

EPMO AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPMO - WARSZAWA/Modlin		

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

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja lotniska 52°27'04"N 020°39'07"E	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 52°27'04"N 020°39'07"E
2.	Odległość, kierunek od miasta 6 km (3.24 NM) 127°GEO od Nowego Dworu Mazowieckiego.	Direction and distance from city 6 km (3.24 NM) 127°GEO FM Nowy Dwór Mazowiecki.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 344 ft/26.3°C	Elevation/Reference temperature 344 ft/26.3°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 102 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 102 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2020)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 5°E (2020)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, telex, AFS Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-22-346-4000 Faks: +48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone:+48-22-346-4000 Fax:+48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi <u>Dyżurny Operacyjny Portu:</u> Tel.: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Faks: +48-22-346-4479 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl <u>Koordinatorzy ruchu naziemnego:</u> Tel.: +48-22-346-4480 Tel. kom.: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl <u>TWR:</u> Tel.: +48-22-574-5518, +48-81-452-5518 +48-22-574-5519, +48-81-452-5519 Faks: +48-22-574-5527, +48-81-452-5527 E-mail: epmo@pansa.pl <u>Dowódca Zmiany SOL:</u> Tel.: +48-22-346-4750 Tel. kom.: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl W przypadku awarii centrali 346-xxxx należy zmienić numer centrali na 326-xxxx.	Remarks <u>Aerodrome Duty Officer:</u> Phone: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Fax: +48-22-346-4479 Mobile: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl <u>Marshalls:</u> Phone: +48-22-346-4480 Mobile: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl <u>TWR:</u> Phone: +48-22-574-5518, +48-81-452-5518 +48-22-574-5519, +48-81-452-5519 Fax: +48-22-574-5527, +48-81-452-5527 E-mail: epmo@pansa.pl <u>Aerodrome Security Service Shift Commander:</u> Phone: +48-22-346-4750 Mobile: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl In case of switchboard failure, dial the prefix 326-xxxx instead of 346-xxxx.

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

1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24 Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400).	Health and sanitation H24 Border Sanitary and Epidemiological Station: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400).
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg NIL	ATS Reporting Office (ARO) NIL

6.	Biuro Meteorologiczne H24	MET Office H24
7.	Służby Ruchu Lotniczego TWR: MON-FRI, SUN 0500-2300 (0400-2200) SAT 0500-2359 (0400-2259) AFIS: poza godzinami pracy TWR.	ATS TWR: MON-FRI, SUN 0500-2300 (0400-2200) SAT 0500-2359 (0400-2259) AFIS: Outside TWR working hours.
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.	Handling ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.	De-icing ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.
12.	Uwagi Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1	Remarks Current working hours of TWR are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1

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

1.	Środki załadownicze transportery taśmowe przyczepy do bagażu ciągarci elektryczne do przewozu bagażu urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich	Cargo-handling facilities self-propelled belt loaders baggage carts electric ramp tractors "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1 AVGAS	Fuel/Oil types JET A-1 AVGAS
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność JET A-1: 34000 L, 3 x 37000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L	Fuelling facilities/Capacity JET A-1: 34000 L, 3 x 37000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L
4.	Urządzenia do odladzania Mallaghan TA8200 – w zakresie ASP.	De-icing facilities Mallaghan TA8200 - provided by ASP.
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	Repair facilities for visiting aircraft Up to MTOW 5700 kg.
7.	Uwagi Aviation Support Poland sp. z o.o. Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5079 Tel. kom.: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR Kierownik zmiany obsługi pasażerskiej: Tel.: +48-22-346-5078 Tel. kom.: +48-504-175-899 E-mail: wmpax@ryanairsun.com AMC Aviation Sp. z o.o. Obsługa techniczna oraz handlingowa, hangarowanie samolotów Handling: Tel. kom.: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Serwis & AOG: Tel. kom.: +48-601-629-629 E-mail: maintenance@amcaviation.eu WELCOME Airport Services Sp. z o.o. Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5380 Tel kom.: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl	Remarks Aviation Support Poland sp. z o.o. Duty Manager: Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR Passenger Services Duty Manager: Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-504-175-899 E-mail: wmpax@ryanairsun.com AMC Aviation Sp. z o.o. Maintenance and handling service, hangar facilities Handling: Mobile: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Service & AOG: Mobile: +48-601-629-629 E-mail: maintenance@amcaviation.eu WELCOME Airport Services Sp. z o.o. Duty Manager: Phone: +48-22-346-5380 Mobile: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl

<p>Tankowanie</p> <p>ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-24-286-8057 Tel. kom.: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl</p> <p>Akceptowane są następujące formy płatności za paliwo: AVGAS: karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; Jet A-1: a) karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.</p>	<p>Fuelling</p> <p>ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone: +48-24-286-8057 Mobile: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl</p> <p>The following forms of payment for fuel are accepted: AVGAS: credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; Jet A-1: a) credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

EPMO AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele W mieście.	Hotels In the city.
2.	Restauracje W mieście, bufety w terminalu pasażerskim.	Restaurants In the city, snack-bars in the passenger terminal.
3.	Środki transportu Taksówki, komunikacja miejska (PKS).	Transportation Taxi, municipal transport: Polish bus transport operator (PKS).
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc na lotnisku.	Medical facilities First aid at the aerodrome.
5.	Usługi bankowe i pocztowe W mieście, bankomat i kantor wymiany walut w terminalu pasażerskim.	Bank and Post office In the city, cash dispenser and exchange office in the passenger terminal.
6.	Informacja turystyczna NIL	Tourist office NIL
7.	Uwagi Informacja Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Tel.: +48-22-346-4363 Infolinia: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (dla dzwoniących z telefonów komórkowych i z zagranicy)	Remarks Information for passengers Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Phone: +48-22-346-4363 Callcentre: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (if calling on a mobile phone or from abroad)

EPMO AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	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 pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3 samochód operacyjny - ruchome stanowisko kierowania - 1 ambulans - 1 łódź ratownicza - 1.	Rescue equipment rescue and fire fighting vehicles - 3 operational vehicle - movable control post - 1 ambulance - 1 rescue boat - 1.
3.	Możliwość usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Ciągniki; Poduszki pneumatyczne.	Capability for removal of disabled aircraft Up to MTOW 5700 kg. Tractors; Air cushions.
4.	Uwagi Tel.: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Tel. kom.: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl	Remarks Phone: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Mobile: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl

EPMO 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 oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 8, plug na ciągniku rolniczym - 3, plug wirnikowy - 2, rozsiwalnik - 3, opryskiwacz - 3.	Type(s) of clearing equipment snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 8, tractor-mounted snow plough - 3, rotary plough - 2, spreader - 3, sprayer - 3.

2.	Kolejność oczyszczania TWY B, RWY, TWY: A1, C, A2, D, A3, E, APN 1, APN SW, APN GA2, APN GA1, TWY W, FATO, TWY S, APN GA 3.	Clearance priorities TWY B, RWY, TWYs: A1, C, A2, D, A3, E, APN 1, APN SW, APN GA2, APN GA1, TWY W, FATO, TWY S, APN GA 3.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odladzania sztucznych nawierzchni lotniska stosuje się: - KAC, dla płynów z octanem potasu; - KFOR, dla płynów mrówczan potasu; - NAAC, dla ciał stałych z octanu sodu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for de-icing: - KAC, for potassium acetate fluids; - KFOR, for potassium formate fluids; - NAAC, for sodium acetate solids; - NAFO, for sodium formate solids.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: Skoda Octavia ASFT.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: Skoda Octavia ASFT.

EPMO AD 2.8	PLYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
--------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------

1.	Nawierzchnia i nośność płyty APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Częściowo trawiasta (możliwość kotwiczenia SP)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T	Apron surface and strength APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Partially grass (ACFT may be tied down)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T
2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY A1 - 18 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY A2 - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23 m - od TWY C do APN 1 stanowisko nr 10, 18 m - od APN 1 stanowisko nr 10 do stanowiska nr 1, 15 m - od APN 1 stanowisko nr 1 do TWY D) TWY A3 - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18 m) TWY B - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY C - 23 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T TWY D - 16 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY E - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18 m) TWY J - 22 m, NIL TWY S - 14 m, CONC, PCN 20 R/B/X/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY U - 22 m, NIL TWY V1 - 22 m, NIL TWY V2 - 22 m, NIL TWY W - 32 m, PCN 53 F/B/W/T (tylko dla śmigłowców) TWY Z - 22 m, NIL	TWY width, surface and strength TWY A1 - 18 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY A2 - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23 m - FM TWY C to APN 1 stand No. 10, 18 m - FM APN 1 stand No. 10 to stand No. 1, 15 m - FM APN 1 stand No.1 to TWY D) TWY A3 - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18 m) TWY B - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY C - 23 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T TWY D - 16 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T (reference code A and B aircraft only) TWY E - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18 m) TWY J - 22 m, NIL TWY S - 14 m, CONC, PCN 20 R/B/X/T (reference code A and B aircraft only) TWY U - 22 m, NIL TWY V1 - 22 m, NIL TWY V2 - 22 m, NIL TWY W - 32 m, PCN 53 F/B/W/T (helicopters only) TWY Z - 22 m, NIL
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.	ACL and elevation APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS INS	VOR/INS checkpoints INS
5.	Uwagi TWY A2, A3, E, S oraz APN 1 - występują lokalne uszkodzenia i nierówności nawierzchni. TWY V1, V2, U, J, Z - powietrzne TWYs. APN GA2 - możliwość kotwiczenia w części trawiastej. Sprzęt do kotwiczenia zabezpiecza użytkownik statku powietrznego. TWY D, S - możliwość kołowania statków powietrznych tylko od świtu do zmierzchu, od zmierzchu do świtu kołowanie z asystą Follow Me. Przyjmowanie samolotów kodu wyższego (D i E) niż kod referencyjny lotniska (4C) opisane w AD 2.23.	Remarks TWYs A2, A3, E, S and APN 1 - surface irregularities are present in some areas. TWYs V1, V2, U, J, Z - air TWYs. APN GA2 - ACFT may be tied down in the grass portion. Aircraft operator is responsible for the anchoring equipment. TWYs D, S - ACFT taxiing is possible only from dawn until dusk, from dusk until dawn - with Follow Me assistance. Accepting aircraft of a code higher (D and E) than AD reference code (4C) is described in AD 2.23.

EPMO AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych Oznakowanie poziome i pionowe. Podświetlane znaki pionowe - A1, A2, A3, B, C, E.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Markings and signs. Illuminated signs - A1, A2, A3, B, C, E.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania Oznakowanie dzienne: RWY: prog, strefy przyziemienia, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe. TWY A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z: osi, krawędzi. TWY B, C, D, E: miejsca oczekiwania przed RWY. TWY W: osi. Światła: RWY 08: prog, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe. RWY 26: prog, osi, krawędziowe, końcowe. TWY A1, A2, A3, B, C, E: krawędziowe.	RWY and TWY markings and lights Markings for day use: RWY: threshold, touchdown zone, centre line, RWY designators, edge. TWYs A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z: centre line, edge. TWYs B, C, D, E: RWY holding position. TWY W: centre line. Lights: RWY 08: threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. RWY 26: threshold, centre line, edge, end. TWYs A1, A2, A3, B, C, E: edge.
3.	Poprzeczki zatrzymania B, C	Stop bars B, C
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMO 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
08/APCH	Maszt - Zakroczym - Ost./Mast - Zakroczym - Ost.	MO002-2015-2	52°26'51.6" N	020°35'00.6" E	165	499	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
Maszt - Twierdza Modlin/Mast - Fort Modlin	MO003-2015-3	52°26'23.1" N	020°39'58.9" E	166	512	TAK/TAK, YES/YES
Komin - Twierdza Modlin/Chimney - Fort Modlin	MO005-2015-5	52°26'25.2" N	020°40'00.8" E	148	496	NIE/NIE, NO/NO
Antena monitora GP/GP monitoring antenna	MO007-2015-7	52°26'55.3" N	020°38'15.2" E	21	361	NIE/TAK, NO/YES
Antena ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna	MO008-2015-8	52°26'55.8" N	020°38'20.1" E	49	387	TAK/TAK, YES/YES
Antena RVR-1/RVR-1 antenna	MO013-2020-13	52°26'56.4" N	020°38'21.8" E	9	347	TAK/NIE, YES/NO
Wiatromierz-1/Anemometer-1	MO009-2015-9	52°26'56.5" N	020°38'23.3" E	33	372	TAK/TAK, YES/YES
Antena RVR-2/RVR-2 antenna	MO011-2015-11	52°27'00.6" N	020°39'07.7" E	9	350	TAK/NIE, YES/NO
Wiatromierz-3/Anemometer-3	MO010-2015-10	52°27'05.2" N	020°39'58.7" E	33	378	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - zachodni/Wind direction indicator - W	MO006-2015-6	52°27'05.3" N	020°38'14.5" E	28	364	TAK/TAK, YES/YES
Antena RVR-3/RVR-3 antenna	MO012-2015-12	52°27'05.4" N	020°40'00.3" E	9	353	TAK/NIE, YES/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 przebiegają powierzchniowo 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.

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

1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET office outside hours H24

3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Period of validity Central Aeronautical Forecasting Office – Meteorological Watch Office 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami TAF 24 HR.	Trend forecast/Interval of issuance TAF 24 HR.
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-22-346-4485	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-22-346-4485
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 Telefon, internet.	Supplementary equipment available for providing information Phone, internet.
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.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin Tel.: +48-22-346-4485 Tel. kom.: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592 Faks: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	Additional information (limitation of services, etc.) Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin Phone: +48-22-346-4485 Mobile: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592 Fax: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPMO AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--------------	------------------------------------------	---------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek 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 (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progno (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progno 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	81.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52°26'58.24"N 020°38'01.30"E 102.0	341.0 340.0
26	261.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52°27'10.54"N 020°40'12.14"E 102.0	340.0 342.0

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)	OFZ
1	7	8	9	10	11
08	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	NIL
26	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	NIL

Uwagi	Remarks
RESA przy THR 08: 90 x 90 m, przy THR 26: 90 x 230 m.	RESA next to THR 08: 90 x 90 m, next to THR 26: 90 x 230 m.
08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)
26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)

EPMO AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
08	2500	2500	2500	2500
26	2500	2500	2500	2500

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO AD 2.13.1	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
----------------	-----------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
08	D	1805	1805	1805
26	C	1810	1810	1810

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
---------------------	----------------------------------------------------	-------------------------------------

RWY ID	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
08	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	52 ft	900 m
26	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3.5° left	49 ft	NIL

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	2500 m / 15 m	FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
26	2500 m / 15 m	FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO 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 mapa AD 2 EPMO 1-1-1.	LDI location and lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometr: see chart AD 2 EPMO 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania Krawędziowe: A1, A2, A3, B, C, E.	TWY edge and centre line lighting Edge: A1, A2, A3, B, C, E.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwywe (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

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

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) progu FATO Undulacja geoidy 52°26'58,91"N 20°39'56,33"E	Coordinates (WGS-84) of THR of FATO Geoid undulation 52°26'58,91"N 20°39'56,33"E
2.	Wzniesienie strefy FATO (ft) 346 ft AMSL	FATO elevation (ft) 346 ft AMSL
3.	Wymiary strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie 38 x 38 m; darniowa; śmigłowce lekkie; oznakowanie dzienne.	FATO area dimensions, surface, strength and marking 38 x 38 m; grass; light helicopters; markings for day use.
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO 257°/077° GEO	True and MAG BRG of FATO 257°/077° GEO
5.	Deklarowane rozporządalne długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMO AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE
---------------------	------------------------------------------	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	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
WARSZAWA/Modlin CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°29'01"N 020°21'30"E 52°34'53"N 020°38'04"E 52°35'18"N 020°39'16"E 52°34'22"N 020°46'55"E 52°29'57"N 020°51'26"E 52°27'06"N 020°52'20"E 52°22'54"N 020°36'00"E 52°22'56"N 020°30'27"E 52°26'00"N 020°21'45"E 52°29'01"N 020°21'30"E	2000 ft GND	[D]	MODLIN WIEŻA (123.930 MHz) PL MODLIN TOWER (123.930 MHz) EN
WARSZAWA/Modlin (EPMO) ATZ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°29'01"N 020°21'30"E 52°34'53"N 020°38'04"E 52°35'18"N 020°39'16"E 52°34'22"N 020°46'55"E 52°29'57"N 020°51'26"E 52°27'06"N 020°52'20"E 52°22'54"N 020°36'00"E 52°22'56"N 020°30'27"E 52°26'00"N 020°21'45"E 52°29'01"N 020°21'30"E	2000 ft GND	[G]	NIL

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość (MHz) Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4
APP	Warszawa DIRECTOR	129.380	0500-2300 (0400-2200)
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	128.805	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	135.930	H24
TWR	MODLIN DELIVERY	119.680	0500-2100 (0400-2000)
TWR	MODLIN WIEŻA MODLIN TOWER	123.930	MON 0500 - MON 2300 (MON 0400 - MON 2200) TUE 0500 - TUE 2300 (TUE 0400 - TUE 2200) WED 0500 - WED 2300 (WED 0400 - WED 2200) THU 0500 - THU 2300 (THU 0400 - THU 2200) FRI 0500 - FRI 2300 (FRI 0400 - FRI 2200) SAT 0500 - SAT 2359 (SAT 0400 - SAT 2259) SUN 0500 - SUN 2300 (SUN 0400 - SUN 2200)

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

EPMD AD 2.19 | RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA | RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklinacja dla VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: declination)	ID	Częstotliwość Frequency	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84)/ Position of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IMDX	CH20X	H24	52°26'55.8" N 020°38'20.1" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Nov 11)	MOL	116.600 MHz CH113X	H24	52°27'08.6" N 020°40'40.0" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Wskazania DME w sektorze 260°-310° nie mogą być używane do celów nawigacyjnych. Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400). DME indications in the 260°-310° sector shall not be used for navigation purposes.
ILS GP	-	334.100 MHz	H24	52°26'55.8" N 020°38'20.1" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 56 ft GP 3.0°
ILS LOC (4°E/Jan 11)	IMDX	108.300 MHz	H24	52°27'12.0" N 020°40'27.3" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMD AD 2.20 | LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE | LOCAL AERODROME REGULATIONS

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

2.20.1.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU WARSZAWA/MODLIN

Służba ATC lotniska Warszawa/Modlin między godzinami 0500 - 2100 (0400 - 2000) w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko MODLIN DELIVERY pracujące na częstotliwości 119,680 MHz. W czasie pracy operacyjnej stanowiska TWR i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

2.20.1.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z MODLIN DELIVERY na częstotliwości 119,680 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- planowany poziom przelotu (jeśli inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu,
- informację o braku możliwości wykonania SID.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

Poza godzinami pracy operacyjnej stanowiska DELIVERY lub w przypadku braku odpowiedzi MODLIN DELIVERY po trzykrotnym wywołaniu należy nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA na częstotliwości 123,930 MHz.

2.20.1.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW, KOŁOWANIE, START I LĄDOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez MODLIN WIEŻA, częstotliwość 123,930 MHz.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

ATC PROCEDURES AT WARSZAWA/MODLIN AERODROME

ATC service of Warszawa/Modlin aerodrome opens MODLIN DELIVERY on frequency 119.680 MHz between 0500 - 2100 (0400 - 2000) during increased volume of air traffic. During operational hours TWR and DELIVERY stands operate on the basis of provisions and procedures mentioned below.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall establish radio contact with MODLIN DELIVERY on 119.680 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

- aircraft call sign,
- parking position number,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.
- information on lack of possibility to perform a SID operation.

Clearances are issued 30 minutes before EOBT/CTOT at the earliest.

Outside DELIVERY operational hours or when there is no response from MODLIN DELIVERY following three calls, communication shall be established with MODLIN TOWER on 123.930 MHz.

PUSH-BACK, START-UP, TAXI, ARRIVAL AND DEPARTURE CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by MODLIN TWR, frequency 123.930 MHz.

2.20.1.2 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ**2.20.1.2.1 ODLOTY**

Slużby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Zaloga powinna upewnić się, uwzględniając bezpieczeństwo i standardowe procedury operacyjne, że jest w stanie dokołować do właściwego punktu oczekiwania i zająć RWY natychmiast po rozpoczęciu rozbiegu lub dobiegu przez poprzedzający statek powietrzny.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej, powinny być ograniczone do minimum. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

Jeśli droga kołowania pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.

2.20.1.2.2 PRZYLOTY

Przypomina się załogom, że szybkie zejścia z RWY pozwalają służbom ATC na zastosowanie minimalnych separacji podczas podejścia końcowego, które pozwalają maksymalnie wykorzystać drogę startową i minimalizują konieczność stosowania manewru po nieudanym podejściu.

Slużby ATC mogą zasugerować inną drogę opuszczenia RWY. Taka informacja zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**DEPARTURES**

ATC assumes that each aircraft, when instructed to line-up, is ready for immediate take-off.

Pilots shall ensure, commensurating with safety and standard operating procedures, that they are able to taxi into the correct position and line up the RWY as soon as the preceding aircraft has commenced its take-off roll or its landing roll.

Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the RWY shall be minimized as much as possible. Pilots unable to comply with these requirements shall notify the ATC as soon as possible.

If the taxi distance between the parking stand and holding position is short, it is suggested to finish the passenger cabin safety procedures demo before vacating the parking stand.

ARRIVALS

Pilots are reminded that a rapid exit from the RWY enables the ATC to apply the minimum spacing on final approach that will achieve a maximum RWY utilisation and will minimize the occurrence of go-arounds.

ATC may suggest an exit from the RWY other than the preferred one. Such information will be provided during final approach.

EPMO AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**NOISE ABATEMENT PROCEDURES****2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE**

Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku WARSZAWA/Modlin ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystywaniu drogi startowej w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC:

Doloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

Odloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

UWAGA:

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC (patrz GEN 2.1), w celu zmniejszenia emisji hałasu zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej.

Ograniczenie hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

- a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b) przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft AAL albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;
- c) kiedy podejście do lądowania wymaga minimów pionowych większych niż 300 ft AAL i podstawa chmur jest niższa niż 800 ft AAL lub widzialność jest mniejsza niż 3000 m;
- d) gdy składowa wiatru boczny, włączając porywy, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylny, włączając porywy, przekracza 9 km/h (5 kt);
- e) kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS**

The following noise abatement runway preference system has been established for WARSZAWA/Modlin aerodrome between 2100 and 0500 (2000 and 0400) hrs UTC:

Arrivals:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

Departures:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

NOTE:

Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) hrs UTC (see GEN 2.1), it is advised that noise emission is reduced by using reverse thrust, extending landing roll and using full runway distance to reduce engine power during take-off.

Noise abatement shall not be a decisive factor in the selection of runway under the following circumstances:

- a) if the runway is not clean and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil, or other substances.
- b) during landing, when the ceiling is less than 500 ft AAL or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;
- c) when the approach for landing requires vertical minima greater than 300 ft AAL and the cloud base is less than 800 ft AAL or the visibility is less than 3000 m;
- d) when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt) or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt);
- e) when a wind shear has been reported or forecast, or thunderstorms affecting arrivals and departures are expected.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku WARSZAWA/Modlin powinni stosować własne procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

W przypadku braku własnych procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się aby odloty z lotniska Warszawa/Modlin wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP 1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych, tom I – Procedury lotu, część I, dział 7.

2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie której statek powietrzny podchodzący do lądowania zniża się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego w celu zredukowania wpływu hałasu lotniczego na otoczenie i w miarę możliwości, zredukowania zużycia paliwa i emisji spalin.

TECHNIKA CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.
- oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.
- oczekuj pełnej procedury.

2.21.3.1 ZNIŻANIE DO LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN (EPMO)

Statki powietrzne dolatujące do lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO) bezwzględnie powinny przestrzegać wysokości wlotowych do TMA WARSZAWA, zapisanych na mapach STAR EPMO.

Operators of aircraft conducting flight operations at WARSZAWA/Modlin aerodrome shall follow own noise abatement procedures for the aircraft type to reduce noise level in areas adjacent to the aerodrome.

If no noise abatement procedures for the aircraft type are available, it is advised that departures from WARSZAWA/Modlin aerodrome are conducted using the example procedure of noise abatement take-off climb (NADP 1), in accordance with Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

CDA TECHNIQUE:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.
- expect base leg after/before/between WPT.
- expect full procedure.

DESCENT TO WARSZAWA/MODLIN AERODROME (EPMO)

Aircraft approaching WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome, shall obey altitudes for WARSZAWA TMA entry, recorded on EPMO STAR charts.

EPMO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
2.22.1	<p>PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA DLA LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN</p> <p>W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku WARSZAWA/Modlin:</p> <p>Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkości na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA są opublikowane na mapach STAR EPMO. Następnie należy zredukować prędkość zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 08 ROMEO AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 08 TANGO AD 2 EPMO 5-3-2-0, STAR 08 SIERRA AD 2 EPMO 5-3-3-0, STAR 08 WHISKEY AD 2 EPMO 5-3-4-0, STAR 26 X-RAY AD 2 EPMO 5-3-5-0, STAR 26 YANKEE AD 2 EPMO 5-3-6-0 zredukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.</p> <p>W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC.</p> <p>Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.</p>	<p>SPEED REDUCTION PROCEDURE WITHIN WARSZAWA TMA FOR WARSZAWA/MODLIN AERODROME</p> <p>The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at WARSZAWA/Modlin aerodrome:</p> <p>If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is depicted on EPMO STAR chart. Then reduce speed according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 08 ROMEO AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 08 TANGO AD 2 EPMO 5-3-2-0, STAR 08 SIERRA AD 2 EPMO 5-3-3-0, STAR 08 WHISKEY AD 2 EPMO 5-3-4-0, STAR 26 X-RAY AD 2 EPMO 5-3-5-0, STAR 26 YANKEE AD 2 EPMO 5-3-6-0 reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.</p> <p>In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.</p> <p>Speed reduction procedure is to be applied by aircraft crews without further reminding from the ATC unit.</p>
2.22.3	<p>LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE</p> <p>Loty szkolne w CTR WARSZAWA/Modlin oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.</p>	<p>TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS</p> <p>Training flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and within the WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.</p>

Loty techniczne, w tym obloty komisyjne w CTR WARSZAWA/Modlin i/lub TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7.4-0.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.7.4-0.

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotnisk Chopina w Warszawie i WARSZAWA/Modlin. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 dla lotniska Chopina w Warszawie oraz RWY 08, 26 dla WARSZAWA/Modlin i kończą się w FAF/FAP.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Warsaw Chopin Airport and WARSZAWA/Modlin aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 for Warsaw Chopin Airport and RWY 08, 26 for WARSZAWA/Modlin aerodrome and end at FAF/FAP positions.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA WARSZAWA zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez dodatkowych ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

RNAV SID and STAR procedures within the WARSZAWA TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. RNAV 1 approval is required to conduct these procedures without additional restrictions.

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1. W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV 1 not approved traffic. In case of any problems - radar vectoring will be initiated.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA WARSZAWA wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1.

All holding patterns within the WARSZAWA TMA as directed by ATC. Holdings are available for non-RNAV 1 approved aircraft.

W miarę możliwości ATC zapewnią będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Zakręt do podejścia końcowego wykonywany jest zazwyczaj z zastosowaniem wektorowania radarowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

Dla kierunków RWY 08/26 EPMO punkty taktycznego wektorowania umiejscowione są 1,5 NM przed FAF. Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

For EPMO RWY direction 08/26, tactical vectoring points are situated 1.5 NM before FAF. These points may be used only after request/approval of air crews.

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.

Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on STAR charts. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.

Statki powietrzne odlatujące z lotniska EPMO przez SID EVINA, których planowany poziom przelotu jest poniżej FL 180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać do ATC niestandardowy odlot przed uruchomieniem.

Flights departing from EPMO aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file the flight plan disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure from ATC before start-up.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,930 MHz) wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (IAS).

On initial contact with MODLIN TWR (123.930 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

Ze względu na naruszanie strefy krytycznej ILS (związanej z posadowieniem ILS GP/DME) przez kołujące statki powietrzne (oraz pojazdy) na TWY E – podstawowym rodzajem podejścia podczas używania RWY 08 na lotnisku EPMO jest podejście RNP RWY 08. Podejście ILS RWY 08 podczas operacji w CAT I jest dostępne tylko i wyłącznie w sytuacjach szczególnych, awaryjnych lub dla lotów szkolnych po wcześniejszej koordynacji.

Due to infringement of the ILS critical area (related to the location of ILS GP/DME) by taxiing aircraft (and vehicles) on TWY E, the RNP RWY 08 approach is the basic approach for RWY 08 at EPMO aerodrome. The ILS CAT I RWY 08 approach is available in unusual and emergency situations exclusively or for training flights upon earlier coordination.

2.22.4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

2.22.4.1.1 Procedura ogólna podczas wykonywania lotów innych niż według SID lub STAR

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME "MOL". Nad DVOR/DME "MOL" zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 08/26 i lądować na dogodnym kierunku RWY, w zależności od kierunku wiatru.

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the flight level/altitude last assigned by the ATC to DVOR/DME "MOL". Descend over DVOR/DME "MOL" to an altitude of 3000 ft and then execute an instrument approach for RWY 08/26 and conduct another approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

2.22.4.1.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu zgodnie z FPL. Jeżeli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty, od momentu ustawienia 7600, zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do ostatniego punktu według SID, wznosząc się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

Set the transponder to 7600. Continue on the assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to the FPL flight level. If being vectored, continue on the assigned heading for 3 minutes since the 7600 code has been set, then proceed direct to the last SID WPT climbing to the FPL flight level.

2.22.4.1.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO
STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO
RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

a) W przypadku, gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

If a STAR was assigned and acknowledged by the air crew, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart after 2 minutes from setting 7600.

b) W przypadku, gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAP/FAF oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

If a STAR was assigned and acknowledged by the air crew and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue on the assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 minutes (from setting 7600). Then proceed direct to the FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart.

c) W przypadku, gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz STAR podanym w FPL, wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach. W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAP/FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie.

If a STAR was not assigned, set the transponder to 7600, proceed according to the FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart after 2 minutes from setting 7600. If landing is not possible execute missed approach and proceed to the FAP/FAF of the most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

STATKI POWIETRZNE NIEDOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/pozium lotu. Kontynuować lot do DOMUV i rozpocząć zniżanie w strefie oczekiwania nad DOMUV, skierować się do FAF RWY 26, następnie wykonać podejście i lądowanie. W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DOMUV and commence descent in the holding pattern over DOMUV, then FAF RWY 26, execute approach and land. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to the FAF of the most convenient RWY, execute approach and land.

2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.5.1 PUNKTY VFR:

VFR POINTS:

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin:

List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
QUEBEC	52°22'40"N 020°11'13"E	Most na rzece Wisła, m. Wyszogród/Bridge over the Vistula river, Wyszogród town
HOTEL	52°32'57"N 020°30'04"E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice/Road intersection in Przyborowice town
INDIA	52°28'28"N 020°38'55"E	Północno-zachodni kraniec m. Wymysły/North-western end of Wymysły town
SIERRA	52°36'21"N 020°23'58"E	Wiadukt na skrzyżowaniu trasy S7 i linii kolejowej w m. Płońsk/Flyover over the intersection of S7 road and railway in Płońsk town
UNIFORM	52°25'45"N 020°39'15"E	Most drogowy (trasa S7) nad Wisłą/Road bridge (S7 road) over the Vistula River
VICTOR	52°23'41"N 020°32'26"E	Kościół w m. Leonicin/Church in Leonicin town
YANKEE	52°34'48"N 020°46'25"E	1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk/1 km north of Nasielsk railway station
JULIETT	52°22'40"N 020°55'00"E	m. Jabłonna/Jablonna town

2.22.5.2 WLOT DO CTR/ATZ WARSZAWA/MODLIN W LOCIE VFR

ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR/ATZ IN VFR FLIGHTS

a. Wlot w CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA lub FIS OLSZTYN.

Entry into WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ may be performed upon clearance issued by an appropriate ATS unit and received from WARSZAWA FIS or OLSZTYN FIS.

b. Jeżeli informator FIS nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA w punktach HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC lub przed wejściem w strefę CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin.

If not instructed otherwise by FIS, radio communication with MODLIN TOWER shall be established over HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC points or prior to entering WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ.

2.22.5.2.1 Start z CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin z wyłączeniem startu z lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO):

- a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.
- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin, w kierunku przeciwnym niż lotnisko WARSZAWA/Modlin. Próbować cały czas nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA lub właściwym terytorialnie organem FIS.

2.22.5.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

- 2.22.5.3.1 Punkt **INDIA** - Dolot od punktu HOTEL lub YANKEE. Wykonywać holding po północnej stronie punktu INDIA.
- 2.22.5.3.2 Punkt **UNIFORM** - Dolot od punktów VICTOR lub JULIETT. Wykonywać holding, nie przekraczając północnej strony Wisły.
- 2.22.5.3.3 Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

2.22.5.4 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).

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.

2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.5.5.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Modlin bez zamiaru lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, wlot do CTR jest zabroniony.

2.22.5.5.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, należy:

- 2.22.5.5.2.1 W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
 - Wykonać dolot do punktu INDIA i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
 - W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
 - Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
 - Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem INDIA do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

Departure from WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ excluding WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome:

Crews must obtain departure clearance from TWR before take-off by means of radio or telephone.

If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ lateral limits in the direction opposite to WARSZAWA/Modlin aerodrome. Crews shall try to establish radio communication with MODLIN TOWER or a territorially appropriate FIS unit.

VFR HOLDING PROCEDURES

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, proper holding at one of the following points:

INDIA point – inbound track to HOTEL or YANKEE points. Hold to the north of INDIA point.

UNIFORM point - inbound track to VICTOR or JULIETT points. Do not pass to the northern side of the Vistula River, while holding.

Maximum holding altitude is 1500 ft AMSL, unless other conditions for the flight have been set by the air traffic service.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

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

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Modlin CTR, with destination other than WARSZAWA/Modlin (EPMO), before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination WARSZAWA/Modlin aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, the crew shall:

- When approaching from the northern side of the aerodrome:
- Make an approach to reach INDIA point and await visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
 - Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding.
 - After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
 - After receiving a red visual signal hold over INDIA 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.

- Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem INDIA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".
- 2.22.5.5.2.2 W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:
- Wykonać dolot do punktu UNIFORM i oczekiwać (nie przekraczając północnej strony Wisły) na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem UNIFORM do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem UNIFORM i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".
- 2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**
- 2.22.6.1.1 RWY 08 może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.
- 2.22.6.1.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP.
- 2.22.6.1.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub podstawa chmur obniży się do 300 ft lub mniej.
- 2.22.6.1.2.2 Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m lub podstawa chmur spadnie do 200 ft lub niżej.
- Wprowadzenie LVP następuje jeśli widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku lądowania spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.
- 2.22.6.1.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub podstawa chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.
- 2.22.6.1.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP).
- 2.22.6.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".
- 2.22.6.1.3.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.
- 2.22.6.1.3.3 Przylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania: RWY 08: B, C, A1, A2.
- 2.22.6.1.3.4 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 26 i RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.6.1.3.5 TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over INDIA point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.
- When approaching from the southern side of the aerodrome:
- Make an approach to reach UNIFORM point and await (not crossing the northern side of the Vistula River) visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach 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 UNIFORM point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over UNIFORM point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.
- LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)**
- RWY 08 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Cat. II operations may be performed, provided that the necessary equipment is in working order.
- Criteria for the initiation and termination of LVP.
- The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or the cloud base is at 300 ft or lower.
- LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m or the cloud base is at 200 ft or lower.
- LVP are introduced when the RVR value taken at the beginning or mid-point of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.
- LVP will be terminated when RVR increases to 600 m or more and/or the cloud base reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.
- 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 requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.
- Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways: RWY 08: B, C, A1, A2.
- Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 26 and RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.
- TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.

2.22.6.1.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punkcie 2.22.6.1.3.1 nie będą stosowane.

2.22.7 PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW

2.22.7.1 START I LĄDOWANIE

Starty i lądowania śmigłowców muszą się odbywać wyłącznie z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF lub RWY. Kierunek startu i lądowania jest równoległy do kierunków operacji lotniczych wykonywanych na RWY. Operacje z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF możliwe tylko od świtu do zmierzchu.

Z uwagi na niekorzystny wpływ podmuchu powietrza pochodzącego od wirnika głównego oraz niewielką wysokość śmigłowca AGL w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 26 lub startu z kierunku 08, na TWY B nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny. Analogicznie, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 lub startu z kierunku 26, na TWY C nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

Z uwagi na odległość FATO od TWY A1, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 i 26 oraz startu z kierunku 08 i 26, na TWY A1 nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

W przypadku śmigłowców, których parametr długości całkowitej "D" przekracza wartość 13,11 m, operacje lotnicze wymagają wykorzystania RWY, dróg kołowania oraz stanowisk postojowych przeznaczonych dla samolotów.

2.22.7.2 KOŁOWANIE

Kołowanie śmigłowca może się odbywać po drogach kołowania istniejących na lotnisku. Kołowanie do/z FATO/TLOF odbywać się może wyłącznie po TWY W, która jest przystosowana zarówno do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym jak i płożowym. Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

2.22.7.3 POSTÓJ I PARKOWANIE

Parkowanie i postój śmigłowców są zabronione na obszarze FATO/TLOF. Parkowanie i postój śmigłowców są możliwe na 2 wyznaczonych na APN GA2 stanowiskach postojowych lub na stanowisku postojowym wyznaczonym na terenie Salt Aviation. Parkowanie na stanowiskach postojowych wyznaczonych na APN GA2 możliwe jest wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Wymiary stanowisk postojowych umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku jedynie w przypadku braku manewrującego śmigłowca na sąsiednim stanowisku.

Parkowanie na stanowisku postojowym na terenie Salt Aviation wykonywane jest bez udziału koordynatora ruchu naziemnego.

2.22.7.4 STREFY LOTÓW SZKOLNYCH

Strefa nr 1 - zlokalizowana na wschód od FATO na obszarze trawiastym pomiędzy TWY A1 i RWY 08/26.

Strefa nr 2 - zlokalizowana w północnej części lotniska, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Strefa nr 3 - zlokalizowana w północno-zachodniej części lotniska, na wysokości THR 08, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Brak możliwości przyziemiania śmigłowców we wszystkich strefach.

Maksymalna dopuszczalna wysokość wykonywania lotów w strefie nr 1 nie może przekroczyć 10 m AGL oraz 20 m AGL w strefach nr 2 i 3. Wykonywanie lotów we wszystkich strefach możliwe tylko od wschodu do zachodu słońca.

W strefie lotów szkolnych nr 3 usytuowane są elementy treningowe: beczki i tyczki.

Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with WARSZAWA APP. In such circumstances measures described in point 2.22.6.1.3.1 will not be applied.

PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS

TAKE-OFF AND LANDING

Helicopter take-offs and landings shall be carried out exclusively from the designated FATO/TLOF or RWY. The take-off/landing direction is parallel to the directions of flight operations carried out on the RWY. Operations from the designated FATO/TLOF are possible only from dawn until dusk.

Due to adverse effect of downwash from the main rotor and low height at which a helicopter approaches RWY 26 or departs RWY 08, no aircraft shall be present on TWY B. Likewise, during RWY 08 approaches or RWY 26 departures, no aircraft shall be present on TWY C.

Due to the distance from FATO to TWY A1, no aircraft should be present on TWY A1 during RWY 08 and 26 approach and RWY 08 and 26 take-off.

For helicopters with a full length parameter "D" exceeding the value of 13.11 m, flight operations require the use of RWY, TWYs and parking stands intended for aeroplanes.

TAXIING

Helicopters may taxi on the TWYs available at the aerodrome. Taxiing to/from the FATO/TLOF may be carried out exclusively on TWY W which is adapted both for wheeled and skid-fitted helicopters. Helicopters not equipped with wheels shall air taxi along designated TWY centre lines at speeds not higher than 20 kt.

PARKING

Parking of helicopters within the FATO/TLOF is forbidden. Helicopters may park on 2 stands designated on the GA2 APN or the stand designated on the Salt Aviation site. Parking on stands designated on the GA2 APN is possible only by marshaller's instructions. The dimensions of the parking stands enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand only if no helicopter is manoeuvring on a neighbouring stand.

Parking on the Salt Aviation stand is carried out without marshaller assistance.

TRAINING FLIGHTS AREAS

Area No 1 - located east of FATO, in grass area, between TWY A1 and RWY 08/26.

Area No 2 - located in the northern part of the aerodrome, in the area between RWY and aerodrome fence.

Area No 3 - located in the north-western part of the aerodrome, at THR 08 level, in the area between RWY and aerodrome fence.

There is no possibility of helicopter touchdown within any of the areas.

The maximum permissible height of performing flights within Area No 1 shall not exceed 10 m AGL and 20 m AGL within Area No 2 and 3. Flight operations within the areas are to be conducted only from sunrise to sunset.

Within Area No. 3 training devices are located: barrels and poles.

EPMO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
	<p>Możliwość przyjmowania statków powietrznych o kodzie referencyjnym D i E po wcześniejszym 24-godzinnym zgłoszeniu. Każdorazowo kołowanie statków powietrznych kodu wyższego od kodu referencyjnego lotniska 4C odbywa się po TWY A2 i TWY C do APN 1, stanowisko nr 13 w asyście FOLLOW ME.</p>	<p>Code D and E aircraft may be accepted by arrangement with a minimum of 24 hours notice. Aircraft of a code higher than the AD reference code 4C shall, at any time, taxi via TWY A2 and TWY C to APN 1, stand No. 13 with FOLLOW ME assistance.</p>

EPMO AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPMO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2 EPMO 2-1-1	RWY 08/26	RWY 08/26
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPMO 3-1-1	RWY 08	RWY 08
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPMO 4-2-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPMO 4-2-2-0	RWY 26	RWY 26
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPMO 5-3-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPMO 5-3-2-0	RWY 26	RWY 26
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPMO 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-1	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-3	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-1-1	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-2-1	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 7-1-1	Mapa podejścia z widocznością - ICAO	Visual Approach Chart - ICAO
AD 2 EPMO 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart