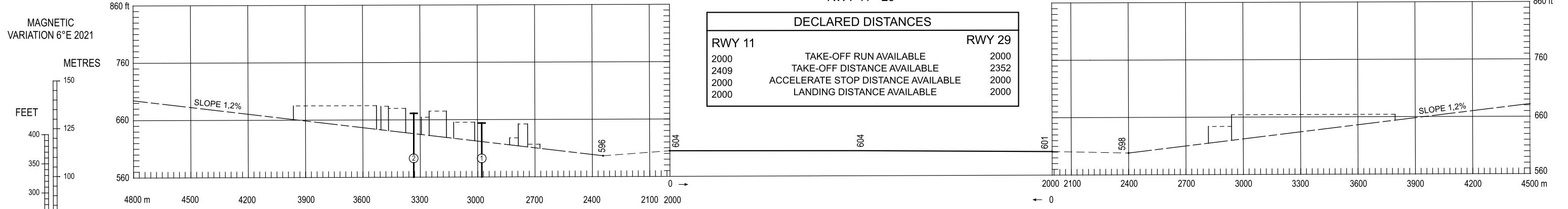
# AERODROME OBSTACLE CHART-ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

TOMASZÓW MAZOWIECKI  
RWY 11/29

RWY 11 - 29

DECLARED DISTANCES		
RWY 11		RWY 29
2000	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2000
2409	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2352
2000	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2000
2000	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2000

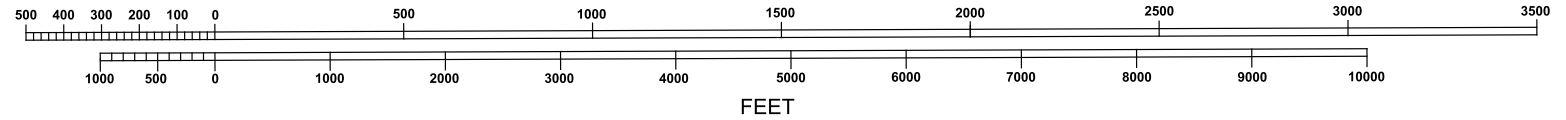


VERTICAL SCALE  
1 : 2 000

HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000

ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 5.5 m  
VERTICAL 4 ft

LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	○
TREE OR SHRUB	*
MEADOW	
RIVER, LAKE, SEA	~ ~ ~ ~ ~
RAILROAD	—+—+—+—+—+—+—
TRANSMISSION LINE	-T-T-T-T-T-T-
ESCARPMENT	.....
TERRAIN CONTOUR	~ 600 ~
WOODED OR BUILDINGS AREAS	* * * * *
PENETRATING OBSTRUCTION PLANE	—+—+—+—+—+—+—



AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: Order of accuracy

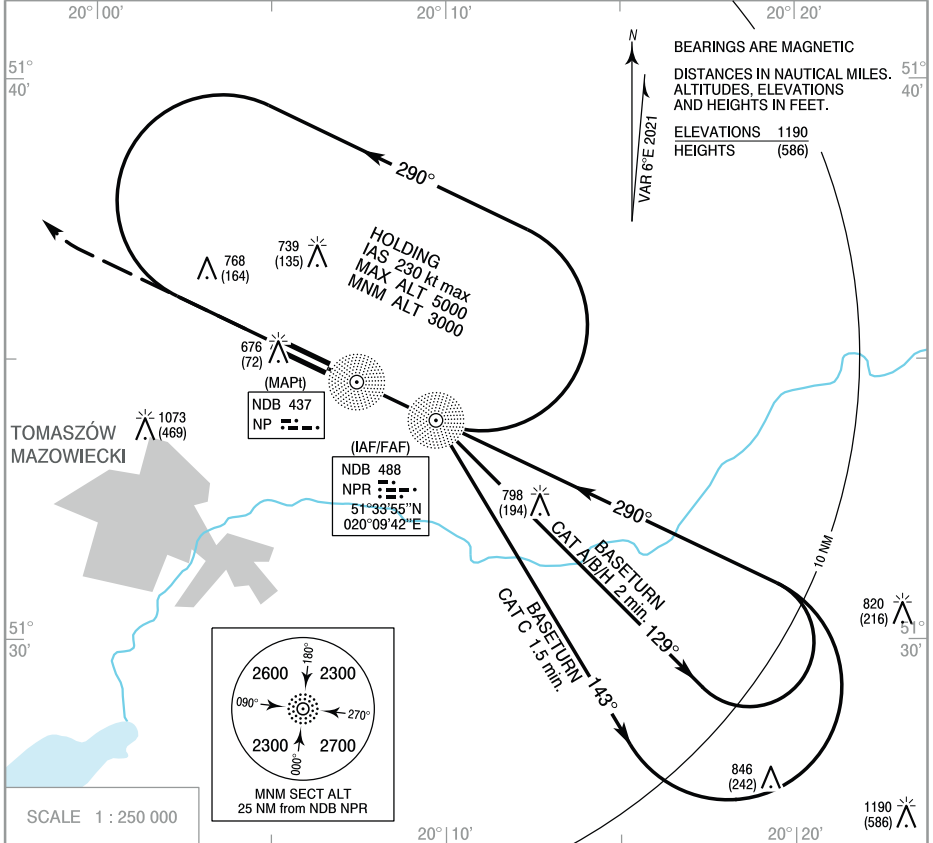
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 29 ELEV 601 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Tomaszów APPROACH 130.250  
Tomaszów TOWER 125.000  
ATIS 127.885

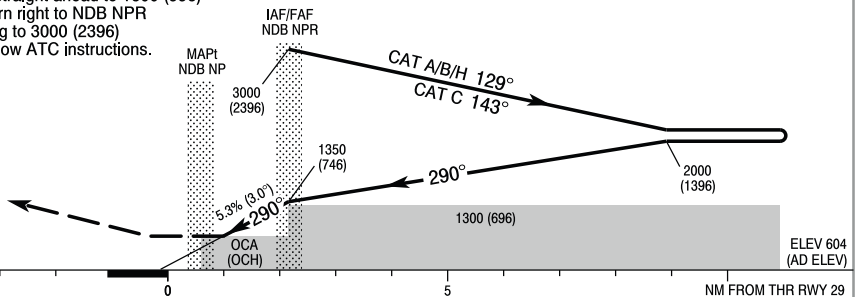
**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
NDB  
RWY 29 (CAT A/B/C/H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1600 (996)  
then turn right to NDB NPR  
climbing to 3000 (2396)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 1.6 NM						
	A	B	C	H	Speed kt	60	80	100	120	140	160
Straight-in	994 (390)	994 (390)	994 (390)	994 (390)	Time min : s	1 : 35	1 : 15	1 : 00	0 : 50	0 : 40	0 : 35
					Rate of descent ft / min	320	430	540	640	750	860
Circling	1084 (480)	1104 (500)	1474 (870)	1084 (480)							

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
NDB  
RWY 29 (CAT A/B/C/H)**

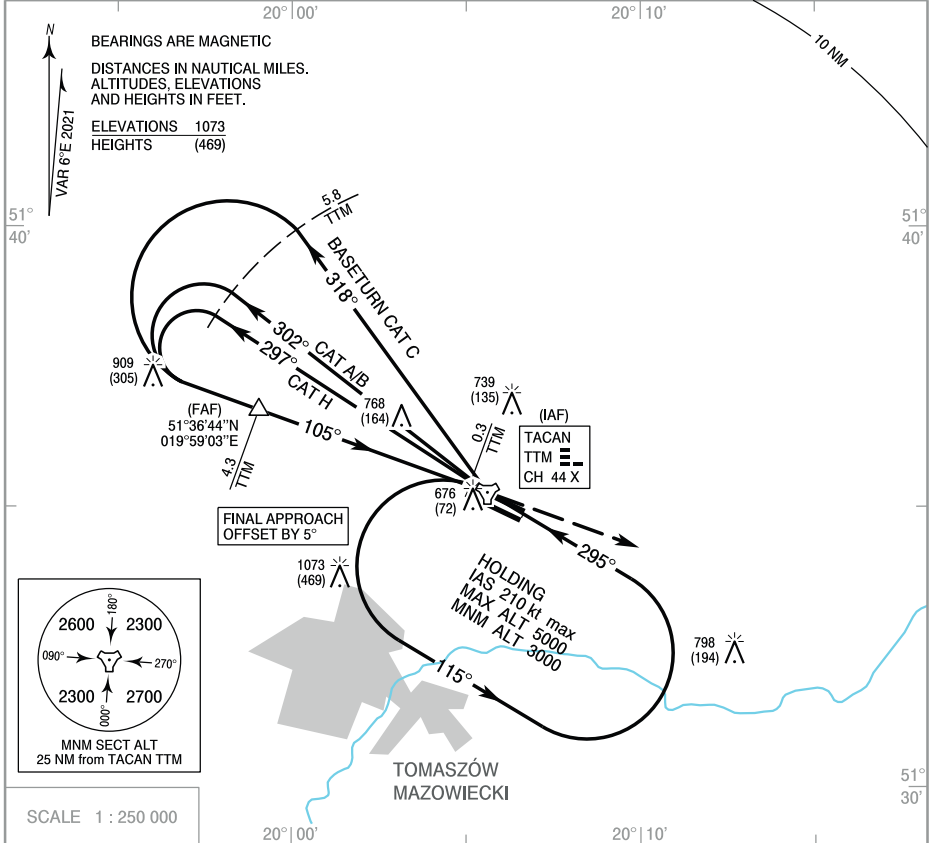
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF NDB NPR	51°33'54.7"N	020°09'42.5"E		
FAF NDB NPR	51°33'54.7"N	020°09'42.5"E		
MAPt NDB NP	51°34'35.7"N	020°07'26.4"E		
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 11 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

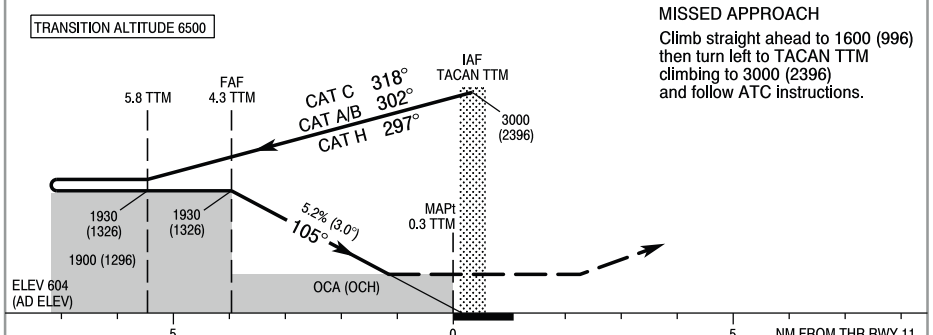
Tomaszów APPROACH	130.250
Tomaszów TOWER	125.000
ATIS	127.885

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/H)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 4.0 NM						
	A	B	C	H	Speed kt	60	80	100	120	140	160
Straight-in	1024 (420)	1024 (420)	1024 (420)	1024 (420)	Time min : s	4 : 00	3 : 00	2 : 25	2 : 00	1 : 40	1 : 30
					Rate of descent ft / min	320	420	530	630	740	840
Circling	1084 (480)	1104 (500)	1474 (870)	1084 (480)	Dist. to TTM	4.3	4.0	3.0	2.0	1.4	
					Altitude	1930	1840	1525	1210	1024	

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 11 (CAT A/B/C/H)**

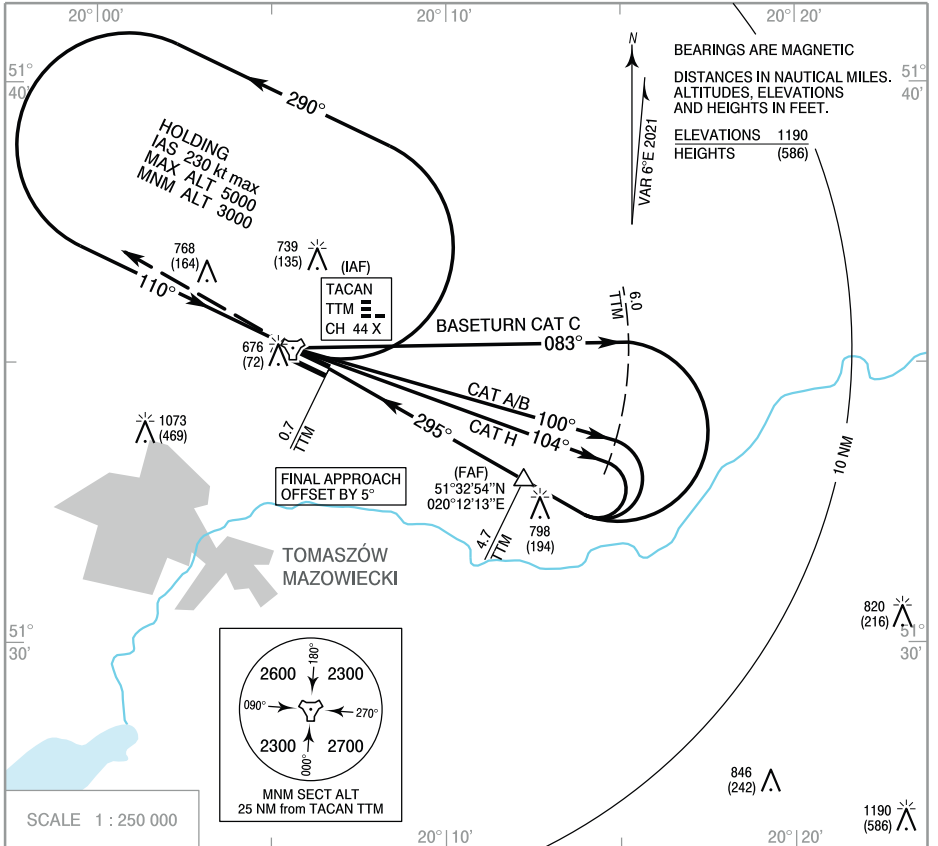
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TTM	51°35'15.4"N	020°05'36.6"E		
FAF	51°36'44.0"N	019°59'03.0"E	291.00° GEO (285° MAG) TACAN TTM	4.34 NM TACAN TTM
MAPt	51°35'22.3"N	020°05'06.0"E	291.00° GEO (285° MAG) TACAN TTM	0.34 NM TACAN TTM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 29 ELEV 601 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Tomaszów APPROACH 130,250  
Tomaszów TOWER 125,000  
ATIS 127,885

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 29 (CAT A/B/C/H)**

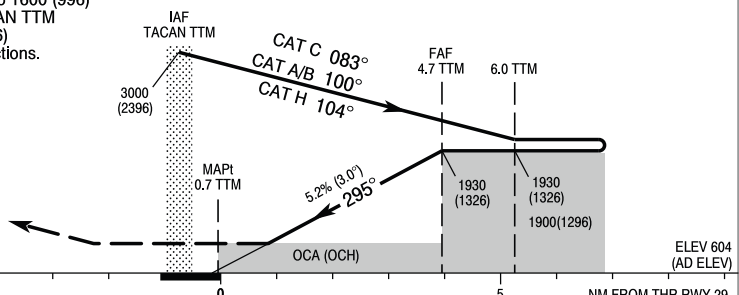


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1600 (996)  
then turn right to TACAN TTM  
climbing to 3000 (2396)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 4.0 NM				
	A	B	C	H	Speed kt	Time min : s	Rate of descent ft / min	Dist. to TTM	Altitude
Straight-in	994 (390)	994 (390)	994 (390)	994 (390)	60	4:00	320	4.7	1930
					80	3:00	420	4.0	1710
Circling					100	2:25	530	3.0	1395
					120	2:00	630	2.0	1080
					140	1:40	740	1.8	994
					160	1:30	840		



**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
TACAN  
RWY 29 (CAT A/B/C/H)**

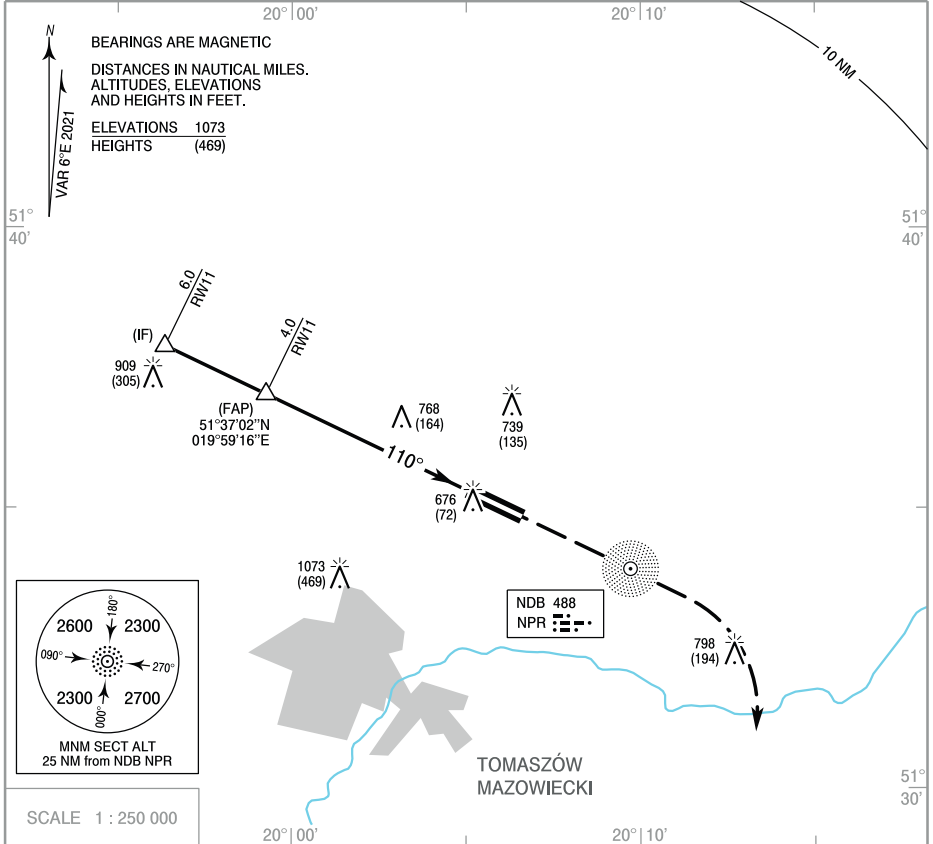
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF TACAN TTM	51°35'15.4"N	020°05'36.6"E		
FAF	51°32'54.0"N	020°12'13.0"E	121.00° GEO (115° MAG) TACAN TTM	4.74 NM TACAN TTM
MAPt	51°34'53.2"N	020°06'38.9"E	121.00° GEO (115° MAG) TACAN TTM	0.74 NM TACAN TTM
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 11 ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

Tomaszów PRECISION 120.750  
Tomaszów APPROACH 130.250  
Tomaszów TOWER 125.000  
ATIS 127.885

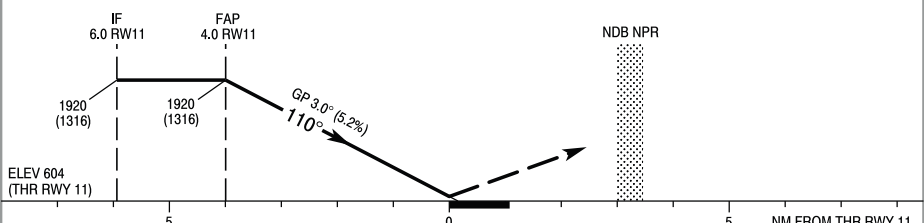
**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
PAR  
RWY 11 (CAT A/B/C)**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

TRANSITION ALTITUDE 6500

**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 1200 (599)  
then turn right on course 290°  
climbing to 2000 (1399)  
and follow ATC instructions.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)			Distance FAP - RW11 4.0 NM							
	A	B	C	60	80	100	120	140	160		
PAR	854 (250)	854 (250)	854 (250)	4:00	3:00	2:25	2:00	1:40	1:30		
Straight-in				Rate of descent	ft / min	320	420	530	630	740	840
Circling (OCH AAL)	1084 (480)	1104 (500)	1474 (870)	Dist. to RW11	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6		
				Altitude	1920	1605	1290	975	854		

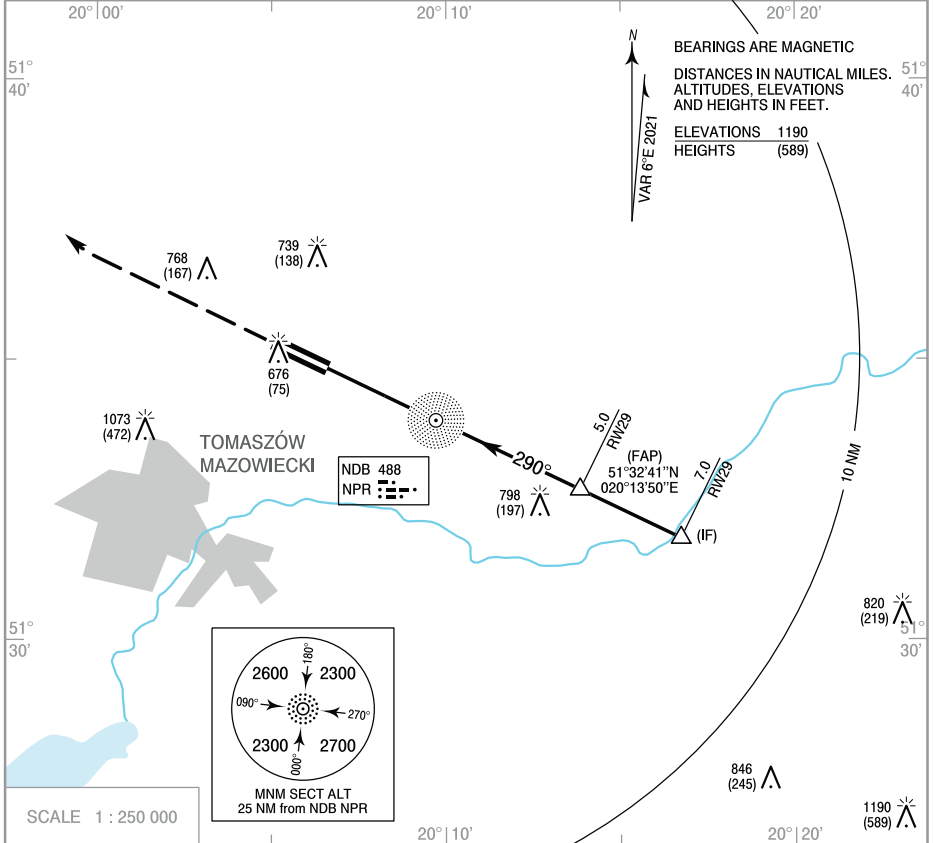
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 604 ft  
THR RWY 29 ELEV 601 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Tomaszów PRECISION 120,750  
Tomaszów APPROACH 130,250  
Tomaszów TOWER 125,000  
ATIS 127,885

**TOMASZÓW MAZOWIECKI  
PAR  
RWY 29 (CAT A/B/C)**

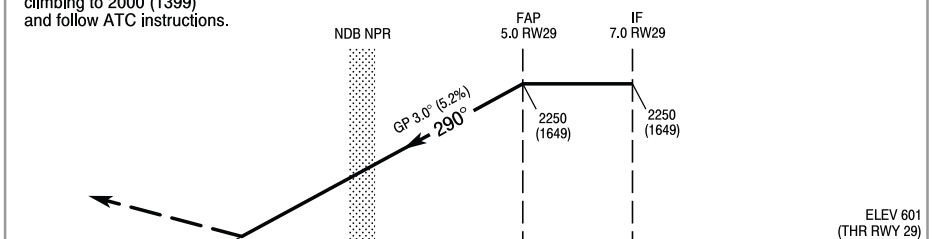


Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: ATIS FREQ added.

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead to 1200 (599)  
then turn right on course 110°  
climbing to 2000 (1399)  
and follow ATC instructions.

TRANSITION ALTITUDE 6500



Cat. of ACFT	OCA (OCH)			Distance FAP - RWY29 5.0 NM						
	A	B	C	Speed kt	60	80	100	120	140	160
PAR	851 (250)	851 (250)	851 (250)	Time min : s	5 : 00	3 : 45	3 : 00	2 : 30	2 : 10	1 : 50
Straight-in				Rate of descent ft / min	320	420	530	630	740	840
Circling (OCH AAL)	1084 (480)	1104 (500)	1474 (870)	Dist. to RWY29	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.6
				Altitude	2250	1935	1620	1305	990	851

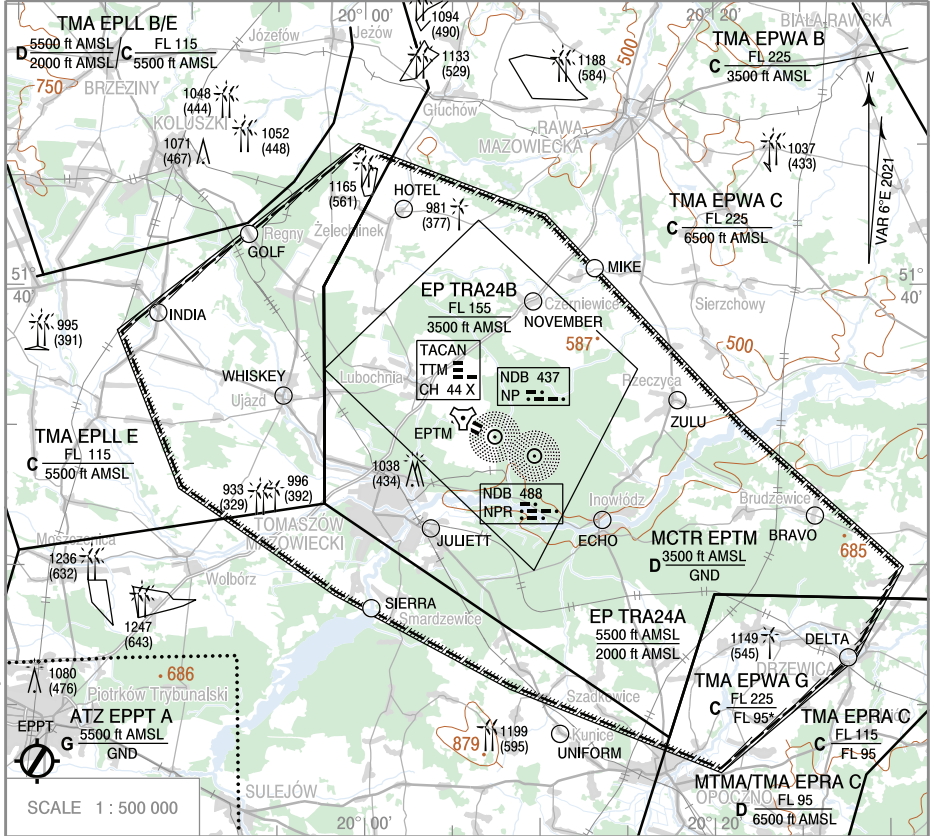
THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK

**VISUAL  
OPERATION  
CHART**

AERODROME ELEV 604 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS WARSZAWA INFORMATION 128.575  
Tomaszów APPROACH 130.250  
Tomaszów TOWER 125.000

**TOMASZÓW MAZOWIECKI**



Hand Amdt correction:  
Correction: Page number changed.  
Correction: Obstacles changed.

\* excluding TMA EPRA

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	51°31'46"N	020°25'45"E	Brudzewice town
DELTA	51°26'42"N	020°27'37"E	Lake in Drzewica town
ECHO	51°31'38"N	020°13'35"E	Church in Inowódz town
GOLF	51°41'50"N	019°53'19"E	Regny town
HOTEL	51°42'44"N	020°02'12"E	Żelechlinek town
INDIA	51°39'01"N	019°48'07"E	Intersection of national roads 731 and 716
JULIETT	51°31'20"N	020°03'46"E	Church in Tomaszów Mazowiecki town
MIKE	51°40'37"N	020°13'10"E	Church in Krzemienica town
NOVEMBER	51°39'26"N	020°09'38"E	Church in Czerniewice town
SIERRA	51°28'29"N	020°00'22"E	Dam on Sulejowskie Lake
UNIFORM	51°24'00"N	020°11'09"E	Church in Kunice town
WHISKEY	51°36'04"N	019°55'19"E	Church in Ujazd town
ZULU	51°35'54"N	020°17'54"E	Church in Rzeczyca town

AERODROME MINIMA - see MIL ENR 1.2 point 15

THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK