

EPLB AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPLB - Lublin		

EPLB AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
-------------	--	--

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja 51°14'25"N 022°42'49"E - Geometryczny środek RWY.	ARP - coordinates and site at AD 51°14'25"N 022°42'49"E - Geometrical centre of RWY.
2.	Odległość, kierunek od miasta 10 km (5,5 NM) BRG 095° Lublin.	Direction and distance from city 10 km (5.5 NM) BRG 095° Lublin.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 636 ft/25.9°C	Elevation/Reference temperature 636 ft/25.9°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 99 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 99 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 6°E (2020)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 6°E (2020)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Port Lotniczy Lublin SA ul. Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Tel.: +48-81-534-7440 Faks: +48-81-470-4600 E-mail: info@portlotniczy.lublin.pl www.airport.lublin.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Port Lotniczy Lublin SA ul. Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Phone:+48-81-534-7440 Fax:+48-81-470-4600 E-mail: info@portlotniczy.lublin.pl www.airport.lublin.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-81-458-1301 Faks: +48-81-470-4601 Kom.: +48-661-340-617 E-mail: dopl@portlotniczy.lublin.pl TWR: Tel.: +48-81-458-1303 Faks: +48-81-458-1309 +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 E-mail: twr.lublin@pansa.pl Port: Tel.: +48-81-458-1400 Służba ochrony: Tel.: +48-81-458-1323 Faks: +48-81-470-4605	Remarks Airport Duty Officer: Phone: +48-81-458-1301 Fax: +48-81-470-4601 Mobile: +48-661-340-617 E-mail: dopl@portlotniczy.lublin.pl TWR: Phone: +48-81-458-1303 Fax: +48-81-458-1309 +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 E-mail: twr.lublin@pansa.pl Airport: Phone: +48-81-458-1400 Security service: Phone: +48-81-458-1323 Fax: +48-81-470-4605

EPLB AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
-------------	------------------------------------	--

1.	Zarządzający lotniskiem MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000)	Aerodrome Administration MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000)
2.	Służby celne oraz imigracyjne H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne NIL	Health and sanitation NIL
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg NIL	ATS Reporting Office (ARO) NIL
6.	Biuro odpraw MET NOTAM Godziny pracy podane w obowiązującym NOTAM.	MET briefing Office NOTAM Working hours are provided in a valid NOTAM.

7.	ATS MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej.	ATS MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000) Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
8.	Tankowanie 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	Fuelling 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
9.	Obsługa naziemna 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	Handling 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie 15 OCT - 15 APR 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	De-icing 15 OCT - 15 APR 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1 Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym - z wyprzedzeniem 48 HR.	Remarks 1) - see GEN 2.1 Aerodrome operation outside working hours after prior consultation with the AD administrator - 48 HR in advance.

EPLB AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
--------------------	--	---

1.	Środki załadownicze Wózki bagażowe, wózek wielkogabarytowy, taśmociągi bagażowe, podnośnik kontenerów.	Cargo-handling facilities Baggage carts, cargo truck, conveyor belt loader, high loader.
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1, AVGAS 100LL	Fuel/Oil types JET A-1, AVGAS 100LL
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność JET A-1 (autocysterny - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL zbiornik stacjonarny (1 x 30000 L)	Fuelling capacity JET A-1 (tank trucks - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL fuel dispenser (1 x 30000 L)
4.	Urządzenia do odladzania Samojezdne zestawy do odladzania. 2 x Safeaero Typhoon	De-icing facilities Mobile de-icing sets. 2 x Safeaero Typhoon
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7.	Uwagi Handling: Tel.: +48-81-458-1332 Tel. kom.: +48-609-900-638 Faks: +48-81-470-4607 Znak wywoławczy - "LUBLIN KOORDYNACJA". Częstotliwość - 131,505 MHz. W przypadku nienawiązania łączności na częstotliwości 131,505 MHz stosowne informacje dla LUBLIN KOORDYNACJA mogą być przekazane przez kontrolera TWR. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) karty paliwowe: AIR BP, SHELL, c) przedpłaty, d) przelewy.	Remarks Handling: Phone: +48-81-458-1332 Mobile: +48-609-900-638 Fax: +48-81-470-4607 Call sign - "LUBLIN COORDINATION". Frequency - 131.505 MHz. If no radio contact has been established on 131.505 MHz, information relevant for LUBLIN COORDINATION may be forwarded by the TWR controller. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) fuel cards: AIR BP, SHELL, c) prepayments, d) bank transfer.

EPLB AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
--------------------	---------------------------------	-----------------------------

1.	Hotele W Lublinie i w Świdniku.	Hotels Hotels in Lublin and Świdnik
2.	Restauracje W Lublinie i w Świdniku	Restaurants Restaurants in Lublin and Świdnik
3.	Środki transportu Komunikacja miejska, taksówki, szynobus do Lublina i Świdnika, komunikacja kolejowa z miasta Świdnik.	Transportation Bus transport, taxi, railbus to/from Lublin and Świdnik, railway transport to/from Świdnik.

4.	Pomoc medyczna Szpitale w Lublinie i w Świdniku	Medical facilities Hospitals in Lublin and Świdnik
5.	Usługi bankowe i pocztowe W Lublinie i w Świdniku	Bank and Post office In Lublin and Świdnik
6.	Informacja turystyczna W Lublinie i w Świdniku	Touristic office In Lublin and Świdnik
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
--------------------	---	--

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze 1 x STRIKER 6x6, zbiornik wody 12500 L, zbiornik na środek pianotwórczy 1750 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x STRIKER 4x4, zbiornik wody 6435 L, zbiornik na środek pianotwórczy 965 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x Pickup.	Rescue equipment 1 x STRIKER 6x6, water container 12500 L, foam-creating agent container 1750 L, dry powder extinguishing unit; 1 x STRIKER 4x4, water container 6435 L, foam-creating agent container 965 L, dry powder extinguishing unit 250 kg; 1x Pickup.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych zapewniającą dźwig ratowniczy (udźwig 250 000 kg) dostępny O/R do 12 godzin. Kontakt: Dyżurny Operacyjny Portu (patrz AD 2.2.8).	Capability for removal of disabled aircraft The Aerodrome Administration holds a contract with an outside body for removal of disabled ACFT with a rescue crane (250 000 kg lifting capacity) available O/R within 12 hours. Contact person: Airport Duty Officer (see AD 2.2.8).
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
--------------------	--	--

1.	Rodzaj(e) urządzeń do czyszczenia Oczyszczarka kompaktowa - 1, Oczyszczarka lotniskowa - 4, Plug wirnikowy - 1, Rozsiewacz środków chemicznych - 1, Podciśnieniowa zamiatarka lotniskowa - 1.	Type(s) of clearing equipment Sweeper-blower - 1, Runway sweeper - 4, Rotary plough - 1, Spreader vehicle - 1, Vacuum runway sweeper - 1.
2.	Kolejność czyszczenia RWY, TWY A, APN 1, TWY B, APN 2, drogi patrolowe i techniczne, drogi do urządzeń nawigacyjnych poza lotniskiem.	Clearance priorities RWY, TWY A, APN 1, TWY B, APN 2, aerodrome patrol and service roads, roads leading to navigation facilities outside the aerodrome area.
3.	Użycie materiałów do czyszczenia pola ruchu naziemnego NIL	Use of material for movement area surface treatment NIL
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

EPLB AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
--------------------	---	--

1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T	Designation, surface and strength of aprons APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T
2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY A - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY B - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY C - 10 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY A - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY B - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY C - 10 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza APN 1 - 51°14'13,48" N 022°42'52,74" E, ELEV 633 ft.	Location and elevation of altimeter checkpoints APN 1 - 51°14'13.48" N 022°42'52.74" E, ELEV 633 ft.
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR VOR - APN 1 - 51°14'13,48"N 022°42'52,74"E (112,200 MHz, 087°, 1,1 NM).	Location of VOR checkpoints VOR - APN 1 - 51°14'13.48"N 022°42'52.74"E (112.200 MHz, 087°, 1.1 NM).
5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPLB 1-1-1.	Position of INS checkpoints See AD 2 EPLB 1-1-1.
6.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	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 Znaki poziome i pionowe. Pozioma numeracja miejsc.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands Markings and signs. Markings with parking stand numbers.
2.	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania <u>Oznakowanie dzienne:</u> 1) RWY: THR, tożsamości RWY, TDZ, punktu celowania, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania ¹⁾ ; 2) TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne (z wyjątkiem TWY C). <u>Światła:</u> 1) RWY: patrz pkt. AD 2.14; 2) TWY: patrz pkt. AD 2.15.	RWY and TWY markings and lights <u>Marking aids:</u> 1) RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, centre line, edge, turn pad ¹⁾ ; 2) TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings (excluding TWY C). <u>Lights:</u> 1) RWY: see AD 2.14; 2) TWY: see AD 2.15.
3.	Poprzeczki zatrzymania Na TWY A - 94,5 m od krawędzi RWY (117 m od osi RWY). Na TWY B - 112 m od osi RWY (na odcinku równoległym), 101 m na odcinku skośnym, oraz 94 m oprawa zagłębiona najbliższa osi RWY. Uzupełnione o światła ochronne RWY, 5 stopni INTST.	Stop bars On TWY A - 94.5 m from RWY edge (117 m from RWY centre line). On TWY B - 112 m from RWY centre line on section parallel to RWY, 101 m from RWY centre line on section diagonal to RWY, inset lights 94 m from RWY centre line. Supplemented by guard lights, 5 stages INTST.
4.	Uwagi ¹⁾ Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 25 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do A-310.	Remarks ¹⁾ Runway turn pad marking on THR 25 designated for aircraft up to size of A-310.

EPLB AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
--------------	-----------------------	---------------------

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	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	8
07/APCH	Komin elektrociepłowni z anteną/Power plant chimney with antenna	01158-2010-30	51°12'56.7" N	022°33'28.5" E	506	1149	TAK/TAK, YES/YES
07/APCH	DVOR/DME/DVOR/DME	LB018-2013-18	51°14'10.2" N	022°41'07.7" E	37	681	TAK/TAK, YES/YES
07/APCH	Drzewo/Tree	LB066-2017-66	51°14'15.3" N	022°40'45.8" E	50	703	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Wskaźnik kierunku wiatru - THR 07/Wind direction indicator - THR 07	LB017-2013-17	51°14'19.7" N	022°41'39.4" E	27	654	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	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 antenami/Building with antennae	LB057-2013-57	51°12'52.2" N	022°41'50.6" E	142	783	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB041-2013-41	51°13'03.2" N	022°39'11.9" E	110	794	TAK/TAK, YES/YES
Kościół z wieżą/Church with tower	LB047-2013-47	51°13'09.9" N	022°40'59.7" E	97	785	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB040-2013-40	51°13'13.3" N	022°39'15.6" E	99	804	TAK/TAK, YES/YES
Drzewo/Tree	LB071-2017-71	51°13'13.5" N	022°40'53.3" E	83	780	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB043-2013-43	51°13'16.6" N	022°39'18.7" E	84	791	TAK/TAK, YES/YES
Las/Forest	LB044-2013-44	51°13'18.9" N	022°40'07.6" E	83	785	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB042-2013-42	51°13'23.9" N	022°39'21.5" E	98	790	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB039-2013-39	51°13'24.5" N	022°39'19.8" E	101	807	TAK/TAK, YES/YES
Grupa drzew/Group of trees	LB070-2017-70	51°13'30.3" N	022°40'53.0" E	77	782	NIE/NIE, NO/NO
Komini/Chimney	LB049-2013-49	51°13'31.7" N	022°42'27.7" E	230	905	TAK/TAK, YES/YES
Drzewo/Tree	LB069-2017-69	51°13'32.8" N	022°40'52.8" E	83	786	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB029-2013-29	51°13'36.0" N	022°39'24.0" E	113	800	TAK/TAK, YES/YES
Maszt kratowy - antena ACC/Lattice mast - ACC antena	LB048-2013-48	51°13'48.6" N	022°41'52.4" E	119	780	TAK/TAK, YES/YES
Skrzynka teletechniczna/Teletechnical box	LB068-2017-68	51°14'13.3" N	022°42'02.4" E	5	633	NIE/NIE, NO/NO
2 skrzynki - RVR i wiatromierz - THR 07/2 boxes - RVR and anemometer - THR 07	LB013-2013-13	51°14'13.5" N	022°42'02.4" E	4	631	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - THR 07/Lattice mast - RVR and anemometer - THR 07	LB012-2013-12	51°14'14.0" N	022°42'02.5" E	34	661	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	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
4 lampy PAPI - THR 07/4 PAPI lamps - THR 07	LB011-2013-11	51°14'19.5" N	022°42'01.4" E	3	628	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy wiatromierza/Anemometer lattice mast	LB061-2013-61	51°14'21.1" N	022°42'55.6" E	14	652	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB038-2013-38	51°14'21.2" N	022°39'09.2" E	158	814	TAK/TAK, YES/YES
2 skrzynki - RVR i wiatromierz - ARP/2 boxes - RVR and anemometer - ARP	LB006-2013-6	51°14'21.3" N	022°42'55.6" E	3	640	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - ARP/Lattice mast - RVR and anemometer - ARP	LB007-2013-7	51°14'21.5" N	022°42'55.1" E	15	652	TAK/TAK, YES/YES
Drzewo/Tree	LB034-2013-34	51°14'24.2" N	022°42'03.0" E	54	672	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB033-2013-33	51°14'24.3" N	022°42'04.0" E	37	655	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB036-2013-36	51°14'24.8" N	022°42'00.5" E	61	679	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB035-2013-35	51°14'24.9" N	022°42'00.8" E	64	683	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB065-2017-65	51°14'25.0" N	022°42'00.2" E	48	667	NIE/NIE, NO/NO
Skrzynka teletechniczna/Teletechnical box	LB067-2017-67	51°14'26.9" N	022°43'38.1" E	5	623	NIE/NIE, NO/NO
2 skrzynki - RVR i wiatromierza - THR 25/2 boxes - RVR and anemometer - THR 25	LB001-2013-1	51°14'27.2" N	022°43'38.1" E	5	623	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - THR 25/Lattice mast - RVR and anemometer - THR 25	LB002-2013-2	51°14'27.6" N	022°43'37.6" E	34	653	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - THR 25/Wind direction indicator - THR 25	LB031-2013-31	51°14'28.5" N	022°43'55.5" E	27	647	TAK/TAK, YES/YES
4 lampy PAPI - THR 25/4 PAPI lamps - THR 25	LB004-2013-4	51°14'29.6" N	022°43'35.6" E	3	628	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB037-2013-37	51°14'33.0" N	022°39'08.6" E	157	801	TAK/TAK, YES/YES
Kontener anteny ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna container	LB064-2013-64	51°14'35.3" N	022°43'34.1" E	11	643	TAK/NIE, YES/NO
Maszt kratowy anteny ILS GP/DME/ILS-GP/DME antenna lattice mast	LB062-2013-62	51°14'35.3" N	022°43'34.3" E	41	674	TAK/TAK, YES/YES
Antena monitorująca ILS GP/DME/ILS-GP/DME monitor	LB063-2013-63	51°14'35.7" N	022°43'37.0" E	19	649	NIE/NIE, NO/NO
Las/Forest	LB032-2013-32	51°14'38.7" N	022°43'09.3" E	83	721	NIE/NIE, NO/NO

Uwagi	Remarks
1. Brak danych o rodzaju i kolorze oświetlenia dla publikowanych w pkt. AD 2.10 przeszkód oraz w cyfrowym zbiorze danych o przeszkodach lotniczych – patrz www.ais.pansa.pl/eTOD . 2. Publikowane informacje o przeszkodach lotniczych w strefie 2 dotyczą jedynie przeszkód, które przebijają powierzchnie ograniczające (OLS). 3. Przeszkody w strefie 3 – NIL.	1. No data available on the type and colour of obstacle lighting for obstacles published at item AD 2.10 and in the Obstacle Data Set – see www.ais.pansa.pl/eTOD . 2. The published information on Area 2 obstacles covers only obstacles penetrating the Obstacle Limitation Surfaces (OLS). 3. Area 3 obstacles – NIL.

EPLB AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
--------------	---------------------------------------	-------------------------------------

1.	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin	Name of the associated meteorological office Aeronautical Meteorological Station Lublin
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET Office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru / 9 HR	Office responsible for TAF preparation/Periods of validity Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office / 9 HR
4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami NIL	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-81-458-1304	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Tel.: +48-81-458-1304
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. PL, EN
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie SWH, SWM, SWL, Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne	Charts and other information available for briefing or consultation SWH, SWM, SWL, Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Radar data, Satellite images.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Internet, telefon.	Supplementary equipment available for providing information Internet, phone.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR	ATS units provided with MET information TWR

10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	Additional information (limitation of services, etc.)
	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin Tel.: +48-81-458-1304 Tel. kom.: +48-781-774-244 E-mail: lsm.lublin@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	Aeronautical Meteorological Station Lublin Phone: +48-81-458-1304 Mobile: +48-781-774-244 E-mail: lsm.lublin@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPLB AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	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 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	77.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51°14'15.52"N 022°41'45.37"E 102.7	631.9 626.3
25	257.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51°14'33.68"N 022°43'52.02"E 102.0	626.0 628.6

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
07	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	180 x 90	NIL
25	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	180 x 90	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
07) - NIL	07) - NIL
25) - NIL	25) - NIL

EPLB AD 2.13	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07	2520	2520	2520	2520
25	2520	2520	2520	2520

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPLB AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	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 progru THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	62	NIL
25	ALPA-ATA cat. II SFL	900 m LIH SFL: 300 - 900 m	G	G	PAPI 3° left	54	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL
25	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPLB AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--------------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania <u>Krawędziowe:</u> TWY A - LIM, 5 stopni INTST TWY B - LIM, 5 stopni INTST <u>Światła osi:</u> TWY A - LIM, 5 stopni INTST TWY B - LIM, 5 stopni INTST <u>Światła ochronne RWY:</u> WIG-WAG SB-A, 5 stopni INTST WIG-WAG SB-B, 5 stopni INTST <u>Światła płaszczyzny do zawracania na RWY 25:</u> RTCL, 5 stopni INTST <u>Poprzeczki oczekiwania:</u> Na TWY A, B - 5 stopni INTST	TWY edge and centre line lighting <u>Edge:</u> TWY A - LIM, 5 stages INTST TWY B - LIM, 5 stages INTST <u>Centre line lights:</u> TWY A - LIM, 5 stages INTST TWY B - LIM, 5 stages INTST <u>RWY guard lights:</u> WIG-WAG SB-A, 5 stages INTST WIG-WAG SB-B, 5 stages INTST <u>Runway turn pad lights - RWY 25:</u> RTCL, 5 stages INTST <u>Clearance bars:</u> At TWYs A, B - 5 stages INTST
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	-----------------------------	-------------------------

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Azymuty geograficzne FATO NIL	True BRGs of FATO NIL
5.	Rozporządzone długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	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 Language(s)
1	2	3	4
LUBLIN CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51°15'40"N 022°33'48"E 51°16'13"N 022°37'54"E 51°18'09"N 022°52'17"E 51°17'24"N 022°56'14"E 51°10'55"N 022°58'37"E 51°08'25"N 022°54'16"E 51°07'18"N 022°49'16"E 51°04'14"N 022°35'26"E 51°06'05"N 022°30'39"E 51°07'22"N 022°30'13"E 51°09'22"N 022°29'33"E 51°14'11"N 022°27'56"E 51°15'40"N 022°33'48"E	1500 ft GND	[D]	LUBLIN WIEŻA (136.430 MHz) PL LUBLIN TOWER (136.430 MHz) EN

5	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL
---	---	--------------

Uwagi	Remarks
CTR LUBLIN aktywny w godzinach pracy organu TWR Lublin.	LUBLIN CTR active during the operational hours of Lublin TWR.

EPLB AD 2.18	URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES
--------------	---	---

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
TWR	LUBLIN WIEŻA LUBLIN TOWER	136.430	-	-	MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1.	¹⁾ - see GEN 2.1.

EPLB AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--------------	--	-----------------------------------

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	ISWI	CH56Y	H24	51°14'35.3" N 022°43'34.3" E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/May 20)	SWI	112.200 MHz CH59X	H24	51°14'10.2" N 022°41'07.7" E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	330.950 MHz	H24	51°14'35.3" N 022°43'34.3" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 58 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/May 20) CAT. II	ISWI	111.950 MHz	H24	51°14'13.5" N 022°41'31.3" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPLB AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

2.20.1	Od temperatury 25°C i wyżej samoloty kodu referencyjnego C, D – zawracanie na RWY tylko na końcach RWY. Promień skrętu w czasie zawracania powinien być tak duży, jak to możliwe.	From 25°C and more reference codes C, D aircraft – turning on RWY only on RWY ends. A radius of turn while backtrack should be as large as possible.
2.20.2	Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.	Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.
2.20.3	Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.	Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the handling agent's representative.
2.20.4	Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego z elementami odbłaskowymi.	All persons carrying out their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear bright coloured tops of their outdoor clothing or yellow or orange vests with reflective elements.
2.20.5	Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do minimum dwóch drzwi pasażerskich i obowiązkowej asyście pojazdu straży pożarnej.	The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at minimum two passenger doors and mandatory assistance of a fire fighting vehicle.
2.20.6	Odladzanie tylko na stanowisku 10 przy wyłączonych silnikach. W wyjątkowych sytuacjach po wcześniejszym uzgodnieniu z Dyżurnym Operacyjnym Portu samoloty o napędzie odrzutowym mogą być odladzone na uruchomionych silnikach.	De-icing possible only on stand No. 10 with engines turned off. In exceptional cases, jet aircraft may be de-iced with engines turned on after prior arrangement with the Airport Duty Officer.

EPLB AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------	-------------------------------	----------------------------

NIL

NIL

EPLB 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
-----------	----------------	-------------------

2.22.1	<p>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</p> <p>W TMA Lublin zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.</p> <p>W TMA LUBLIN obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla betonowych RWY 07 oraz RWY 25 lotniska Lublin. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 07 i RWY 25.</p> <p>Procedury SID i STAR w TMA LUBLIN zaprojektowane zostały według kryteriów dla PBN RNP 1. W celu wykonania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNP 1.</p>	<p>IFR FLIGHT PROCEDURES</p> <p>Within the LUBLIN TMA, procedural approach control service is provided. Radar vectoring is not available.</p> <p>Within the LUBLIN TMA, RNP 1 SID and STAR procedures apply for concrete RWY 07 and RWY 25 of Lublin aerodrome. The RNP STAR procedures end at the IAFs of the RWY 07 and RWY 25 instrument approach procedures.</p> <p>The SID and STAR procedures for the LUBLIN TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNP 1 operations.</p>
--------	---	--

Statki powietrzne niezdolne do wykonywania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z organem ATC. Takie statki powietrzne mogą spodziewać się wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/DME SWI opublikowanej na mapie AD 2 EPLB 5-1-1.

W procedurach SID RNP 1 w TMA LUBLIN przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodnie z PAN-OPS (ICAO DOG 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPLB.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

Należy pamiętać, że w CTR EPLB oraz TMA EPLB do poziomu FL 95 obowiązuje klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR i TMA EPLB, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLB 2.22.3.2.5.2.

2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID
Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID
Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP1
W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS or VOR or RNAV GNSS) i lądowanie.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP1
Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

2.22.2.3 RUCH SZKOLNY I TRENINGOWY IFR

- a) W warunkach VMC
Zniżyć do wysokości 1500 ft AMSL i wykonać dolot do punktu SIERRA lub TANGO. Oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN.
- b) W warunkach IMC
Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

We wszystkich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na statki powietrzne w locie VFR mogące oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska. Krążenie z widocznością jest dozwolone wyłącznie po południowej stronie lotniska.

Aircraft not capable of RNP 1 operations are to advise ATC on first contact. Such aircraft may expect instructions to fly one of the SWI DVOR/DME arrival routes published on chart AD 2 EPLB 5-1-1.

For the RNP 1 SID procedures within the LUBLIN TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration complies with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3). That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all EPLB SIDs.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

It should be remembered that the EPLB CTR and EPLB TMA up to FL 95 are Class D airspace. Caution shall be exercised due to increased VFR traffic within the EPLB CTR and TMA, especially in case of radio communication failure on VFR flights which may be holding at the VFR points: TANGO north of AD and SIERRA south of AD at 1500 ft AMSL, according to AD 2 EPLB 2.22.3.2.5.2.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS DEPARTING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flights on SIDs
Set the transponder to 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

Radio communication failure procedure for flights other than SIDs
Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

ARRIVING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flights on RNP1 STARs
If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR or RNAV GNSS) approach and land.

Radio communication failure procedure for flights other than RNP1 STARs
Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue the flight to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

IFR TRAINING TRAFFIC

In VMC
Descend to 1500 ft AMSL and arrive at the point SIERRA or TANGO. Hold for light signals emitted from the LUBLIN TWR.

In IMC
Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

In all cases attention should be paid to possible VFR flights holding at the VFR points. TANGO north of the aerodrome and SIERRA south of the aerodrome. Visual circling is possible only on the southern part of the aerodrome.

2.22.2.4 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

Loty szkolne IFR w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od LUBLIN TWR. Tel. +48-22-574-7746.

Loty techniczne w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od LUBLIN TWR. Tel. +48-22-574-7746.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR**2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR LUBLIN:**

DELTA	51°20'44"N 022°38'26"E	na południe od m. Niemce - szklarnie
BRAVO	51°05'25"N 022°17'16"E	m. Borzechów - stadion
ROMEO	51°19'42"N 022°59'49"E	kopalnia Bogdanka
JULIETT	51°06'03"N 022°34'58"E	m. Jabłonna-Majątek - jezioro
KILO	51°06'57"N 022°45'43"E	m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg
LIMA	51°18'14"N 022°52'13"E	m. Łęczna - most
ECHO	51°09'38"N 022°56'43"E	m. Biskupice - skrzyżowanie
PAPA	51°07'48"N 022°50'13"E	na zachód od m. Piaski
SIERRA	51°13'18"N 022°44'31"E	m. Franciszków - przejazd kolejowy
TANGO	51°16'49"N 022°42'14"E	m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości
WHISKEY	51°20'59"N 022°20'42"E	m. Garbów - kościół
ZULU	51°10'40"N 022°31'42"E	Zalew Zemborzycki

2.22.3.2 Trasy VFR

Trasa VFR nr 1: punkt WHISKEY (m. Garbów - kościół) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 2: punkt DELTA (na południe od m. Niemce - szklarnie) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 3: punkt ROMEO (kopalnia Bogdanka) – punkt LIMA (m. Łęczna - most) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 4: punkt ECHO (Biskupice - skrzyżowanie) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 5: punkt PAPA (na zachód od m. Piaski) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 6: punkt KILO (m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 7: punkt BRAVO (m. Borzechów - stadion) – punkt JULIETT (m. Jabłonna-Majątek - jezioro) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

Trasa VFR nr 8: punkt ZULU (Zalew Zemborzycki) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN.

2.22.3.2.1 Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPLB i w kręgu oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.3.2.2 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a) wlot w CTR/TMA LUBLIN odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR LUBLIN. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;

b) jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR LUBLIN przed wlotem do CTR/TMA LUBLIN.

TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

IFR training flights within the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TWR and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Technical flights within the the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TWR and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

VFR FLIGHT PROCEDURES**List of visual reference points to be used in VFR arrivals and departures to/from LUBLIN CTR:**

DELTA	51°20'44"N 022°38'26"E	south of Niemce town - greenhouses
BRAVO	51°05'25"N 022°17'16"E	Borzechów - stadium
ROMEO	51°19'42"N 022°59'49"E	Bogdanka mine
JULIETT	51°06'03"N 022°34'58"E	Jabłonna-Majątek town -lake
KILO	51°06'57"N 022°45'43"E	Majdanek Kozicki town - road crossing
LIMA	51°18'14"N 022°52'13"E	Łęczna town - bridge
ECHO	51°09'38"N 022°56'43"E	Biskupice town - intersection
PAPA	51°07'48"N 022°50'13"E	south of Piaski town
SIERRA	51°13'18"N 022°44'31"E	Franciszków town - level crossing
TANGO	51°16'49"N 022°42'14"E	Turka town - forest south-east of the town
WHISKEY	51°20'59"N 022°20'42"E	Garbów town - church
ZULU	51°10'40"N 022°31'42"E	Zemborzycki Reservoir

VFR routes

VFR route No. 1: point WHISKEY (Garbów town - church) – point TANGO (Turka town - forest to the south-east) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 2: point DELTA (south of Niemce town - greenhouses) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 3: point ROMEO (Bogdanka mine) – point LIMA (Łęczna town - bridge) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 4: point ECHO (Biskupice town - intersection) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 5: point PAPA (west of Piaski town) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 6: point KILO (Majdanek Kozicki town - road crossing) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 7: point BRAVO (Borzechów town - stadium) – JULIETT (Jabłonna-Majątek town - lake) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

VFR route No. 8: point ZULU (Zemborzycki Reservoir) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome.

Flights along the VFR routes in controlled airspace of EPLB and in the holding pattern shall be conducted at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

entry into the LUBLIN CTR/TMA is subject to clearance from LUBLIN TWR. The clearance can be forwarded by WARSZAWA FIS;

unless instructed otherwise by the WARSZAWA FIS officer, the flight crew shall contact LUBLIN TWR prior to entry into the LUBLIN CTR/TMA.

- 2.22.3.2.3 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: SIERRA lub TANGO. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.
- 2.22.3.2.4 Start w CTR LUBLIN z miejsca innego niż lotnisko LUBLIN jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia LUBLIN TWR. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z LUBLIN TWR.
- 2.22.3.2.5 Utrata łączności w locie VFR
- 2.22.3.2.5.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR/TMA LUBLIN, wlot do CTR/TMA LUBLIN jest zabroniony.
- 2.22.3.2.5.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA LUBLIN i nastąpi utrata łączności w locie, należy:
- a) w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu TANGO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;
 - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
 - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem TANGO do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem TANGO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kolowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.
- b) w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;
 - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
 - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem SIERRA do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem SIERRA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kolowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.
- c) jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem TANGO/SIERRA na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.
- 2.22.3.2.5.3 Jeżeli to możliwe, powyższe zasady dotyczą również szybowców i innych statków powietrznych bez napędu.
- 2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR**
- Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).
- In high traffic density an aircraft flying under VFR may expect holding at the points: SIERRA or TANGO. The holding procedure shall be flown at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.
- A take-off within the LUBLIN CTR from a site other than LUBLIN aerodrome is subject to clearance from LUBLIN TWR. If no two-way radio communication with LUBLIN 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.
- Radio communication failure during VFR flight
- In the event of radio communication failure before entry into the LUBLIN CTR/TMA, the entry is forbidden.
- If an aircraft has obtained permission to enter the LUBLIN CTR/TMA and a radio communication failure occurs in flight, the following procedures shall be observed:
- during arrival and approach from the northern side of the aerodrome:
- proceed to point TANGO and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower;
 - during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights;
 - after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - after receiving a red signal, hold at point TANGO until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at TANGO for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - after landing leave the RWY by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.
- during arrival and approach from the southern aerodrome side:
- proceed to point SIERRA and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower.
 - during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights.
 - after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - after receiving a red signal hold at point SIERRA until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at point SIERRA for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
 - after landing leave the RWY immediately by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.
- if possible, hold at point TANGO/SIERRA at an altitude of 1500 ft AMSL and watch out for flights in the circuit.
- If possible, the above rules are also applicable to gliders and other non-powered aircraft.
- SPECIAL VFR FLIGHTS**
- If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

RWY 25 może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

2.22.5.1 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.5.1.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli:

- a) RVR na jednym z trzech punktów pomiarowych osiągnie 800 m z tendencją pogarszania widzialności,
- b) lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft z tendencją obniżenia podstawy.

2.22.5.1.2 Wprowadzenie LVP nastąpi, jeśli widzialność RVR zmniejszy się w jednym z trzech punktów pomiarowych RVR poniżej 550 m lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie do 200 ft i niżej.

2.22.5.1.3 Odwołanie LVP nastąpi, jeśli widzialność RVR w trzech punktach pomiarowych wzrośnie do 600 m RVR lub więcej i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba wzrośnie powyżej 200 ft z tendencją dalszej poprawy.

2.22.5.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

2.22.5.2.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".

2.22.5.2.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z konieczności zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi oraz warunku kołowania w tył po pasie w TWY A dla lądujących statków powietrznych.

2.22.5.2.3 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 25 i RWY 07. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

2.22.5.2.4 Operacje lądowania na lotnisku EPLB w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) – lądowanie CAT II RWY 25 przy RVR nie mniej jak 300 m na wszystkich trzech punktach pomiarowych.

2.22.5.2.5 W czasie trwania LVP kołowanie na APRON 1 lub APRON 2 odbywa się w asyście FOLLOW ME.

2.22.5.2.6 Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty Follow Me. Na pozostałych drogach kołowania asysta Follow Me jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

Minimalną wartością do kołowania po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej lub za Follow Me jest RVR nie mniejsza niż 75 m.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

the flight will be performed during daytime only,

the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain, ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

the ceiling is not less than 600 ft,

the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

RWY 25 is suitable for ILS Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Operability of necessary facilities is a requirement to carry out Cat. II operations.

Criteria for the initiation and termination of LVP

The LVP preparation phase will be commenced when:

RVR at one of the three reporting positions reaches 800 m with a tendency of deterioration of visibility,

or the base of cloud covering more than half the sky falls to 300 ft with a tendency of lowering the base.

LVP operations will be commenced if the RVR reduces at one of the three RVR reporting positions below 550 m or the base of cloud covering more than half the sky falls to 200 ft and less.

LVP will be terminated if the RVR increases at three reporting points to 600 m or more and the base of cloud covering more than half the sky increases above 200 ft with a tendency of further improvement.

Description of Low Visibility Operations (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the necessity of increased spacing between arriving aircraft and a requirement for landing aircraft to backtrack into TWY A .

Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 25 and RWY 07. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

Low visibility landing operations (LVP) at EPLB aerodrome – RWY 25 CAT II landing with RVR not less than 300 m at all three reporting positions.

During LVP, taxiing to APN 1 or APN 2 is performed with the marshaller's assistance.

Taxiing on TWYs equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of the FOLLOW ME. Assistance of FOLLOW ME is required on other TWYs when the RVR falls below 550 m.

The minimum RVR value for taxiing along taxiways equipped with working centre line lights or after Follow Me is less than 75 m.

2.22.5.2.7 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR EPLB użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działania opisane w punktach od 2.22.5.2.1 do 2.22.5.2.2 nie będą stosowane.

Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach, on initial contact with EPLB TWR. In such circumstances measures described in items 2.22.5.2.1 to 2.22.5.2.2 above will not be applied.

EPLB AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku LUBLIN dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.	Air carriers should ensure that the handling agent at LUBLIN aerodrome has a tow bar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the handling agent.
2.23.2	Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.	Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.
2.23.3	Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.	Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Airport Duty Officer.
2.23.4	Brak możliwości płatności gotówką za paliwo Jet A-1 oraz Avgas 100LL.	Payment in cash for Jet A-1 and Avgas 100LL unavailable.
2.23.5	Zamiar tankowania paliwa Avgas należy zgłosić w punkcie 18 planu lotu lub przy pierwszym kontakcie radiowym: znak wywoławczy: „Lublin Koordynacja” częstotliwość 131,505 MHz.	An intention to refuel with Avgas shall be notified in point 18 of the flight plan or while initial radio contact: call sign: "Lublin Coordination", frequency 131.505 MHz.
2.23.6	Podmioty nie posiadające indywidualnej umowy z LOTOS S.A. na tankowanie po godzinie 22.00 LMT płacą dodatkowo 500 PLN za obsługę w nocy.	The entities which do not have individual contracts with LOTOS S.A. for refuelling after 22.00 LMT shall pay additionally PLN 500 for night service.
2.23.7	Stanowisko postojowe nr 9 dostępne tylko na indywidualną decyzję Dyżurnego Operacyjnego Portu	Aircraft stand No. 9 available only at the discretion of the Aerodrome Duty Officer.
2.23.8	MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA	BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC IN THE VICINITY OF THE AERODROME
2.23.8.1	Migracja ptaków Przeloty stad gawronów (do kilkuset osobników) przecinających oś RWY 07 z południa na północ, na około 1 km przed i za progiem RWY 07, około godziny przed i po wschodzie słońca oraz z północy na południe na godzinę przed i po zachodzie słońca przez cały rok.	Bird migration Passages of flocks of rooks (up to several hundred individuals) crossing RWY 07 centre line from the south to the north, about 1 km before and behind RWY 07, about an hour before and after sunrise and from the north to the south - before and after sunset throughout the year.
2.23.8.2	Ostrzeżenie Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie drogi startowej ze zwierzętami związane z wzmogoną aktywnością ptaków: gawron – cały rok, najczęściej październik, listopad, szpak – od lutego do czerwca, mewa siwa – wrzesień, listopad, myszółów – cały rok, mewa śmieszka – marzec, listopad, pustulka – cały rok, najczęściej od sierpnia do stycznia, czajka – od lutego do kwietnia, bocian biały – od marca do lipca, jaskółka dymówka – od marca do sierpnia, kwiczoł – od października do marca. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: jerzyki, zające, lisy.	Warning There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals in the vicinity of the RWY due to increased bird activity: rook – throughout the year, October and November the most, starling – from February to June, grey seagull – September, November, buzzard – throughout the year, black-headed gull – March, November, kestrel – throughout the year, from August to January the most, lapwing – from February to April, white stork – from March to July, barn swallow – from March to August, fieldfare – from October to March. Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: swifts, hares, foxes.

EPLB AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPLB 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPLB 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
AD 2 EPLB 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLB 4-2-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)
AD 2 EPLB 4-2-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLB 5-1-1	RWY 07/25	RWY 07/25
AD 2 EPLB 5-3-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)

AD 2 EPLB 5-3-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLB 6-1-1	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-1-3	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-1	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-3	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-5	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-7	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes