

EPPO AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPPO - POZNAŃ/Ławica		

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

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja 52°25'16"N 016°49'35"E - Linia centralna RWY, 1055 m od THR 28.	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 52°25'16"N 016°49'35"E - Centre line of RWY, 1055 m from THR 28.
2.	Odległość, kierunek od miasta 5 km (2,7 NM), BRG 288° GEO.	Direction and distance from city 5 km (2,7 NM), BRG 288° GEO.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 308 ft/26.3°C	Elevation/Reference temperature 308 ft/26.3°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 115 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 115 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2019)/10°E	MAG VAR/Annual change 5°E (2019)/10°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Sp. z o.o. ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.poznanairport.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Ltd. ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.poznanairport.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi TWR: +48-61-847-2337 (telefaks) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Dyżurny operacyjny portu: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (faks) Straż Graniczna: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (faks) Delegatura Wielkopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Poznaniu: +48-61-862-3808 +48-661-340-540 +48-61-862-3809 (faks)	Remarks TWR: +48-61-847-2337 (telefax) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Airport duty officer: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (fax) Border Guard: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (fax) Wielkopolska Branch of Customs and Tax Office in Poznań: +48-61-862-3808 +48-661-340-540 +48-61-862-3809 (fax)

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

1.	Zarządzający lotniskiem H24 W pewnych przedziałach czasu lotnisko może być niedostępne dla ruchu lotniczego. Szczegółowe informacje na temat ograniczeń są zawarte w punkcie 2.21.4 oraz 2.23.1.	Aerodrome Administration H24 In some periods of time the aerodrome may be unavailable for air traffic. See points 2.21.4 and 2.23.1 for details concerning restrictions.
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
4.	Służba Informacji Lotniczej H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	AIS H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	Biuro Odpraw Załóg H24	ATS Reporting Office (ARO) H24
6.	Biuro Meteorologiczne H24	MET Office H24
7.	Służby Ruchu Lotniczego H24	ATS H24
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa H24	Handling H24
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie H24	De-icing H24

12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1.	Remarks 1) - see GEN 2.1.
EPPO AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE HANDLING SERVICES AND FACILITIES		
1.	Środki załadownicze podnośniki widlowe (1,4 t, 2 t) - 2, ciągniki lotniskowe (5 t) - 11, (25 t) - 9, przyczepy bagażowe - 65, taśmociągi samojezdne (900 kg) - 8, platformy załadownicze (3,5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 2, urządzenie dla pasażerów PRM.	Cargo-handling facilities fork type lift trucks (1.4 t, 2 t) - 2, aerodrome trucks (5 t) - 11, (25 t) - 9, truck trailers - 65, conveyor belts (900 kg) - 8, loader platforms (3.5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 2, device/lift for passengers reduced mobility.
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 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l). Dystrybutor stały - AVGAS 100LL.	Fuelling facilities/Capacity JET A-1 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l). Fuel dispenser - AVGAS 100LL.
4.	Urządzenia do odładzania Odladzarki - 3.	De-icing facilities De-icing devices - 3.
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW.	Repair facilities for visiting aircraft Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW.
7.	Uwagi Operator paliwowy: ORLEN Aviation Sp. z o.o. Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze: MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS c) brak możliwości płacenia gotówką. Przedpłata: Kontakt telefoniczny: Telefon: +48-22-777-0338, +48-22-777-3959 (Zespół obsługi sprzedaży paliw lotniczych PKN ORLEN S.A.) +48-24-286-8063 (ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia POZNAŃ) E-mail: aviation@orlen.pl Filia.POZ@orlen.pl http: www.orlenaviation.pl Aktualne ceny paliw: AVGAS 100LL, JET A-1 https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-AVGAS-100LL-fuel.aspx https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-JET-A-1-fuel.aspx Operator paliwowy: LOTOS – Air BP Polska Sp. z o.o. Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTER CARD, MASTER CARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: AirBP c) przedpłata d) brak możliwości płacenia gotówką. Kontakt: Adres: Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Telefon: +48-61-849-2284, +48-505-001-587, +48-505-001-586, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.poznan@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl	Remarks Fuel Operator: ORLEN Aviation Ltd. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS c) no possibility of cash payments. Prepayment: Telephone contact: Phone: +48-22-777-0338,+48-22-777-3959 (Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A.) +48-24-286-8063 (ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia POZNAŃ) E-mail: aviation@orlen.pl Filia.POZ@orlen.pl http: www.orlenaviation.pl Current fuel prices: AVGAS 100LL, JET A-1 https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-AVGAS-100LL-fuel.aspx https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-JET-A-1-fuel.aspx Fuel Operator: LOTOS – Air BP Polska Ltd. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTER CARD, MASTER CARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: AirBP c) prepayment d) no possibility of cash payments. Contact: Address: Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Phone: +48-61-849-2284, +48-505-001-587, +48-505-001-586, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.poznan@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl

Agenci handlingowi: WELCOME AIRPORT SERVICES Sp. z o.o. SITA: POZOPXH Częstotliwość: 131,955 MHz Znak wywoławczy: WELCOME HANDLING POZNAŃ Godziny pracy: H24 Telefon: +48-61-849-2352 Tel. komórkowy: +48-607-288-777 E-mail: ops.poz@welcome-as.pl Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Aero Poznań Maintenance Tel. komórkowy: +48-734-136-240 E-mail: service@poznan.aero	Handling Agents: WELCOME AIRPORT SERVICES Ltd. SITA: POZOPXH Frequency: 131.955 MHz Call sign: WELCOME HANDLING POZNAŃ Operational hours: H24 Phone: +48-61-849-2352 Mobile: +48-607-288-777 E-mail: ops.poz@welcome-as.pl Line maintenance/Hangar maintenance: Aero Poznań Maintenance Mobile: +48-734-136-240 E-mail: service@poznan.aero
--	---

EPP0 AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

1.	Hotele Hotele w mieście. Hotel na lotnisku.	Hotels Hotels in the city. Hotel at the airport.
2.	Restauracje Restauracja, bufet, kawiarnia.	Restaurants Restaurant, buffet, coffee shop.
3.	Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	Transportation City buses, taxi, car rentals.
4.	Pomoc medyczna H24 - pierwsza pomoc medyczna w ramach Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej; Państwowe Ratownictwo Medyczne - po wezwaniu; Szpitale w mieście.	Medical facilities H24 - first aid provided by the Airport Fire Fighting and Rescue Service; National Medical Rescue - on call; Hospitals in the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bankomat, kantor.	Bank and Post office Cash dispenser, currency exchange bureau.
6.	Informacja turystyczna Na terenie portu.	Tourist office At the airport.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPP0 AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
-------------	------------------------------------	-----------------------------------

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO (CAT 10 O/R)	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO (CAT 10 O/R)
2.	Wyposażenie ratownicze Sprzęt ratownictwa technicznego i medycznego.	Rescue equipment Technical and medical rescue equipment.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych. Maksymalnie do MTOW 100 000 kg.	Capability for removal of disabled aircraft The aerodrome manager has an agreement signed with an external body on the removal of disabled aircraft. Maximum up to MTOW 100 000 kg.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPP0 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 - plug lotniskowy - 5, - plug drogowy - 5, - odśnieżarka ciężka - 2, - oczyszczarka lotniskowa - 5, - rozsiewalnik - 2, - opryskiwacz - 2.	Type(s) of clearing equipment - runway snow plough - 5, - road snow plough - 5, - heavy snowblower - 2, - runway sweeper - 5, - spreader - 2, - sprayer - 2.
2.	Kolejność oczyszczania 1) RWY, 2) drogi kołowania dochodzące do RWY, 3) płyta postojowa APN1 i płyta odladania, 4) pozostałe drogi kołowania, 5) pozostałe płyty postojowe. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności kierujący akcją oczyszczania może zmienić wymienioną kolejność, z wyjątkiem drogi startowej.	Clearance priorities 1) RWY, 2) TWY leading to RWY, 3) APN1 and de-icing apron, 4) other TWYs, 5) other APNs. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of RWY.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	Use of material for movement area surface treatment

	Substancje odladzające/przeciwoblodzeniowe stosowane na lotnisku: - KFOR, - NAFO.	The following substances are used on movement area for de-icing and anti-icing: - KFOR, - NAFO.
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 hamowania typu Griptester oraz Vericom Runway Friction Meter.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices Griptester and Vericom Runway Friction Meter.

EPPO 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 (stand 1-6) - ASPH, PCN 114 F/A/W/T APN 1 (stand 18-20, 40-42, 40A-42A) - CONC, PCN 55 R/A/W/U APN 1 (stand 7-17) - CONC, PCN 59 R/A/W/T APN 2 - ASPH, PCN 4 F/A/W/T APN 3 - ASPH, PCN 7 F/B/W/T DEICING PAD (stand 1A, 1B) - CONC, PCN 47 R/B/W/T	Apron surface and strength APN 1 (stand 1-6) - ASPH, PCN 114 F/A/W/T APN 1 (stand 18-20, 40-42, 40A-42A) - CONC, PCN 55 R/A/W/U APN 1 (stand 7-17) - CONC, PCN 59 R/A/W/T APN 2 - ASPH, PCN 4 F/A/W/T APN 3 - ASPH, PCN 7 F/B/W/T DEICING PAD (stand 1A, 1B) - CONC, PCN 47 R/B/W/T
2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY A - 23 m, ASPH, PCN 115 F/A/W/T TWY B - 23 m, ASPH, PCN 91 F/A/W/T TWY D1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY D2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY F - 18 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U TWY G (STAND 1-6) - 23 m, ASPH, PCN 32 F/B/W/T TWY G (STAND 18-20) - 23 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U TWY G (STAND 7-17) - 23 m, CONC, PCN 65 R/B/W/T TWY H1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T TWY H2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T TWY L - 7 m, NIL TWY N1 - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T TWY N2 - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T TWY R - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY S - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY T - 15 m, ASPH, PCN 4 F/A/W/T TWY W - 18 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T TWY Y - 8 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T	TWY width, surface and strength TWY A - 23 m, ASPH, PCN 115 F/A/W/T TWY B - 23 m, ASPH, PCN 91 F/A/W/T TWY D1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY D2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY F - 18 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U TWY G (STAND 1-6) - 23 m, ASPH, PCN 32 F/B/W/T TWY G (STAND 18-20) - 23 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U TWY G (STAND 7-17) - 23 m, CONC, PCN 65 R/B/W/T TWY H1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T TWY H2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T TWY L - 7 m, NIL TWY N1 - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T TWY N2 - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T TWY R - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY S - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U TWY T - 15 m, ASPH, PCN 4 F/A/W/T TWY W - 18 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T TWY Y - 8 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN 1 ELEV 289 ft. APN 2 (na TWY T) ELEV 308 ft. APN 3 (na skrzyżowaniu TWY W i N2) ELEV 328 ft. DEICING PAD (stanowisko 1A i 1B) ELEV 285 ft.	ACL and elevation APN 1 ELEV 289 ft. APN 2 (on TWY T) ELEV 308 ft. APN 3 (intersection of TWY W and N2) ELEV 328 ft. DEICING PAD (stand 1A and 1B) ELEV 285 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS INS	VOR/INS checkpoints INS
5.	Uwagi 2.8.2 - TWY L - powietrzna TWY. 2.8.3, 2.8.4 - patrz AD 2 EPPO 1-1-1.	Remarks 2.8.2 - TWY L - air TWY. 2.8.3, 2.8.4 - see AD 2 EPPO 1-1-1.

EPPO 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 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z: - świateł osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składa się z: - świateł wprowadzania na stanowiska: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu. Oznakowanie poziome i podświetlane znaki pionowe z numeracją miejsc postojowych na płycie postojowej 1.	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - TWY centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand manoeuvring guidance lights: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings. Markings and illuminated aircraft stand with parking stands numbers on apron 1.
----	--	---

2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania <u>Oznakowanie dzienne:</u> 1. RWY: progu, strefy przyziemia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawężniowe. 2. TWY: osi, miejsc oczekiwania przed RWY, krawężniowe, pośrednich miejsc oczekiwania. 3. Stanowisk postojowych. <u>Światła:</u> 1. RWY - patrz punkt AD EPPO 2.14. 2. TWY patrz punkt 2.15.3. 3. Światła ochronne RWY na TWY A, B, D2, N1, S. 4. Światła wskazania drogi kołowania szybkiego zjazdu dla TWY R i S.	RWY and TWY markings and lights <u>Day marking aids:</u> 1. RWY: threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. 2. TWYs: centre line, runway-holding positions, edge, intermediate holding positions. 3. Aircraft stands. <u>Lights:</u> 1. RWY: See point EPPO AD 2.14. 2. TWYs: See point EPPO AD 2.15.3. 3. RWY guard lights: TWYs A, B, D2, N1, S. 4. TWYs R and S are equipped with rapid exit TWY indicator lights.
3.	Poprzeczki zatrzymania TWY A, B, D1, D2, G, H1, N1, S.	Stop bars TWYs A, B, D1, D2, G, H1, N1, S.
4.	Uwagi Punkt zatrzymania na TWY A, B, D2 and S w odległości 90 m od osi centralnej RWY. Punkt zatrzymania na TWY N1 w odległości 170 m od linii centralnej RWY. Oznakowanie dzienne, żółta linia ciągła oraz podwójna linia przerywana. Oznaczniki krawężni na TWY T.	Remarks Holding positions on TWYs A, B, D2 and S - 90 m from RWY centre line. Holding position on TWY N1 - 170 m from RWY centre line. Day markings, yellow solid line and double dashed line. Edge markers on TWY T.

EPPO 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
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast	02527-2012-24	52°24'03.7" N	016°55'34.2" E	335	552	NIE/TAK, NO/YES
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast	02527-2012-9	52°24'04.1" N	016°55'33.1" E	335	552	NIE/TAK, NO/YES
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast	02420-2012-2	52°24'17.2" N	016°55'18.0" E	347	592	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
Stadion miejski/Municipal Stadium	PO001-2012-1	52°23'51.7" N	016°51'29.2" E	185	458	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z masztem/Building with mast	PO006-2012-6	52°23'57.7" N	016°53'14.6" E	187	474	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem/Building with mast	PO005-2012-5	52°24'14.4" N	016°51'58.3" E	173	456	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building	PO007-2012-7	52°24'50.0" N	016°53'59.0" E	187	457	NIE/TAK, NO/YES
ICE-ALERT 4/ICE-ALERT 4	PO023-2016-23	52°25'04.5" N	016°50'11.2" E	6	294	NIE/NIE, NO/NO
PAPI THR 28/PAPI THR 28	PO036-2018-36	52°25'09.8" N	016°50'14.6" E	3	294	NIE/NIE, NO/NO
ICE-ALERT 3/ICE-ALERT 3	PO022-2016-22	52°25'10.2" N	016°49'41.7" E	5	300	NIE/NIE, NO/NO
Antena monitorująca ILS/GP/DME/ILS/GP/DME monitoring antenna	PO037-2019-37	52°25'11.5" N	016°50'19.2" E	16	310	TAK/TAK, YES/YES
RVR/RVR	PO028-2016-28	52°25'12.0" N	016°50'14.9" E	10	304	TAK/TAK, YES/YES
Antena ILS/GP/ILS/GP antenna	PO034-2018-34	52°25'12.3" N	016°50'15.1" E	50	344	TAK/TAK, YES/YES
Kontener ILS/GP/ILS/GP container	PO033-2018-33	52°25'12.7" N	016°50'15.1" E	10	305	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO027-2016-27	52°25'13.0" N	016°50'15.4" E	36	333	TAK/TAK, YES/YES
ICE-ALERT 2/ICE-ALERT 2	PO021-2016-21	52°25'17.1" N	016°49'05.6" E	5	298	NIE/NIE, NO/NO
RVR/RVR	PO030-2016-30	52°25'21.8" N	016°49'24.5" E	10	306	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO029-2016-29	52°25'22.7" N	016°49'24.9" E	36	333	TAK/TAK, YES/YES
ICE-ALERT 1/ICE-ALERT 1	PO020-2016-20	52°25'23.6" N	016°48'32.2" E	6	308	NIE/NIE, NO/NO
PAPI THR 10/PAPI THR 10	PO035-2018-35	52°25'28.0" N	016°48'40.4" E	3	306	NIE/NIE, NO/NO
RVR/RVR	PO032-2016-32	52°25'30.7" N	016°48'38.4" E	10	311	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO031-2016-31	52°25'31.6" N	016°48'38.9" E	37	339	TAK/TAK, YES/YES

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 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.

EPPO AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica.	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET Office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depeż TAF/Okres ważności Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Period of validity Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami NIL	Trend forecast/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-61-868-1791	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-61-868-1791
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	Flight documentation/Languages used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, 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, System Identyfikacji Wyladowań Atmosferycznych PERUN.	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, PERUN Lightning Detection System.
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, APP	ATS units provided with MET information TWR, APP
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica Tel. kom.: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Telefony: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152, +48-503-112-150 Faks: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	Additional information (limitation of services, etc.) Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica Mobile: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Meteorological Forecasting Office Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152, +48-503-112-150 Fax: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPPO 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	
10	107.53°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52°25'29.85"N 016°48'21.62"E 115.5	308.2 305.7	
28	287.56°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52°25'05.43"N 016°50'27.94"E 115.4	288.4 299.7	
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
10	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1		NIL	NIL	2964 x 300	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/ See: AD 2 EPPO 2-1-1
28	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1		NIL	NIL	2964 x 300	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/ See: AD 2 EPPO 2-1-1
Uwagi				Remarks		
RESA przed THR 10: 240 x 100 m, RESA przed THR 28: 90 x 100 m.				RESA next to THR 10: 240 x 100 m, RESA next to THR 28: 90 x 100 m.		
Strefa operacyjna radiowysokościomierza przed THR 28: 300 x 120 m.				Radio altimeter operating area next to THR 28: 300 x 120 m.		
Obniżone charakterystyki tarcia nawierzchni RWY w pierwszej i trzeciej tercji podczas intensywnych opadów deszczu.				Degraded surface friction characteristics on first and third RWY portion during heavy rainfall.		
10) - NIL				10) - NIL		
28) - NIL				28) - NIL		

EPPO AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
10	2504	2504	2504	2504
28	2504	2504	2504	2504

EPO 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			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	53 dla/for A320	NIL
28	ALPA-ATA, cat. II SFL	900 m LIH SFL 30 - 900 m - CAT I SFL 300 - 900 m - CAT II	G	G	PAPI 3° right	48 dla/for A320	900 m

RWY ID	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
10	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
28	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

EPO 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 lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania 1. Krawędziowe: TWY A, B, D1, D2, F, G, H1, H2, N1, N2, R, S. Krawędziowe - LIL. 2. Światła osi: TWY D1, D2, F, G (na wysokości stanowisk 18-20), H1, H2, R, S. Światła osi TWY A i B od RWY do poprzeczek zatrzymania. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania: Na TWY: H1, H2. 4. Światła prowadzenia na stanowisko postojowe statku powietrznego: Na stanowiskach: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge: TWYs A, B, D1, D2, F, G, H1, H2, N1, N2, R, S. Edge lights - LIL. 2. Centre line lights: TWYs D1, D2, F, G (at the level of stands 18-20), H1, H2, R, S. Centre line lights of TWYs A and B from RWY to stop bars. 3. Intermediate holding position lights: On TWYs: H1, H2. 4. Aircraft stand manoeuvring guidance lights: On stands: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	Uwagi Brak świateł krawędziowych na APN 2 i APN 3.	Remarks No edge lights on APN 2 and APN 3.

EPO AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW HELICOPTER LANDING AREA

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO NIL	True and MAG BRG of FATO NIL
5.	Deklarowane rozporządzalne długości NIL	Declared distances available NIL

6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPPO AD 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point EPPO AD 2.22.3.

EPPO 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 Languages
1	2	3	4
POZNAN/Ławica CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°33'21"N 016°31'18"E 52°26'13"N 016°59'20"E 52°24'29"N 017°06'02"E 52°20'13"N 017°04'15"E 52°21'12"N 016°55'25"E 52°23'33"N 016°42'47"E 52°26'17"N 016°28'09"E 52°33'21"N 016°31'18"E	2300 ft GND	[D]	POZNAŃ WIEŻA (119.980 MHz) PL POZNAŃ TOWER (119.980 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	H24
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	H24
TWR	POZNAŃ DELIVERY	121.805	0430-2030 (0330-1930)
TWR	POZNAŃ WIEŻA POZNAŃ TOWER	119.980	H24
ATIS	-	124.705	H24

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

EPO 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	POZ	CH40X	H24	52°25'12.3" N 016°50'15.2" E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Jan 20)	LAW	115.800 MHz CH105X	H24	52°25'20.5" N 016°49'48.6" E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	52°25'12.3" N 016°50'15.1" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Aug 19)	POZ	110.300 MHz	H24	52°25'33.0" N 016°48'05.2" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Służba ATC lotniska POZNAŃ/Ławica w godzinach 0430 - 2030 (0330 - 1930) UTC¹⁾ uruchamia stanowisko POZNAŃ DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z POZNAŃ DELIVERY na częstotliwości 121,805 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

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

2.20.1.2 NAWIAZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązywać łączność z POZNAŃ ZBLIŻANIE na częstotliwości 128,925 MHz.

2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.1.3.1 ODLOTY

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

Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

POZNAŃ TWR will open the POZNAŃ DELIVERY position between 0430 and 2030 (0330 and 1930) UTC¹⁾, operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

¹⁾ - see GEN 2.1.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact POZNAŃ DELIVERY on 121.805 MHz for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

ESTABLISHING RADIO CONTACT AFTER DEPARTURE

Unless otherwise instructed by the TWR, aircrews of all departing aircraft shall as soon as possible after departure establish radio contact with POZNAŃ APP on frequency 128.925 MHz.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up the runway to be ready for immediate departure.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ/ŁAWICA**2.20.2.1 Najniższe warunki meteorologiczne dopuszczalne do startów i lądowań na lotnisku:**

Na RWY 28 najniższe warunki meteorologiczne dopuszczalne do operacji lądowań na drodze startowej z podejściem precyzyjnym ILS kategorii I, z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m i gdy widzialność ogólna jest nie mniejsza niż 800 m, albo RVR nie jest mniejszy niż 550 m.

Na RWY 10 najniższe warunki meteorologiczne wg procedury podejścia instrumentalnego nieprecyzyjnego VOR DME lub wg przepisów VFR.

Minimalne warunki do startów RWY 10/28: RVR ≥ 400 m.

2.20.2.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TWY F - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m, statki powietrzne kodu C kołują w asyście FOLLOW ME.

TWY D2 - na odcinku pomiędzy TWY B a TWY S, dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY H1 i H2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY N1 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY N2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY R - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY T - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY W - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY Y - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY L - droga kołowania w powietrzu; dopuszczona dla śmigłowców LPR; ATR (air taxi route) - 22 m.

Na APN 3 kołowanie po zachodzie słońca w asyście FOLLOW ME jest obowiązkowe dla samolotów niebazujących na lotnisku Poznań - Ławica.

2.20.2.3 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Parkowanie statków powietrznych tylko z podstawkami zabezpieczonymi przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

Na stanowiskach od 2 do 20 obowiązuje procedura wypychania.

Procedura wypychania nie dotyczy stanowisk: 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B - dla samolotów kategorii A oraz stanowisk 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Dopuszcza się samodzielne wkołowywanie/wykołowywanie na stanowisko w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

Stanowiska od 2 do 20: procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175/190/195, CRJ-100/200/700/900/1000, A300/310/319/320/321/330/340/350/, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC9/10.

Ograniczenie TOW do 300 ton.

Przewoźnicy operujący samolotami kategorii B i większymi, innymi niż wymienione, są zobowiązani do upewnienia się czy lotnisko POZNAŃ/Ławica dysponuje odpowiednim dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

Stanowiska od 2 do 20: samoloty kodu referencyjnego B i C (nie większe niż ATR-72) dopuszczone do wycofywania na silnikach.

Dopuszcza się możliwość ustawiania statków powietrznych niezgodnie z oznakowaniem poziomym tylko w asyście FOLLOW ME.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Telefon: +48-61-849-2253 (H24)

Faks: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ/ŁAWICA AIRPORT**The lowest meteorological conditions approved for take-offs and landings at the aerodrome:**

On RWY 28, the meteorological conditions allowed for landings with precision ILS CAT I approach are as follows: decision height not lower than 60 m, general visibility not less than 800 m or RVR not less than 550 m.

On RWY 10, the meteorological conditions allowed for landings are in accordance with the requirements for the VOR DME non-precision instrument approach procedure or VFR.

Weather minima for RWY 10/28 take-offs: RVR ≥ 400 m.

TAXIING PROCEDURES

TWY F - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m, Code C aircraft shall taxi with FOLLOW ME assistance.

TWY D2 - on the section between TWY B and TWY S, taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWYs H1 and H2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 52 m.

TWY N1 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 36 m.

TWY N2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY R - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWY T - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY W - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY Y - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY L - air TWY; allowed for air rescue helicopters; ATR (air taxi route) - 22 m.

It is mandatory to taxi with the assistance of FOLLOW ME after sunset on APN 3 for aircraft not based at Poznań - Ławica aerodrome.

PARKING AND PUSH-BACK RESTRICTION

Aircraft shall be parked only using wheel chocks secured by an aircrew member or authorized handling agent staff.

When using stands 2-20, aircraft are subject to push-back procedure.

Push-back procedure does not apply to stands 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B for code A aeroplanes and stands 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Self-maneuvring with marshalling assistance is allowed when entering and taxiing off a stand.

When using stands 2-20 the following aircraft types are subject to push-back procedure: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175/190/195, CRJ-100/200/700/900/1000, A300/310/319/320/321/330/340/350/, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC9/10.

TOW limited to 300 tones.

Carriers operating code B aeroplanes and greater, other than listed above, must ensure that a tow-bar suitable for the given aircraft type is available at POZNAŃ/Ławica aerodrome. If this is not confirmed, the aircraft must be equipped with its own tow-bar.

Code B and C aircraft (up to ATR-72 type) using stands 2-20 may reverse under own power.

Aircraft may be sequenced not according to the markings with FOLLOW ME assistance only.

Prior permission from the Airport Duty Officer is required for any exceptions to the push-back procedure:

Phone: +48-61-849-2253 (H24)

Fax: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Stanowiska 1-5 na APN 1 oraz APN 3 przeznaczone są dla samolotów lotnictwa ogólnego (samoloty kodu referencyjnego A i B). APN 2 przeznaczona jest dla samolotów lotnictwa ogólnego bazujących w hangarach (samoloty kodu referencyjnego A).

Z uwagi na zły stan techniczny APN 2 wyłączona z użytkowania z wyjątkiem wyznaczonej TWY T prowadzącej do/z hangarów.

Z uwagi na spadki nawierzchni na APN 3 dla samolotów kodu A zamontowano kotwy do zabezpieczenia przed przemieszczeniem. Na APN 3 kotwienie jest wymagane w przypadkach dłuższego postoju oraz przewidywanych silnych wiatrach, w pozostałych przypadkach obowiązkowe jest stosowanie podstawek. Załoga samolotu decyduje o sposobie zabezpieczenia samolotu przed jego samoczynnym przemieszczeniem.

Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

Stands 1-5 on APN 1 and APN 3 are designated for general aviation aircraft (code A and B aircraft). APN 2 is designated for general aviation aircraft based in hangars (code A aircraft).

Due to poor technical condition APN 2 is closed excluding designated TWY T leading to/from hangars.

Due to slopes in the APN 3 area, anchors for securing from moving have been installed for Code A aircraft. Anchoring on APN 3 is required in case of longer parking and expected strong winds, in other cases the use of wheel chocks is obligatory. The aircraft crew decides on the way of securing the aircraft from self-moving.

The crew is responsible for the security of the parking aircraft from the effects of the strength of the wind.

2.20.2.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU

Lotnisko POZNAŃ/Ławica posiada kod referencyjny 4D ICAO.

RWY oraz następujące drogi kołowania są przystosowane dla samolotów kodu E i F: TWY A, B, D1, D2 (pomiędzy TWY S i THR10), G, S.

Samoloty kodu E parkują na APN 1 na stanowiskach 17L, 18R lub 20L lub (jeśli procedura push-back jest niedostępna) poprzecznie do stanowisk 14-16 lub 17-20.

Samoloty kodu F parkują na APN 1 na stanowiskach 18R lub 20L lub (jeśli procedura push-back jest niedostępna) poprzecznie do stanowisk 17-20. Odstępstwa w zakresie parkowania możliwe po uzyskaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Zalogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, kołować z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY. Załogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach.

Wszystkie operacje samolotów kodu E oraz F na drogach kołowania A, B, G, D1, płycie postojowej wykonywane są obowiązkowo w asyście Follow Me.

Samoloty o literze kodu E oraz F mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego e-mail: ops@airport-poznan.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych.

Z uwagi na ograniczoną nośność RWY (patrz EPPO AD 2.12) podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien wskazać przewidywaną operację z nadmiernym obciążaniem, typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT (maksymalny i minimalny), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po lądowaniu i do startu należy udostępnić DOPL dokument wyważenia samolotu (load sheet).

Wszelkie zapytania należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)
E-mail: ops@airport-poznan.com.pl
Tel.: +48-61-849-2253

2.20.2.5 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych kodu A, B oraz C odbywa się na stanowiskach postojowych 40 i 40A przez całą dobę. Odladzanie statków powietrznych kodu A, B, C oraz D odbywa się na płycie do odladzania (stanowiska 1A i 1B) w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC¹. Odladzanie statków powietrznych kodu D w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ i E dopuszczone na stanowiskach 41-42. Kołowanie na stanowisko 1B możliwe przez TWY D1 i H1 lub TWY A i H1.

Podczas odladzania zaleca się, aby silniki samolotów były wyłączone. Holowanie (push-back) statków powietrznych do odladzania na stanowiskach nr 40 i 40A odbywa się w asyście agenta handlingowego. Kołowanie pozostałych statków powietrznych do odladzania na stanowiskach 40 i 40A odbywa się w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

The ICAO reference code for POZNAŃ/Ławica is 4D.

The RWY and the following TWYs A, B, D1, D2 (between TWY S and THR10), G, S are adapted for code E and F aircraft.

Code E aircraft shall park on stands 17L, 18R or 20L or (if push-back procedure is not applicable) perpendicular to stands 14-16 or 17-20.

Code F aircraft shall park on APN 1 stands 18R or 20L or (if push-back procedure is not applicable) perpendicular to stands 17-20. Exception related to parking is possible with the permission of the Airport Duty Officer.

Crews of four-engined aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines during taxiing or, if is possible, taxi with switched off outer engines.

Safe clearance from edges and obstacles on a TWY is guaranteed if the geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along the TWY centre line marking. Crews shall use judgemental oversteer at bends.

Any operations of code E and F aeroplanes on TWYs A, B, G, D1, APN shall be carried out with Follow Me assistance.

Code E and F aircraft may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: ps@airport-poznan.com.pl). The permission is not required for aircraft in emergency situations.

Due to limited RWY strength (see EPPO AD 2.12) the carrier should indicate, when applying for approval, the intended overload operation, ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of ACFT intended for flight operations. After landing and for take-off the Airport Duty Officer must be provided with a load sheet.

Any enquiries should be directed to:
Airport Duty Officer (H24)
E-mail: ops@airport-poznan.com.pl
Phone: +48-61-849-2253

AIRCRAFT DE-ICING

De-icing of Code A, B, and C aircraft is carried out on parking stands 40 and 40A 24 hours a day. De-icing of Code A, B, C and D aircraft is carried out on the de-icing pad (stands 1A and 1B), between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹. De-icing of Code D aircraft, between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹, and Code E aircraft is allowed on stands 41-42. Taxiing to stand 1B is possible via TWYs D1 and H1 or TWYs A and H1.

It is advised that aircraft engines be switched off during de-icing. Aircraft push-back for de-icing on stands No. 40 and 40A is carried out with the handling agent's assistance. Other aircraft are pushed back for de-icing on stands No. 40 and 40A with marshaller assistance.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.20.2.6 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płytach postojowych lotniska (załoga, pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Na APN 2 i APN 3 brak oświetlenia krawędziowego, oświetlenie płyt - niespełniające standardów ICAO.

OTHER REQUIREMENTS

Moving on aprons (aircrew, passengers) only with assistance of the handling agent.

Lack of edge lighting on APN 2 and APN 3, apron lights not complying with ICAO standards.

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

2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku POZNAŃ/Ławica ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:

Doloty (tylko w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC¹⁾):

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Odloty (H24):

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może 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, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b) przy lądowaniu w warunkach, gdy podstawa chmur jest niższa niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m;
- c) dla startów, gdy widzialność jest mniejsza niż 1900 m;
- d) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo spodziewane są burze mające wpływ na podejście lub odloty.
- e) gdy składowa wiatru boczny, włączając poryw przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylny, włączając poryw przekracza 9 km/h (5 kt) dla dolotów i 18,5 km/h (10 kt) dla odlotów.

Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for POZNAŃ/Ławica aerodrome:

Arrivals (only between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹⁾):

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Departures (H24):

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:

- a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water, or mud, rubber, oil or other substances;
- b) for landing in conditions when the cloud base is lower than 800 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 3000 m;
- c) for take-off when the visibility is less than 1900 m;
- d) when wind shear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure.
- e) when the cross-wind component, including a gust, exceeds 28 km/h (15 kt) or when the tail-wind component, including a gust, exceeds 9 km/h (5 kt) for arrivals and 18.5 km/h (10kt) for departures.

The exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU W PORZE NOCNEJ W POLU RUCHU NAZIEMNEGO EPPO

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

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowywanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z lotniska POZNAŃ/Ławica wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP¹⁾), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ odloty z RWY 28 należy wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do osiągnięcia odległości 1,5 NM od THR 10, następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem służby kontroli ruchu lotniczego.

Zabronione jest wykonywanie prób silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ obowiązuje bezwzględny zakaz opuszczania o własnym napędzie przez statki powietrzne stanowisk postojowych od numeru 7 do 14, nieekranowanych przez budynek terminala pasażerskiego. Na wyżej wymienionych stanowiskach postojowych dopuszcza się jedynie opuszczenie stanowiska przez statek powietrzny przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back) do pozycji w pełni ekranowanej terminalem, na wysokości stanowisk 16-19, gdzie dopiero może nastąpić uruchomienie silników (dotyczy także uruchamiania za pomocą air-startera).

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING NIGHT TIME WITHIN EPPO MOVEMENT AREA

Operators of aircraft conducting flight operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from POZNAŃ/Ławica aerodrome be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ RWY 28 departures shall be performed as follows: track the extended RWY centreline until 1.5 NM from RWY 10 THR, then execute a turn as per ATC clearance.

No engine tests may be carried out between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. Between 2100 and 0500 hrs UTC aircraft are totally prohibited from exiting under own power stands numbered 7-14 (not screened by the passenger terminal building). Aircraft may exit the above mentioned stands only with the use of a push-back tractor and move to a position fully screened by the terminal building on stands 16-19, where engines may be started (also with the use of an air-starter).

Opuszczenie stanowisk ekranowanych budynkiem terminala, tj. od 15 do 20, odbywa się wyłącznie przy pomocy ciągnika lotniskowego (push-back).

Parkowanie samolotów w porze nocnej, dla których nie ma możliwości podłączenia ciągnika (push-back), dopuszczalne jest wyłącznie na stanowiskach 40 do 42.

Stanowiska poniżej numeru 7 są dedykowane dla statków powietrznych General Aviation.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy i tylko na stanowiskach ekranowanych, tj. 15-20. W przypadku lokalizacji statku powietrznego na innym stanowisku jak ekranowane, konieczna jest zmiana stanowiska przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back).

W porze nocnej ograniczyć stosowanie APU do niezbędnego minimum.

Zakaz uruchamiania silników z GPU spalinowym na wszystkich stanowiskach przez całą dobę. Każde stanowisko postojowe na APN 1 jest wyposażone w zasilanie elektryczne.

Preferowane jest opuszczanie drogi startowej drogą kołowania szybkiego zjazdu.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płycie postojowej z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum.

Odstępstwa od opisanych wyżej ograniczeń, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

1) - patrz GEN 2.1.

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 lotniczego i emisji spalin.

Technika CDA:

1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemia.

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 przyziemia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

- Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.

- Oczekuj pełnej procedury.

2.21.4 LOKALNE RESTRYKCJE HAŁASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

2.21.4.1 Na lotnisku POZNAŃ/Lawica obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾. Lotnisko przez cały rok kalendarzowy podlega koordynacji rozkładu lotów (patrz pkt. 2.23.1).

2.21.4.2 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ starty z RWY 10 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 96 dB SEL. Punkt pomiarowy P2 jest zlokalizowany 200 m na południe od osi podejścia na RWY 28 i 448 m na wschód od THR 28. Współrzędne geograficzne: 52°24'54,94"N, 016°50'46,79"E (oznaczony na mapie AD 2 EPPO 1-1-1).

Aircraft stands screened by the terminal building, i.e. numbered 15-20 are to be exited only using a push-back tractor.

Aircraft unable to be connected to a push-back tractor may park at night only on stands numbered 40-42.

Aircraft stands with numbers below 7 are dedicated to General Aviation aircraft.

Engine start-up not related to take-off operations is allowed where it is necessary in fully justified cases only at low power settings and only on the screened stands, i.e. 15-20. In case an aircraft is located on a stand other than a screened one, a location change is necessary using a push-back tractor.

At night, the use of an APU shall be reduced to the necessary minimum.

The use of an engine powered GPU is forbidden all day and night on all aircraft stands. Each parking stand on APN 1 is equipped with an electric power supply.

Leaving the RWY using a rapid exit taxiway is regarded as preferable.

Powered aircraft shall taxi on the APN with minimum engine power.

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

Exemptions from the restrictions described above are possible only in justified cases and with the approval of the Airport Duty Officer.

1) - see GEN 2.1.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

CDA technique:

1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.

2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until 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.

LOCAL NOISE RESTRICTIONS FOR AIRCRAFT MOVEMENTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

At POZNAŃ/Lawica aerodrome aircraft movements are restricted between 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾. The aerodrome is subject to flight schedule coordination during the whole calendar year (see point 2.23.1).

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC¹⁾ take-offs from RWY 10 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 96 dB SEL. The P2 noise measurement point is located 200 m to the south of RWY 28 approach line and 448 m to the east of the THR 28. Geographical coordinates: 52°24'54.94"N, 016°50'46.79"E (depicted on chart AD 2 EPPO 1-1-1).

2.21.4.3	Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC ¹⁾ lądowania na RWY 28 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 86 dB SEL (P2 - patrz pkt. 2.21.4.2).	Between 2055-0500 (1955-0400) UTC ¹⁾ landings on RWY 28 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 86 dB SEL (P2 - see point 2.21.4.2).
2.21.4.4	W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ nie zaleca się wykonywania startów z RWY 10.	It is recommended not to perform take-offs from RWY 10 between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .
2.21.4.5	Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ . Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.	Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .
2.21.4.6	Ograniczenia w wykonywaniu operacji w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowisk awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ do not apply to state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.
2.21.4.7	Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .	It is recommended to avoid planning scheduled, non-scheduled and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ .
2.21.4.8	W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ nie zezwala się na wykonywanie operacji startu lub lądowania na samolotach AN-12 oraz AN-26.	Between 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ , take-off and landing operations by AN-12 and AN-26 aircraft are not allowed.
2.21.4.9	W przypadku lądowania ACFT ze względów bezpieczeństwa (np. załamanie pogody, brak paliwa) na lotnisku Poznań - Ławica w okresie koordynacji, bez przyznanego czasu na wykonanie tej operacji oraz w sytuacji przekroczenia dopuszczalnej ilości operacji określonej w decyzji środowiskowej dla każdej nocy, zostanie wydane zezwolenie na wykonanie startu dopiero po godzinie 0600 LMT. Dyżurny Operacyjny Portu w imieniu Zarządzającego lotniskiem każdorazowo przekaze kontrolerowi lotniska ATC-TWR informacje o braku zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT. Brak zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT dotyczy również każdego innego ACFT, dla którego nie przyznano czasu na wykonanie tej operacji o okresie objętym koordynacją rozkładu lotów. ¹⁾ - patrz GEN 2.1	In case of landing of aircraft for safety reasons (e.g. weather breakdown, lack of fuel) at Poznań - Ławica aerodrome within coordination period, without time allotted for performing the operation and in case the permissible number of operations specified in the environmental decision for every night has been exceeded, clearance for take-off will be issued only after 0600 LMT. The Airport Duty Officer, on behalf of the AD Manager, will provide information to the TWR controller that no clearance for performing take-off before 0600 LMT has been issued. Lack of clearance for performing take-off before 0600 LMT also applies to any other ACFT for which time for performing the operation has not been allotted during flight schedule coordination period. ¹⁾ - see GEN 2.1

EPPO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk POZNAŃ/Ławica oraz POZNAŃ/Krzesiny (TMA POZNAŃ), organ kontroli ruchu lotniczego zapewniający służbę kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

- a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,
- b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,
- c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,
- d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.

Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA POZNAŃ, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1.

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA POZNAŃ NORTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA POZNAŃ NORTH podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7.3-0.

W TMA POZNAŃ NORTH wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska POZNAŃ/Ławica.

Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 10 oraz 28 i kończą się w FAF/FAP (oprócz procedur podejścia VOR RWY 10 i VOR RWY 28, które kończą się w IAF).

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

APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Terminal Control Area of POZNAŃ/Ławica and POZNAŃ/Krzesiny aerodromes (POZNAŃ TMA), the air traffic control unit providing Approach Control service will use non-metric units of measurement as follows:

- a) nautical miles (NM) while expressing distance in navigation,
- b) feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,
- c) knots (kt) while expressing horizontal speed,
- d) feet per minute while expressing vertical speed.

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1. only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the POZNAŃ TMA .

IFR FLIGHT PROCEDURES

A radar approach control service is provided within the POZNAŃ NORTH TMA.

Minimum radar vectoring altitudes within the POZNAŃ NORTH TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.7.3-0.

Within the POZNAŃ NORTH TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of POZNAŃ/Ławica aerodrome.

The RNAV STAR procedures comprise also the initial and intermediate segments of RWY 10 and RWY 28 instrument approach procedures and terminate at FAF/FAP (except for VOR RWY 10 and VOR RWY 28 terminating at IAF).

The RNAV SID and STAR procedures within the POZNAŃ NORTH TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

W procedurach SID RNAV 1 w TMA POZNAŃ NORTH przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II) część 1, część 3, rozdział 3, dodatek 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPPO.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku POZNAŃ/Ławica nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA, a także uwzględniając, że w TMA POZNAŃ NORTH jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/uspawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1: Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2: Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA POZNAŃ NORTH wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Możliwe jest zastosowanie wektorowania radarowego do zakrętu do podejścia końcowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 10 – REP OBELI (GNSS) oraz REP PO412 (VOR), dla dołotów na RWY 28 – REP NUNBI (ILS i GNSS) oraz REP PO482 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

2.22.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

PROCEDURA OGÓLNA PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID LUB STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNAV 1:

Ustawić transponder na kod 7600 i dalej zgodnie z planem lotu wykonać dołot do DVOR/DME CMP, wejść w holding, a następnie o ostatnim otrzymanym i potwierdzonym czasie EAT lub – jeśli go nie potwierdzono – EAT wynikającym z planu lotu, rozpocząć procedurę dołotową CMP 1D oraz procedurę ILS or LOC RWY 28 lub RNP RWY 28.

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID:

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

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

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

Due to the fact that a significant percentage of aircraft operating at POZNAŃ/Ławica aerodrome is not approved for RNAV 1 operations, all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the POZNAŃ NORTH TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations only are allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow for high reduction in RTF communication. The following additional conditions apply:

NOTE 1: Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV system without navigation databases and/or requiring en-route data to be input manually are exempted from the application of RNAV 1 procedures. In such circumstances, ATC shall be advised upon first contact. Radar vectoring will be provided usually along routes in accordance with published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2: Air traffic controllers will pay particular attention when monitoring traffic not approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations. In the event that any problems occur, radar vectoring will be provided.

All holding patterns within the POZNAŃ NORTH TMA are to be flown in accordance with ATC instructions. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. In order to expedite the handling of traffic and maintain separations, radar vectoring may be used until the turn onto the final approach path.

Tactical points for shorter non-standard approaches are established for all RWY directions. For RWY 10 arrivals – REP OBELI (GNSS) and REP PO412 (VOR), for RWY 28 arrivals – REP NUNBI (ILS and GNSS) and REP PO482 (VOR). The points can be used only at the request/with the permission of the flight crew.

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

GENERAL PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SID OR STAR AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS:

Set the transponder to 7600, then following the flight plan, arrive at DVOR/DME CMP, join the holding pattern and, at the last assigned EAT or – if not acknowledged – flight plan EAT, commence the CMP 1D arrival procedure and ILS or LOC RWY 28 or RNP RWY 28.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SID:

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1 (P-RNAV)

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

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

W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według ILS, GNSS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

2.2.2.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR POZNAŃ/Ławica:

CHARLIE	52°30'41"N	016°44'25"E	(Kościół w m. Rokietnica)
NOVEMBER	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - skrzyżowanie linii kolejowych)
SIERRA	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - stacja kolejowa)
TANGO	52°27'11"N	016°58'48"E	(Oczyszczalnia ścieków w m. Koziegłowy)
WHISKEY	52°22'33"N	016°37'12"E	(Jezioro Niepruszewskie)

Wykaz punktów nawigacyjnych w MCTR KRZESINY (patrz Uwaga 1):

ECHO	52°12'41"N	017°17'09"E	(M. Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją)
KILO	52°19'53"N	017°10'16"E	(M. Kleszczewo - magazyny)
MIKE	52°14'00"N	016°50'00"E	(M. Mosina - zamek)
ZULU	52°10'00"N	017°10'00"E	(M. Zaniemyśl - zamek)
ROMEO	52°19'46"N	017°03'03"E	(Rondo niedaleko m. Żerniki)

Uwaga 1:

W przypadku wykonywania dołotów do CTR POZNAŃ/Ławica przez punkty nawigacyjne w MCTR Krzesiny obowiązuje uzyskanie zezwolenia KRZESINY TOWER (121,025 MHz).

Uwaga 2:

Punkt ROMEO może być wykorzystywany tylko w procedurze RCF lub jako punkt oczekiwania dla lądowiska Żerniki (EPZE).

2.2.2.3.1 WLOT DO CTR POZNAŃ/ŁAWICA W LOCIE VFR

2.2.2.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR POZNAŃ/Ławica odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez POZNAŃ TOWER i przekazane przez FIS POZNAŃ;
- Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z POZNAŃ TOWER 5 minut przed dołotem do punktów NOVEMBER, WHISKEY lub SIERRA (zgłoszenie na 5 min przed punktem SIERRA wymagane gdy MCTR KRZESINY jest nieaktywny).

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS

a) If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and fly the assigned STAR, then execute an (ILS, GNSS or VFR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

b) If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it, and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue for 2 minutes (from setting 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

c) If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS, GNSS or VFR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

VFR FLIGHT PROCEDURES

List of VFR navigation points used for VFR arrivals/departures at/from the POZNAŃ/Ławica CTR:

CHARLIE	52°30'41"N	016°44'25"E	(Church in Rokietnica town)
NOVEMBER	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - junction of railway lines)
SIERRA	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - railway station)
TANGO	52°27'11"N	016°58'48"E	(Sewage treatment plant in Koziegłowy town)
WHISKEY	52°22'33"N	016°37'12"E	(Niepruszewskie lake)

List of navigation points within KRZESINY MCTR (see Note 1):

ECHO	52°12'41"N	017°17'09"E	(Level crossing in Kijewo)
KILO	52°19'53"N	017°10'16"E	(Warehouses in Kleszczewo town)
MIKE	52°14'00"N	016°50'00"E	(Castle in Mosina town)
ZULU	52°10'00"N	017°10'00"E	(Castle in Zaniemyśl town)
ROMEO	52°19'46"N	017°03'03"E	(Traffic circle near Żerniki town)

Note 1:

While performing a flight to the POZNAŃ/Ławica CTR over the navigation points, clearance from KRZESINY TOWER (121.025 MHz) must be obtained during the activity within KRZESINY MCTR.

Note 2:

Point ROMEO may be used only for RCF procedure or as holding point for Żerniki airfield (EPZE).

POZNAŃ/ŁAWICA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

Entry into the POZNAŃ/Ławica CTR may be performed upon clearance issued by POZNAŃ TOWER and received from POZNAŃ FIS.

If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with POZNAŃ TOWER shall be established 5 minutes before reaching NOVEMBER, WHISKEY or SIERRA points (reporting 5 minutes before SIERRA point is required when KRZESINY MCTR is inactive).

- c. W przypadku wykonywania dolotu/odlotu do/z lotniska POZNAŃ/Kobylnica z/w kierunku zachodnim i aktywności poligonu EP D21 istnieje możliwość przelotu przez punkt NOVEMBER po uzyskaniu zezwolenia wydanego przez POZNAŃ TOWER.
- 2.22.3.1.2 Start w CTR POZNAŃ/Ławica z miejsca innego niż lotnisko POZNAŃ/Ławica jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR POZNAŃ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną.
- 2.22.3.2 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR**
- Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami:
- Punkt **SIERRA** - dolot od punktu WHISKEY. Wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na południową stronę linii kolejowej ani na wschodnią stronę od stacji kolejowej Poznań-Junikowo.
- Punkt **NOVEMBER** - dolot od punktów TANGO lub CHARLIE. Wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na wschodnią stronę skrzyżowania linii kolejowych.
- Punkt **WHISKEY** - procedura oczekiwania wykonywana w przypadku niedostępności punktu SIERRA. W przypadku oczekiwania nad punktem WHISKEY należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR POZNAŃ/Ławica.
- 2.22.3.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR**
- 2.22.3.3.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR POZNAŃ/Ławica bez zamiaru lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica, wlot do CTR jest zabroniony.
- 2.22.3.3.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica lub w CTR POZNAŃ/Ławica, należy:
- a) W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska POZNAŃ/Ławica;
 - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne;
 - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem NOVEMBER 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 NOVEMBER 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.
- b) W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:
- niedostępny jest punkt SIERRA;
 - należy kierować się do punktu CHARLIE lub TANGO z ominięciem CTR EPPO oraz MCTR EPKS;
 - następnie wykonać dolot do punktu NOVEMBER i postępować zgodnie z procedurą punktu 2.22.3.3.2.a.
- Uwaga:** Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.
- 2.22.3.4 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).
- While approaching/departing to/from POZNAŃ/Kobylnica aerodrome westbound and during the activity of EP D21 area, it is possible to overfly NOVEMBER point after obtaining clearance from POZNAŃ TOWER.
- Take-off from a place other than POZNAŃ/Ławica aerodrome into the POZNAŃ/Ławica CTR is possible after obtaining clearance from POZNAŃ TOWER. In case of two-way radio communication failure from the place of departure, clearance shall be obtained by means of radio.
- HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHTS**
- In case of congestion of air traffic, VFR flight may expect holding at one of the following points:
- SIERRA** point - inbound track from WHISKEY point. While holding, do not pass to the southern side of the railway or the eastern side of the Poznań-Junikowo railway station.
- NOVEMBER** point - inbound track from TANGO or CHARLIE points. While holding, do not pass to the eastern side of the railway junction.
- WHISKEY** point - holding performed in case of unavailability of SIERRA point. While holding over the WHISKEY point, do not violate the controlled airspace of POZNAŃ/Ławica CTR.
- RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT**
- If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the POZNAŃ/Ławica CTR, with destination other than POZNAŃ/Ławica aerodrome, before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits, entry is forbidden.
- If radio communication fails in flight with destination POZNAŃ/Ławica aerodrome, before reaching, or within the POZNAŃ/Ławica CTR limits, the crew shall:
- a) When approaching from the northern side of the aerodrome:
- make an approach to reach NOVEMBER point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of POZNAŃ/Ławica;
 - show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding;
 - after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
 - after receiving a red visual signal hold over NOVEMBER point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
 - if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over NOVEMBER point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
 - after landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.
- b) When approaching from the southern side of the aerodrome:
- SIERRA point is unavailable;
 - fly to CHARLIE or TANGO points by passing EPPO CTR and EPKS MCTR;
 - make an approach to reach NOVEMBER point and follow the procedure described in 2.22.3.3.2.a.
- Note:** The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, unless air traffic control service instructs otherwise.
- 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.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko POZNAŃ/Ławica wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żegluga Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) do startu/po lądowaniu z/na RWY wykonują podlot z/do bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) filii Poznań położonej w NE części lotniska Poznań/Ławica (oznaczonej na mapie AD 2 EPPO 1-1-1) drogami TWY N1 i TWY L.

W uzasadnionych przypadkach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego start/lądowanie śmigłowca ratunkowego o statusie HEMS może odbywać się za zgodą ATC z/na TWY L.

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

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

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

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to POZNAŃ/Ławica aerodrome perform landing on runway in use as aeroplanes of category A in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

For take-off/after landing from/on the RWY, Medical Air Rescue (HEMS) helicopters shall air taxi to/from the Poznań base of Medical Air Rescue (HEMS) located in the NE part of Poznań/Ławica aerodrome (shown on chart AD 2 EPPO 1-1-1) via TWYs N1 and L.

In justified cases, for air traffic safety, a take-off/landing of a medical rescue helicopter with HEAD status may be carried out from/on TWY L with ATC approval.

EPPO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW	FLIGHT SCHEDULE COORDINATION
2.23.1.1	Lotnisko POZNAŃ/Ławica jest lotniskiem koordynowanym (poziom 3 wg IATA) w okresie całego roku kalendarzowego, w godzinach 2200-0600 LMT.	POZNAŃ/Ławica aerodrome is a coordinated aerodrome (IATA Level 3) during the whole calendar year, between 2200 and 0600 LMT.
2.23.1.2	Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku POZNAŃ/Ławica wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.	Any flight operation requires a slot provided by the flight scheduling coordinator.
2.23.1.3	Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopters.
2.23.1.4	Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.	Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.
2.23.1.5	Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przysyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica. Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, poniedziałek - piątek z wyłączeniem świąt. E-mail: poland@acl-international.com Telefon: +44-208-564-0622 WWW: acl-international.com Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH	Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome. Office hours: 0830-1700 UK LMT, Monday-Friday (excluding public holidays). E-mail: poland@acl-international.com Phone: +44-208-564-0622 WWW: acl-international.com Slot requests: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH

	Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającym lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Telefon: +48-61-849-2253	Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Phone: +48-61-849-2253
2.23.1.6	Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPPO-1), które są zawarte na stronie internetowej: http://www.acl-international.com .	An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPPO-1) to be found at: http://www.acl-international.com .
2.23.2	Na terenie lotniska znajduje się transponder (bez modu C) kalibrujący radar. System TCAS może mylnie generować ostrzeżenia o ruchu.	A radar calibrating transponder (without mode C) is installed at the aerodrome. Thus incorrect traffic warnings may be generated by TCAS.
2.23.3	Zarządzający lotniskiem Poznań - Ławica zwraca się do załóg statków powietrznych z prośbą o zgłaszanie wszelkich zagrożeń zauważonych z powietrza w otoczeniu lotniska w postaci: <ul style="list-style-type: none"> - niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji, - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł, - oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami, - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru, - niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia, - innych potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. <p>Zgłoszenia należy przekazywać bezpośrednio do kontroli TWR POZNAŃ lub do dyżurnego operacyjnego portu na e-mail: ops@airport-poznan.com.pl lub tel.: +48-664-789-138.</p>	The administration of Poznań - Ławica aerodrome asks the aircraft crews for reporting any hazards in the vicinity of the aerodrome identified in the air such as: <ul style="list-style-type: none"> - unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence, - hazardous, confusing or misleading lights, - dazzle created by large highly reflective surfaces, - sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency, - some ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard, - other potential hazards to the safety of air traffic. <p>Reports are to be sent directly to POZNAŃ TWR or to the airport duty officer to the e-mail address: ops@airport-poznan.com.pl or by phone: +48-664-789-138.</p>

EPPO AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPPO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPPO 1-3-1	PLYTA POSTOJOWA 1	APRON 1
AD 2 EPPO 1-3-2	PLYTY POSTOJOWE 2, 3	APRONS 2, 3
AD 2 EPPO 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 10/28 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10/28 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPPO 3-1-1	RWY 28 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 28 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPPO 4-2-1-0	RWY 10	RWY 10
AD 2 EPPO 4-2-2-0	RWY 28 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 28 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPPO 5-1-1	RWY 28	RWY 28
AD 2 EPPO 5-3-1-0	RWY 10 RNAV 1 (GNSS)	RWY 10 RNAV 1 (GNSS)
AD 2 EPPO 5-3-2-0	RWY 28 RNAV 1 (GNSS) Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 28 RNAV 1 (GNSS) Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPPO 6-1-1	ILS or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-1	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-3	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-1-1	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-2-1	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart