

EPPW AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
<b>EPPW - Powidz</b>		

EPPW AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1.	<b>ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja</b> 52°22'45"N 017°51'08"E - Środek RWY 10R/28L.	<b>ARP - WGS-84 coordinates and site at AD</b> 52°22'45"N 017°51'08"E - Centre of RWY 10R/28L.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 24 km na południowy wschód od miasta Gniezno.	<b>Direction and distance from city</b> 24 km south-east of Gniezno city.
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 385 ft/20.1°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 385 ft/20.1°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 109 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 109 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 5°E (2016)/ 8'E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 5°E (2016)/ 8'E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS</b> Jednostka Wojskowa 3293 ul. Witkowska 8 62-430 Powidz Dowódca: +48-261-544-101 AFS: EPPWZTM: MIL TWR AFS: EPPWZPM: MIL ARO AFS: EPPWZAZM: MIL APP	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS</b> Military Unit No. 3293 ul. Witkowska 8 62-430 Powidz Commander: +48-261-544-101 AFS: EPPWZTM: MIL TWR AFS: EPPWZPM: MIL ARO AFS: EPPWZAZM: MIL APP
7.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> +48-261-544-435 - MIL TWR +48-261-544-409 - MIL TWR (faks) +48-261-544-463 - MIL APP +48-261-544-473 - MIL APP (faks) +48-261-543-244 - MIL PAR +48-261-544-473 - MIL APP/PAR (faks) +48-261-544-436 - MIL ARO +48-261-544-272 - MIL ARO (faks)	<b>Remarks</b> +48-261-544-435 - MIL TWR +48-261-544-409 - MIL TWR (fax) +48-261-544-463 - MIL APP +48-261-544-473 - MIL APP (fax) +48-261-543-244 - MIL PAR +48-261-544-473 - MIL APP/PAR (fax) +48-261-544-436 - MIL ARO +48-261-544-272 - MIL ARO (fax)

EPPW AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup> )	OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup> )
1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)	<b>Aerodrome Administration</b> MON-FRI 0630-1430 (0530-1330)
2.	<b>Służby celne i paszportowe</b> NIL	<b>Customs and immigration</b> NIL
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> W czasie wykonywania lotów.	<b>Health and sanitation</b> During flights.
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> NIL	<b>AIS</b> NIL
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> H24 MIL ARO	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> H24 MIL ARO
6.	<b>Biuro Meteorologiczne</b> H24 MIL MET	<b>MET Office</b> H24 MIL MET
7.	<b>Służby Ruchu Lotniczego</b> H24 MIL ATS	<b>ATS</b> H24 MIL ATS
8.	<b>Tankowanie</b> Po wcześniejszym uzgodnieniu z użytkownikiem.	<b>Fuelling</b> After prior consultation with the aerodrome user.
9.	<b>Obsługa</b> H24	<b>Handling</b> H24
10.	<b>Ochrona</b> H24	<b>Security</b> H24
11.	<b>Odladzanie</b> H24	<b>De-icing</b> H24
12.	<b>Uwagi</b> 1) - patrz GEN 2.1. 2) - Pkt 2.3.7 - czas aktywności służb może być ograniczony informacją NOTAM.	<b>Remarks</b> 1) - see GEN 2.1. 2) - Point 2.3.7 - activity time of services may be restricted by NOTAM.

EPPW AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
1.	<b>Środki załadownicze</b> - podnośniki widłowe - 2 (12,5 t, 1,5 t); - dźwig przewoźny - 1 (7 t); - schody ruchome samobieźne.	<b>Cargo-handling facilities</b> - fork lift trucks - 2 (12.5 t, 1.5 t); - transportable crane - 1 (7t); - mobile escalator.
2.	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b> Paliwo lotnicze F-34 Dodatki - S17451 Oleje: hydrauliczny H-515, lotniczy: CASTROL AERO 599, LOTOS AERO 100, AERO SHELL OIL 3 i OIL 100.	<b>Fuel/Oil types</b> Aviation fuel F-34 Additives - S17451 Hydraulic oil: H-515, aviation oil: CASTROL AERO 599, LOTOS AERO 100, AERO SHELL OIL 3 and OIL 100.
3.	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b> 5 cystern - 5 x 33000L.	<b>Fuelling facilities/Capacity</b> 5 tank trucks - 5 x 33000 L.
4.	<b>Urządzenia do odladzania</b> GL 1800AP Global	<b>De-icing facilities</b> GL 1800AP Global
5.	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b> Po wcześniejszym uzgodnieniu.	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> After prior consultation.
6.	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Tlen i azot w stanie gazowym. ND - Naczepa dystrybutor. Do odladzania stosuje się tylko płyn Typu II.	<b>Remarks</b> Oxygen and nitrogen (gas). ND - Dispenser. Only type II fluid may be used for de-icing purposes.

EPPW AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	<b>Hotele</b> Hotel w mieście.	<b>Hotels</b> City hotel.
2.	<b>Restauracje</b> Restauracje w miejscowościach Powidz i Gniezno.	<b>Restaurants</b> Restaurants in Powidz and Gniezno cities.
3.	<b>Środki transportu</b> Po uzgodnieniu.	<b>Transportation</b> After consultation.
4.	<b>Pomoc medyczna</b> Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w miastach Słupca i Gniezno.	<b>Medical facilities</b> First level of medical aid at the aerodrome. Hospitals in Słupca and Gniezno cities.
5.	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b> W miastach Powidz, Witkowo, Gniezno.	<b>Bank and Post office</b> In Powidz, Witkowo, Gniezno cities.
6.	<b>Informacja turystyczna</b> W mieście Gniezno.	<b>Tourist office</b> In Gniezno city.
7.	<b>Uwagi</b> Telefony: Szpital w m. Słupca: +48-63-275-2300 Szpital w m. Gniezno: +48-61-426-4461	<b>Remarks</b> Phones: Hospital in Słupca: +48-63-275-2300 Hospital in Gniezno: +48-61-426-4461

EPPW AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 6 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R, z 5-dniowym wyprzedzeniem. Czas utrzymywania podwyższonej kategorii ochrony przeciwpożarowej nie może przekroczyć 72 HR)	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 6 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R, 5 days in advance. The duration of the increased category shall not exceed 72 HR)
2.	<b>Wyposażenie ratownicze</b> - pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 7; - ambulans - 1; - pojazd operacyjny - 1.	<b>Rescue equipment</b> - rescue and fire fighting vehicles - 7; - ambulance - 1; - operational vehicle - 1.
3.	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> 2 x dźwig do 18 t, dostępny w ciągu 60 minut.	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> 2 x crane up to 18 t, available within 60 minutes.
4.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPPW AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> Oczyszczarka – 5, pląg śnieżny – 10, odkurzacz lotniskowy – 5, polewarko-zmywarka – 3, zgarniacz wirnikowy – 4.	<b>Types of clearing equipment</b> Runway sweeper – 5, snow plough – 10, aerodrome cleaner – 5, sprinkler-flusher – 3, rotor blower – 4.

2.	<b>Kolejność oczyszczenia</b> RWY 10R/28L, TWY E, TWY B1, TWY B2, TWY A1, TWY A2, TWY A3, pozostałe TWY, APN 1, APN 2, APN 3, RWY 10L/28R.	<b>Clearance priorities</b> RWY 10R/28L, TWY E, TWY B1, TWY B2, TWY A1, TWY A2, TWY A3, remaining TWYs, APN 1, APN 2, APN 3, RWY 10L/28R.
3.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPPW AD 2.8</b>	<b>PŁYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH</b>	<b>APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA</b>
--------------------	--	--

1.	<b>Nawierzchnia i nośność płyty</b> APN 1 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 4 - CONC, PCN 60 R/A/W/T	<b>Apron surface and strength</b> APN 1 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 4 - CONC, PCN 60 R/A/W/T
2.	<b>Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność</b> TWY A1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY A2 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY A3 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B2 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B3 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY C1 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY C2 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY D1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY D2 - 24 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY E - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T	<b>TWY width, surface and strength</b> TWY A1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY A2 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY A3 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B2 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY B3 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY C1 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY C2 - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY D1 - 23 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY D2 - 24 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T TWY E - 15 m, CONC, PCN 60 R/A/W/T
3.	<b>Punkt sprawdzania wysokościomierzy</b> NIL	<b>ACL and elevation</b> NIL
4.	<b>Punkty sprawdzania VOR/INS</b> NIL	<b>VOR/INS checkpoints</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPPW AD 2.9</b>	<b>SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
--------------------	---	--

1.	<b>Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych</b> System prowadzenia na TWY: linie żółte. Wizualne oznaczenia położenia: linie żółte. Urządzenia sygnalizacji naziemnej: NIL.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b>  Taxiing guidance system: yellow lines. Visual aids to location: yellow lines. Indicators and ground signalling devices: NIL.
2.	<b>Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania</b> Oznakowanie poziome i pionowe.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Markings and signs.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4.	<b>Uwagi</b> Oznakowanie poziome zgodne z przepisami ICAO. Oznakowanie pionowe zgodne z porozumieniem standaryzacyjnym NATO (Stanag 3685).	<b>Remarks</b> Markings are in accordance with ICAO regulations. Signs are in accordance with NATO Standardization Agreement (Stanag 3685).

<b>EPPW AD 2.10</b>	<b>PRZESZKODY LOTNISKOWE</b>	<b>AERODROME OBSTACLES</b>
---------------------	------------------------------	----------------------------

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
10L/APCH 10R/APCH	Maszt GSM/GSM mast	-	52°18'02.8" N	018°04'03.5" E	180	531	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Komin - Mieczownica/Chimney - Mieczownica	-	52°21'37.9" N	017°57'49.0" E	95	446	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'02.4" N	017°53'28.1" E	59	436	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'11.5" N	017°53'31.7" E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'13.1" N	017°53'42.6" E	59	440	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'15.1" N	017°53'43.6" E	59	440	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	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
28L/APCH 28R/APCH	Maszt NDB/NDB mast	-	52°22'15.3" N	017°53'35.8" E	36	414	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Maszt NDB/NDB mast	-	52°22'17.0" N	017°53'36.7" E	36	417	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'21.4" N	017°53'36.8" E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'30.9" N	017°53'41.5" E	52	430	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Komin/Chimney	-	52°22'31.1" N	018°06'01.1" E	180	538	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Kościół - Giewartów/Church - Giewartów	-	52°22'33.1" N	017°56'59.7" E	102	463	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'33.5" N	017°53'04.5" E	62	443	NIE/NIE, NO/NO
28R/APCH	Antena monitorująca ILS/ILS monitor antenna	-	52°22'33.7" N	017°52'25.3" E	26	407	TAK/TAK, YES/YES
28R/APCH	Antena ILS GP DME/ILS GP DME antenna	-	52°22'34.6" N	017°52'21.3" E	53	436	NIE/TAK, NO/YES
28R/APCH	Las/Forest	-	52°22'35.7" N	017°52'53.1" E	62	443	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Komin - Jaworowo/Chimney - Jaworowo	-	52°23'07.9" N	017°43'39.1" E	63	423	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Las/Forest	-	52°23'09.2" N	017°48'41.3" E	43	394	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Las/Forest	-	52°23'12.4" N	017°48'35.3" E	66	417	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Las/Forest	-	52°23'18.1" N	017°48'38.0" E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
10L/APCH 10R/APCH	Las/Forest	-	52°23'18.6" N	017°48'45.9" E	69	420	NIE/NIE, NO/NO
28L/APCH 28R/APCH	Maszt GSM/GSM mast	-	52°25'44.7" N	017°28'58.3" E	171	538	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Maszt GSM/GSM mast	-	52°12'55.5" N	017°37'38.8" E	103	528	NIE/NIE, NO/NO
Maszt GSM/GSM mast	-	52°15'02.9" N	017°58'07.6" E	207	515	NIE/NIE, NO/NO
Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	03424-2019-02	52°16'17.2" N	017°48'50.5" E	494	814	TAK/TAK, YES/YES
Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	03424-2019-01	52°16'21.8" N	017°49'50.9" E	494	801	TAK/TAK, YES/YES
Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	03213-2019-02	52°16'31.6" N	017°47'34.7" E	494	810	TAK/TAK, YES/YES
Elektrownia wiatrowa/Wind-power station	03213-2019-01	52°17'43.5" N	017°48'32.0" E	494	816	TAK/TAK, YES/YES
Maszt GSM/GSM mast	-	52°20'22.5" N	017°57'23.9" E	180	515	TAK/NIE, YES/NO
Maszt GSM/GSM mast	-	52°22'11.5" N	018°01'49.0" E	107	561	TAK/TAK, YES/YES
Czujnik AWOS/AWOS sensor	-	52°22'34.0" N	017°52'20.3" E	9	390	NIE/TAK, NO/YES
Antena systemu ŁOŚ/ŁOŚ system antenna	-	52°22'34.4" N	017°52'19.9" E	16	400	TAK/NIE, YES/NO
Maszt AWOS/AWOS mast	-	52°22'34.7" N	017°52'19.6" E	36	417	NIE/TAK, NO/YES
TACAN/TACAN	-	52°22'37.2" N	017°51'01.3" E	16	387	NIE/NIE, NO/NO
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'40.6" N	017°52'45.5" E	30	414	NIE/NIE, NO/NO
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'45.6" N	017°52'38.2" E	85	469	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'46.0" N	017°52'35.6" E	85	469	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'46.5" N	017°52'33.0" E	85	466	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'47.0" N	017°52'30.4" E	85	466	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'47.5" N	017°52'27.7" E	85	466	TAK/TAK, YES/YES
Czujnik AWOS/AWOS sensor	-	52°22'47.8" N	017°51'08.7" E	9	385	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'48.0" N	017°52'25.1" E	89	469	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'48.6" N	017°52'12.8" E	56	436	TAK/TAK, YES/YES
Maszt GCA/GCA mast	-	52°22'48.7" N	017°51'11.2" E	36	414	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'49.0" N	017°52'11.0" E	53	433	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'49.4" N	017°52'09.1" E	53	436	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'51.0" N	017°51'55.7" E	69	453	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'51.7" N	017°51'58.6" E	69	449	TAK/TAK, YES/YES
Czujnik AWOS/AWOS sensor	-	52°22'51.8" N	017°51'03.8" E	11	386	NIE/TAK, NO/YES
Czujnik AWOS/AWOS sensor	-	52°22'51.8" N	017°51'03.6" E	9	384	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'52.1" N	017°51'50.5" E	69	453	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°22'53.4" N	017°51'57.0" E	69	453	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
Hangar/Hangar	-	52°22'53.6" N	017°51'48.7" E	72	456	NIE/NIE, NO/NO
Hangar/Hangar	-	52°22'55.5" N	017°51'55.2" E	102	486	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building	-	52°22'59.3" N	017°51'27.6" E	85	469	NIE/NIE, NO/NO
Antena systemu LOS/ŁOŚ system antenna	-	52°23'01.4" N	017°49'59.8" E	16	381	TAK/NIE, YES/NO
Wieża KRL z anteną/ATC tower with antenna	-	52°23'01.4" N	017°51'15.8" E	108	492	NIE/TAK, NO/YES
Czujnik AWOS/AWOS sensor	-	52°23'01.7" N	017°49'57.9" E	9	371	NIE/TAK, NO/YES
Maszt AWOS/AWOS mast	-	52°23'01.8" N	017°49'58.2" E	36	399	NIE/TAK, NO/YES
Maszt GSM/GSM mast	-	52°23'02.0" N	017°49'58.0" E	55	418	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'07.5" N	017°50'57.5" E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'09.0" N	017°50'50.0" E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'10.4" N	017°50'42.5" E	141	518	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'11.8" N	017°50'35.0" E	141	515	TAK/TAK, YES/YES
Maszt/Mast	-	52°23'15.0" N	017°52'08.0" E	92	479	TAK/TAK, YES/YES
Hangar/Hangar	-	52°23'15.2" N	017°50'07.5" E	46	414	NIE/TAK, NO/YES
Las/Forest	-	52°23'17.5" N	017°49'19.7" E	66	430	NIE/NIE, NO/NO
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'17.5" N	017°49'43.0" E	53	420	TAK/TAK, YES/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	-	52°23'17.6" N	017°49'41.0" E	53	420	TAK/TAK, YES/YES
Maszt GSM/GSM mast	-	52°23'29.4" N	017°52'15.2" E	105	495	TAK/TAK, YES/YES
Maszt/Mast	-	52°24'04.6" N	017°54'05.9" E	121	505	TAK/NIE, YES/NO
Maszt/Mast	-	52°24'59.2" N	017°54'25.1" E	154	545	NIE/NIE, NO/NO
Maszt/Mast	-	52°25'04.5" N	017°54'12.3" E	148	548	NIE/NIE, NO/NO
Maszt GSM/GSM mast	-	52°25'51.7" N	017°46'43.0" E	138	502	NIE/NIE, NO/NO
Maszt GSM/GSM mast	-	52°27'53.2" N	017°52'16.2" E	103	558	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	<b>Biuro MET</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne.	<b>Associated MET office</b> Aerodrome MET Office.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okres ważności</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne 9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> Aerodrome MET Office 9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami</b> TAF/3 HR	<b>Trend forecast/Interval of issuance</b> TAF/3 HR
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje osobiste.	<b>Briefing and consultation provided</b> Personal consultations.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> PL, EN	<b>Flight documentation/Language used</b> PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> NIL	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> NIL
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> MIL ATS	<b>ATS units provided with MET information</b> MIL ATS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Tel.: +48-261-544-437 Faks: +48-261-544-490	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Phone: +48-261-544-437 Fax: +48-261-544-490

EPPW 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 proggu (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom proggu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
10L	107.00°GEO	2727 x 30	RWY: PCN 60 R/A/W/T. CONC	52°23'09.44"N 017°49'43.38"E 109.3	367.1

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 progów (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
28R	287.00°GEO	2727 x 30	RWY: PCN 60 R/A/W/T. CONC	52°22'43.10"N 017°52'00.95"E 109.3	384.7
10R	107.00°GEO	3514 x 60	RWY: PCN 60 R/A/W/T. CONC	52°23'01.61"N 017°49'38.99"E 109.3	363.6
28L	287.00°GEO	3514 x 60	RWY: PCN 60 R/A/W/T. CONC	52°22'27.65"N 017°52'36.26"E 109.3	381.9

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
10L	0.2%	NIL	460 x 560	3677 x 560	NIL
28R	0.2%	NIL	490 x 560	3677 x 560	NIL
10R	0.2%	NIL	460 x 560	4464 x 560	NIL
28L	0.2%	NIL	490 x 560	4464 x 560	NIL

Uwagi	Remarks
10L) - NIL	10L) - NIL
28R) - NIL	28R) - NIL
10R) - NIL	10R) - NIL
28L) - NIL	28L) - NIL

EPPW AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
10L	2727	3187	2727	2727
28R	2727	3217	2727	2727
10R	3514	3974	3514	3514
28L	3514	4004	3514	3514

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

RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
10L	C2	1948	2408	1948
10R	C1	2724	3184	2724
	D1	789	1249	789
28L	D1	2724	3214	2724
	C1	789	1279	789
28R	C2	789	1279	789

EPPW 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 (m) INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			LEN (m)
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10R	SALS	420 LIH	G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL
28L	CALVERT	900 LIH	G	NIL	PAPI 3° left/right	NIL	NIL
10L	SALS	420 LIH	G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL
28R	CALVERT	900 LIH	G	NIL	PAPI 3° left	NIL	NIL

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN (m) Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10R	NIL	NIL	3514 / 60	FM 0 - 2915 m: W FM 2915 - 3514 m: O LIH	R (16)	NIL

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN (m) Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
28L	NIL	NIL	3514 / 60	FM 0 - 2915 m: W FM 2915 - 3514 m: O LIH	R (16)	NIL
10L	NIL	NIL	2727 / 60	FM 0 - 2144 m: W FM 2144 - 2727 m: O LIH	R	NIL
28R	NIL	NIL	2727 / 60	FM 0 - 2144 m: W FM 2144 - 2727 m: O LIH	R	NIL

<b>EPPW AD 2.15</b>	<b>INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE</b>	<b>OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY</b>
---------------------	--	---

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 NIL	LDI location and lights/Anemometer location and lights NIL
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania Krawędziowe - wszystkie TWY.	TWY edge and centre line lighting Edge - all TWYs.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania Dostępne / 15 sek.	Secondary power supply/Switch over time Available / 15 sec.
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

<b>EPPW AD 2.16</b>	<b>STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW</b>	<b>HELICOPTER LANDING AREA</b>
---------------------	------------------------------------	--------------------------------

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub proggu 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 rozporządalne 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 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.3.

<b>EPPW AD 2.17</b>	<b>PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO</b>	<b>AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE</b>
---------------------	--	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s)
1	2	3	4
POWIDZ (EPPW) MCTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°35'06"N 017°35'35"E 52°26'39"N 018°10'25"E 52°13'12"N 018°04'12"E 52°18'32"N 017°38'11"E 52°24'44"N 017°23'00"E 52°35'06"N 017°35'35"E	2000 ft GND	[D]	Powidz WIEŻA (119.000 MHz) PL Powidz TOWER (119.000 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPPW AD 2.18</b>	<b>URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO</b>	<b>AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES</b>
---------------------	--	--

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation
1	2	3	4
PAR	Powidz PRECYZYJNY Powidz PRECISION	132.425	H24
APP	Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH	129.675	H24
TWR	Powidz WIEŻA Powidz TOWER	119.000	H24
ATIS	-	279.850	H24

Uwagi	Remarks
Telefony ATIS: +48-261-544-994, +48-261-544-995, +48-261-544-996, +48-261-544-997.	ATIS phones: +48-261-544-994, +48-261-544-995, +48-261-544-996, +48-261-544-997.

<b>EPPW AD 2.19</b>	<b>RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA</b>	<b>RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS</b>
---------------------	---	--

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
GCA - 2000	-	PAR 9125 MHz ASR 9025 MHz IFF TRANS 1030 MHz IFF REC 1090 MHz	O/R APP Powidz	52°22'48"N 017°51'11"E	-	0.15 km N FM RCL, 1.75 km FM THR 28L wzdłuż/along RWY RCL
DME	IPW	CH48X	H24	52°22'34.6" N 017°52'21.3" E	120 m AMSL	NIL
ILS GP	-	331.700 MHz	H24	52°22'34.6" N 017°52'21.3" E	---	0.12 km E FM RCL, 0.33 km N FM THR 28L wzdłuż RWY RCL. 0.12 km E FM RCL, 0.33 km N FM THR 28L along RCL.  RDH: 58 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Jan 16)	IPW	111.100 MHz	H24	52°23'08.1" N 017°49'05.0" E	---	0.67 km FM THR 10R.  CAT. I
NDB	NG	322.000 kHz	O/R TWR Powidz.	52°22'16.1" N 017°53'36.2" E	---	103°, 1.2 km FM THR 28L.
NDB	NT	303.000 kHz	Z wyprzedzeniem 48 HR. 48 HR in advance.	52°22'33.5" N 017°52'51.5" E	---	NIL
TACAN	TPW	CH102Y	H24	52°22'37.1" N 017°51'01.3" E	---	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPPW AD 2.20</b>	<b>LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE</b>	<b>LOCAL AERODROME REGULATIONS</b>
---------------------	------------------------------------	------------------------------------

**2.20.1 Wnioski o zezwolenie**

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającymi lotniskiem.

Loty szkolne wykonywane w MCTR EPPW oraz MTMA EPPW przez jednostki niestacjonujące na lotnisku, możliwe są tylko po uzyskaniu zezwolenia na podstawie przesłanego 24 HR przed ETA formularza PPR (Prior Permission Required/Formularz o zezwolenie na przylot), który dostępny jest na stronie internetowej <http://www.33bltr.wp.mil.pl>.

**Applications for permission**

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in AD 1.1 AERODROME/ HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Arrangements regarding the performance of flights from the AD, services, fuelling, protection of aircraft to be made only with the AD administration.

Training flights conducted within EPPW MCTR and EPPW MTMA by units not stationed at the aerodrome are possible only after obtaining permission on the basis of PPR form (Prior Permission Required), which is available at [www.33bltr.wp.mil.pl](http://www.33bltr.wp.mil.pl), submitted 24 HR before ETA.



**2.20.2 Odladzanie statków powietrznych**

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 2 (stanowisko 1 i 2) z zachowaniem poniższych zasad:

- a) odladzanie odbywa się wyłącznie w asyście służb lotniskowych (dyżurny logistyk lotniska (DLL)/dyżurny technik lotniska (DTL)) lub technika statku powietrznego. Dopuszcza się odladzanie statku powietrznego w asyście załogi statku powietrznego;
- b) odladzanie statków powietrznych odbywa się przy wyłączonych silnikach statku powietrznego;
- c) w związku z możliwością zalegania na nawierzchni APN 2 oraz TWY A2 środka odladzającego zmiana może ulec współczynnik szepności tej części pola ruchu naziemnego i manewrowego lotniska.

**2.20.3 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)****2.20.3.1 Postanowienia ogólne**

2.20.3.1.1 Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku POWIDZ mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

2.20.3.1.2 Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

2.20.3.1.3 Podczas obowiązywania LVP ruch pojazdów po polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

2.20.3.1.4 Operacje LVP na lotnisku POWIDZ są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

**2.20.3.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP****2.20.3.2.1 Faza przygotowania do LVP**

2.20.3.2.1.1 Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania.

2.20.3.2.1.2 POWIDZ TWR nakazuje wycofanie osób i pojazdów poza pole manewrowe i jego bezpośrednie sąsiedztwo z wyjątkiem pojazdów dyżurnego technika lotniska DTL (FOLLOW ME).

2.20.3.2.1.3 W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

**2.20.3.2.2 Wprowadzenie LVP**

2.20.3.2.2.1 Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej.

2.20.3.2.2.2 Wprowadzenie LVP możliwe jest wyłącznie po potwierdzeniu usunięcia ludzi, pojazdów i sprzętu z pola manewrowego z wyjątkiem pojazdów DTL (FOLLOW ME).

2.20.3.2.2.3 Wprowadzenie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez POWIDZ TWR drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP.  
DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO”.

2.20.3.2.2.4 Do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o wprowadzeniu operacji LVP.

2.20.3.2.2.5 Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszał się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście DTL (FOLLOW ME).

2.20.3.2.2.6 W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części drogi startowej.

2.20.3.2.2.7 W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

2.20.3.2.2.8 Próby śmigłowców w zawisie dopuszczalne są wyłącznie na RWY 10R/28L oraz RWY 10L/28R, w takiej pozycji, aby śmigłowiec był widoczny przez POWIDZ TWR. Kołowanie do próby odbywa się w asyście DTL (FOLLOW ME).

**2.20.3.2.3 Zawieszenie LVP****Aircraft de-icing**

Aircraft de-icing is carried out on APN 2 (stands 1 and 2) in accordance with the following rules:

- a) de-icing is carried out with the assistance of AD services only (Duty Logistics Officer/Duty Aerodrome Technician) or aircraft technician. Aircraft de-icing is allowed with the assistance of aircraft crew;
- b) de-icing is carried out when the aircraft engines are switched off;
- c) owing to the fact that de-icing agent may lie on the surface of APN 2 and TWY A2, the friction coefficient of this part of movement area or manoeuvring area may change.

**Low visibility operations (LVPs)****General provisions**

Procedures for carrying out low visibility operations (LVPs) at POWIDZ aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

LVP procedures shall not be applied for crises.

During Low Visibility Procedures (LVPs), movements of vehicles are to be limited to the minimum.

LVP operations at POWIDZ aerodrome are possible at day and nighttime, provided that RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are serviceable and are turned on.

**Criteria for the initiation and termination of LVP****The LVP preparation phase**

Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels.

POWIDZ TWR requires withdrawal of persons and vehicles from the manoeuvring area and its direct vicinity except for Duty Aerodrome Technician (FOLLOW ME).

In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with a increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

**Introduction of LVP**

LVP operations shall be commenced when the VIS falls at 800 m (RVR - 550 m) or less.

LVP operations may be commenced when the withdrawal of persons, vehicles and equipment has been confirmed excluding Duty Aerodrome Technician vehicles (FOLLOW ME).

Introduction of LVP is conducted through double-issuing a message by POWIDZ TWR via radio (on a FM frequency) with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES. LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION”.

The TWR controller informs the aircraft crews on introduction of LVPs, until the ATIS message has been amended.

The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area in a given time and aircraft taxiing is permissible in the Duty Aerodrome Technician vehicle (FOLLOW ME) assistance only.

During LVPs, take-offs from the intermediate part of runway are forbidden.

During LVPs, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

Hovering of helicopters is possible only on RWY 10R/28L and on RWY 10L/28R, in such a position that the helicopter is visible from the POWIDZ TWR. Taxiing for hovering shall be conducted in the Duty Aerodrome Technician vehicle assistance (FOLLOW ME).

**Suspension of LVP**

<p>2.20.3.2.3.1 Kontroler TWR zawieszona obowiązywanie LVP w przypadkach:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;</li><li>b) utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;</li><li>c) stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;</li><li>d) stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;</li><li>e) zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;</li><li>f) uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;</li><li>g) zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej.</li></ul> <p>2.20.3.2.3.2 W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, do czasu wprowadzenia zmiany do komunikatu ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o zawieszeniu LVP.</p> <p>2.20.3.2.3.3 W czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty, lądowania oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.</p> <p><b>2.20.3.2.4 Odwołanie LVP</b></p> <p>2.20.3.2.4.1 Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą.</p> <p>2.20.3.2.4.2 Odwołanie LVP odbywa się poprzez dwukrotne nadanie przez POWIDZ TWR drogą radiową (na kanale FM) komunikatu o treści: „DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! ODWOŁUJĘ PROCEDURY DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”</p> <p>2.20.3.2.4.3 Do czasu usunięcia zapisu w komunikacie ATIS, kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych o odwołaniu LVP.</p> <p><b>2.20.4 Procedura OVERHEAD PATTERN</b></p> <p>Minimalne warunki atmosferyczne dla wykonania procedury OVERHEAD PATTERN ustalono na:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) widzialność: co najmniej 5 km;</li><li>b) pułap chmur: co najmniej 2100 ft.</li></ul> <p>Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 2000 ft AMSL (1600 ft AGL) i w odległości 3-5 NM od progu RWY.</p> <p>Na żądanie załogi statku powietrznego lub ze względu na sytuację ruchową kontroler TWR może określić inną niż przyjęta wysokość i lokalizację punktu INITIAL dla procedury OVERHEAD PATTERN z zastrzeżeniem, że nie będzie on ustalony bliżej niż 3 NM od progu RWY w użyciu.</p> <p>W lotach IFR, osiągnięcie punktu INITIAL i jego zgłoszenie do POWIDZ TWR jest jednoznaczne ze zmianą przepisów wykonywania lotów na VFR.</p> <p><b>2.20.5 Odstępstwa od frazeologii lotniczej stosowanej w ICAO Doc 4444 w trakcie realizacji podejścia z wykorzystaniem radaru PAR</b></p> <p>Kontroler precyzyjnego podejścia (kontroler PAR) stosuje frazeologię zgodnie z zasadami:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) pozycję statku powietrznego w azymucie określa się następującymi zwrotami:<ul style="list-style-type: none"><li>“NIEZNACZNIE Z LEWEJ/PRAWYJ OD OSI”</li><li>“Z LEWEJ/PRAWYJ OD OSI”</li><li>“ZNACZNIE Z LEWEJ/PRAWYJ OD OSI”</li></ul></li><li>b) pozycję statku powietrznego w elewacji określa się następującymi zwrotami:<ul style="list-style-type: none"><li>“NIEZNACZNIE POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA”</li><li>“POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA”</li><li>“ZNACZNIE POWYŻEJ/PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA”</li></ul></li></ul>	<p>The TWR controller suspends LVPs when:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) the actual VIS value falls below 400 m;</li><li>b) there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;</li><li>c) a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;</li><li>d) there is navigation lights failure;</li><li>e) there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;</li><li>f) he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;</li><li>g) there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.</li></ul> <p>In the case a decision on suspension of LVP has been taken, until an ATIS message has been amended, the TWR controller informs aircraft crews on LVP suspension.</p> <p>When the LVPs are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs, landings and aircraft movements in the manoeuvring area.</p> <p><b>Termination of LVP</b></p> <p>LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated.</p> <p>Termination of LVP is carried out through double-issuing a message by POWIDZ TWR via radio (on a FM frequency) with a content as follows: “TO ALL CONCERNED! PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY HAVE BEEN SUSPENDED”.</p> <p>Until the content of ATIS message has been removed, the TWR controller informs the aircraft crews on termination of LVPs.</p> <p><b>OVERHEAD PATTERN procedure</b></p> <p>The minimum meteorological conditions for performing the OVERHEAD PATTERN procedure are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) visibility: at least 5 km;</li><li>b) ceiling: at least 2100 ft.</li></ul> <p>The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 2000 ft AMSL (1600 ft AGL) and within a distance of 3-5 NM from the RWY THR.</p> <p>At the request of the air crew or depending on the movement situation, the TWR controller may specify the altitude and location of the INITIAL point for the OVERHEAD PATTERN procedure other than the considered one provided that it is located not further than 3 NM from the RWY THR in use.</p> <p>In IFR flights, passing the INITIAL point and reporting it to POWIDZ TWR is tantamount to changing to VFR.</p> <p><b>Differences from aeronautical phraseology used in ICAO Doc 4444 while conducting PAR approaches</b></p> <p>The precision approach controller (PAR controller) shall use phraseology in compliance with the following provisions:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) azimuth information for the aircraft position shall be defined with the use of the following phrases:<ul style="list-style-type: none"><li>“SLIGHTLY LEFT/RIGHT OF TRACK”</li><li>“LEFT/RIGHT OF TRACK”</li><li>“WELL LEFT/RIGHT OF TRACK”</li></ul></li><li>b) elevation information for the aircraft position shall be defined with the use of the following phrases:<ul style="list-style-type: none"><li>“SLIGHTLY ABOVE/BELOW GLIDE PATH”</li><li>“ABOVE/BELOW GLIDE PATH”</li><li>“WELL ABOVE/BELOW GLIDE PATH”</li></ul></li></ul>
---	--

- c) w przypadku gdy statek powietrzny zaczyna schodzić z przedłużonej osi drogi startowej lub dla zaznaczenia ciągłości tendencji odchylenia od nakazanej linii drogi, zmianę kursu poprzedza się zwrotem:

“ODCHODZISZ (WCIAŻ ODCHODZISZ) W LEWO/PRAWO”

## 2.20.6 Procedury parkowania

APN 1 dostępna tylko dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52,2 m włącznie.

APN 4 dostępna tylko dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 41 m włącznie.

Parkowanie na APN 3 wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Parkowanie statków powietrznych możliwe tylko z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub koordynatora ruchu naziemnego.

Wjazd na APN 1 oraz APN 4 odbywa się według oznakowania poziomego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku nieobecności koordynatora ruchu naziemnego wjazd/wyjazd na / z APN może się odbyć wyłącznie według oznakowania poziomego.

Dopuszcza się możliwość ustawiania statków powietrznych niezgodnie z oznakowaniem poziomym za wyraźną zgodą koordynatora ruchu naziemnego i według jego poleceń. Koordynator ruchu naziemnego decyduje o konieczności użycia samochodu "FOLLOW ME".

Dyżurny Technik Lotniska (DTL) informuje POWIDZ TWR o możliwości bezpiecznego parkowania statku powietrznego o rozpiętości skrzydeł większej niż to opisano w niniejszej procedurze.

W przypadku gdy lądujący statek powietrzny będzie potrzebował dyszla holowniczego dysponent lub (gdy nie został on wyznaczony) dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się czy lotnisko POWIDZ dysponuje odpowiednim dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego.

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

Stałą ochronę statków powietrznych zapewnia się na APN 3 oraz APN 4.

Załogi zgłaszają potrzebę ochrony statków powietrznych bezpośrednio po lądowaniu do Dyżurnego Technika Lotniska/Dyżurnego Logistyka Lotniska. Preferowane zgłoszenie potrzeby ochrony statku powietrznego min. 12 HR przed lądowaniem.

W przypadku gdy w nocy na APN są zaparkowane statki powietrzne, światła tych płyt powinny być zapalone całą noc. Dopuszcza się zapalenie tylko konkretnych stanowisk, na których stoją statki powietrzne.

## 2.20.7 Zmniejszone minima separacji na drogach startowych

Na lotnisku POWIDZ ustala się zmniejszone minima separacji na drogach startowych dla statków powietrznych podchodzących do lądowania, z założeniem, że statek powietrzny, który ląduje jako drugi będzie śmigłowcem.

Zmniejszona separacja na drodze startowej pomiędzy statkami powietrznymi używającymi tej samej RWY może być stosowana wyłącznie w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) gwarantując kontrolerowi TWR nieprzerwaną obserwację statków powietrznych.

Zakłada się, że minimum separacji na RWY w operacjach statków powietrznych używających tej samej RWY, z założeniem, że statek powietrzny, który ląduje jako drugi będzie śmigłowcem, będzie spełnione gdy:

- RWY 28L - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 28L z TWY D;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 28L z TWY D;
- RWY 10R - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 10R z TWY C;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 10R z TWY C;
- RWY 28R - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 28R z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej;

- c) in case the aircraft begins to deviate from the extended runway centreline or to indicate the continuity of the deviation tendency from the prescribed track, a change of heading shall be preceded by the phrase:

“GOING (STILL GOING) LEFT/RIGHT OF TRACK”

## Parking procedures

APN 1 is available only for aircraft with a wingspan up to 52.2 m inclusive.

APN 4 is available only for aircraft with a wingspan up to 41 m inclusive.

Parking on APN 3 is allowed only with the marshaller assistance.

Parking of aircraft is possible only with the use of wheel chocks secured by an aircrew member or the marshaller.

Entry into APN 1 and APN 4 is conducted in accordance with the markings or the marshaller's instructions.

During marshaller's absence manoeuvring into and out of the apron may be carried out only in accordance with the markings.

Aircraft sequencing not in accordance with the markings is allowed with the marshaller's permission and under his instructions. The marshaller shall decide on the use of the FOLLOW ME vehicle.

The Aerodrome Duty Technician shall inform POWIDZ TWR on the safe parking of aircraft with a wingspan greater than described within this procedure.

In case a towing bar is necessary for a landing aircraft, the aircraft operator's representative or (if he has not been designated) the pilot-in-command is obliged to ensure that a tow bar for a given aircraft type is available at POWIDZ aerodrome.

Securing a parking aircraft against the wind remains the responsibility of the crew.

Constant aircraft security is provided on APN 3 and APN 4.

The crews shall request the security of aircraft directly after landing from the Aerodrome Duty Technician/Aerodrome Duty Logistics Manager. The request for the aircraft security shall be made at least 12 hours in advance of the landing.

In case the aircraft are parked on APNs at nighttime, the apron lights shall be lit for the whole night. It is possible to keep the lights on only at the stands at which the aircraft have been parked.

## Reduced RWY separation minima

Reduced RWY separation minima are established at POWIDZ aerodrome for approaching aircraft assuming that the second landing aircraft is a helicopter.

Reduced RWY separation minimum between aircraft using the same RWY may be applied only in visual meteorological conditions (VMC) ensuring the TWR controller the possibility to continuously observe the aircraft.

It is expected that RWY separation minimum for aircraft operating on the same RWY, assuming that the second landing aircraft is a helicopter, will be complied when:

- RWY 28L - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 28L and TWY D;
  - has departed and passed the intersection of RWY 28L and TWY D;
- RWY 10R - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 10R and TWY C;
  - has departed and passed the intersection of RWY 10R and TWY C;
- RWY 28R - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 28R and access road to the Airport Fire Services;

- wystartował i minął skrzyżowanie RWY 28R z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej;
- d) RWY 10L - poprzedzający statek powietrzny:
  - wylądował i minął skrzyżowanie RWY 10L z TWY C;
  - wystartował i minął skrzyżowanie RWY 10L z TWY C;

- has departed and passed the intersection of RWY 28R and access road to the Airport Fire Services;
- d) RWY 10L - preceding aircraft:
  - has landed and passed the intersection of RWY 10L and TWY C;
  - has departed and passed the intersection of RWY 10L and TWY C;

**UWAGA**

Zakłada się, że poprzedzające statki powietrzne po lądowaniu nie będą wykonywać zawracania. Załogi statków powietrznych planujące wykonywać niestandardowe manewry na drodze startowej, muszą uzyskać zgodę ATC najwcześniej jak to jest możliwe.

**UWAGA**

It is assumed that preceding aircraft will not backtrack after landing. Aircraft crews intending to carry out non-standard manoeuvres on runway have to obtain ATC permission as early as possible.

<b>EPPW AD 2.21</b>	<b>PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU</b>	<b>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</b>
	NIL	NIL

<b>EPPW AD 2.22</b>	<b>PROCEDURY LOTU</b>	<b>FLIGHT PROCEDURES</b>
---------------------	-----------------------	--------------------------

**2.22.1 Procedury dla lotów VFR**

Doloty i odloty VFR do/z lotniska POWIDZ mogą się odbywać przez następujące punkty VFR:

**Procedures for VFR flights**

VFR arrivals and departures to/from POWIDZ aerodrome may be conducted via the following VFR points:

Punkt/Point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
BRAVO	52°26'10"N 018°04'58"E	M. Budziszlaw Kościelny/Budziszlaw Kościelny town
KILO	52°31'44"N 017°45'12"E	Wschodni brzeg J. Wierzbiczańskiego/Eastern edge of Lake Wierzbiczańskie
MIKE	52°13'44"N 018°03'37"E	M. Myślębórz - 1,5 NM na pd.-zach. od miasta Golina/ Myślębórz town - 1.5 NM SW of Golina town
WHISKEY	52°20'24"N 017°33'23"E	Skrzyżowanie linii kolejowych/Railway intersection
CHARLIE	52°25'56"N 017°29'49"E	Stawy na płn.-wsch. od m. Czerniejewo/Ponds NE of Czerniejewo town

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie konieczności, polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów:

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

Punkt/Point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
NOVEMBER	52°27'28"N 017°53'28"E	Plaża w m. Skorzęcin nad j. Niedziegieł/Beach in Skorzęcin town at Lake Niedziegieł
LIMA	52°24'45"N 017°52'03"E	Oczyszczalnia ścieków/Sewage-treatment plant
SIERRA	52°18'39"N 017°49'00"E	M. Strzałkowo/Strzałkowo town
OSCAR	52°20'51"N 017°50'08"E	Kościół z parkingiem w m. Ostrowo Kościelne/Church with car park in Ostrowo Kościelne town

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPPW oraz MTMA EPPW możliwe po uzyskaniu zezwolenia od POWIDZ TWR lub POWIDZ APP wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrzego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

Overflights through the EPPW MCTR and EPPW MTMA are possible after obtaining clearance from POWIDZ TWR or POWIDZ APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA, which contains: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

**2.22.1.1 Utrata łączności w locie VFR**

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR EPPW lub MTMA EPPW bez zamiaru lądowania na lotnisku POWIDZ, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPW lub MTMA EPPW, wlot do MCTR EPPW lub MTMA EPPW jest zabroniony.

**Loss of communications during a VFR flight**

Entry into the EPPW MCTR or EPPW MTMA is forbidden if the loss of communications occurs before reaching the EPPW MCTR or EPPW MTMA boundary during a flight with a filed flight plan and involving entry into the EPPW MCTR or EPPW MTMA without intention to land at POWIDZ aerodrome.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku POWIDZ, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR EPPW lub MTMA EPPW lub w MCTR EPPW lub MTMA EPPW, należy:

If the loss of communications occurs before reaching the EPPW MCTR or EPPW MTMA boundary or within the EPPW MCTR or EPPW MTMA during a flight with a filed flight plan and with the intention to land at POWIDZ aerodrome, the air crew shall:

- a) w zależności od kierunku dolotu (północ/ południe) wykonać dolot odpowiednio do punktu LIMA przez punkt NOVEMBER (dolot z północy) lub OSCAR przez punkt SIERRA (dolot z południa) i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z TWR POWIDZ;
- b) w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe oświetlenie nawigacyjne;
- c) po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

- a) depending on the direction of arrival (from the north/south), arrive at LIMA via NOVEMBER (arrival from the north) or OSCAR via SIERRA (arrival from the south) and observe the POWIDZ TWR for light signals;
- b) while arriving and holding, turn on all aircraft navigational lights;
- c) after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;

- d) po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem LIMA lub OSCAR do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- e) jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 5 minut nad punktem LIMA lub OSCAR i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- f) po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

## 2.22.2 Procedury dla lotów IFR

Radarowa służba kontroli zbliżania zapewniana jest we wszystkich segmentach MTMA.

### 2.22.2.1 Utrata łączności w locie IFR

#### PRZYLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku utraty łączności w locie IFR wykonywanym w MTMA EPPW należy:

- a) ustawić kod transpondera na 7600;
- b) przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c) bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d) jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w AD 2 EPPW;
- e) po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f) po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g) po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h) po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

#### ODLOT STATKU POWIETRZNEGO:

W przypadku gdy lot statku powietrznego miał być wykonany na inne lotnisko, a utrata łączności nastąpiła w granicach MTMA EPPW, należy podjąć działania w celu powrotu na lotnisko startu oraz:

- a) ustawić kod transpondera na 7600;
- b) przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c) bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- d) jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia, wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w AD 2 EPPW;
- e) po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- f) po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- g) po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;

- d) after receiving a red signal, hold at LIMA or OSCAR until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- e) if no signal has been received from the TWR, hold for 5 minutes at LIMA or OSCAR and perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- f) immediately after landing, vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.

## Procedures for IFR flights

The Radar Approach Control Service is provided for each segment of MTMA.

### Loss of communications during an IFR flight

#### AIRCRAFT ARRIVAL:

In the case of loss of communications during an IFR flight conducted within the EPPW MTMA, the air crew shall:

- a) set the transponder to code 7600;
- b) for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c) without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d) if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in AD 2 EPPW;
- e) after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f) after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- g) after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- h) after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

#### AIRCRAFT DEPARTURE:

If a flight was to be carried out to another aerodrome and the loss of communications occurred within the EPPW MTMA, the air crew shall take action to return to the departure aerodrome and:

- a) set the transponder to code 7600.
- b) for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- c) without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- d) if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in AD 2 EPPW;
- e) after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- f) after stabilizing within the final approach segment, observe the TWR for light signals;
- g) after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;

- h) po otrzymaniu czerwonego sygnału lub – w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

**PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA Z WYKORZYSTANIEM RADARU PRECYZYJNEGO PODEJŚCIA:**

Od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzania otrzymanych od ATC instrukcji przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund.

W przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga – kontroler PAR. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP POWIDZ.

W przypadku gdy wielokrotne próby nawiązania łączności na wszystkich dostępnych częstotliwościach z kontrolerem PAR, APP POWIDZ lub POWIDZ TWR nie powiodły się, należy:

- ustawić kod transpondera na 7600;
- kontynuować lot zgodnie z warunkami określonymi w procedurze odlotu po nieudanym podejściu lub otrzymanymi uprzednio od ATC;
- po uzyskaniu odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami, dostosowując wysokość, wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla wybranej przez siebie najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w AD 2 EPPW;
- po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę podejścia do lądowania;
- po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR;
- po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach gdy lądowanie nie jest możliwe – wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania przyrządowej procedury podejścia do lądowania.

**UWAGA**

W przypadkach, gdy ze względów operacyjnych na lotnisku POWIDZ możliwe jest wyłącznie wykonanie procedury podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem PAR, a lot nie może być wykonany w warunkach VMC, należy wykonać lot na lotnisko zapasowe wyszczególnione w planie lotu i podejmować próby nawiązania łączności z właściwymi organami ATC.

**STATEK POWIETRZNY KOŁUJĄCY DO STARTU:**

W przypadku utraty łączności podczas kołowania do startu należy:

- zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

**STATEK POWIETRZNY ZNAJDUJĄCY SIĘ NA DRODZE STARTOWEJ:**

W przypadku utraty łączności na drodze startowej należy:

- opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i zatrzymać statek powietrzny;
- oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.

**2.22.3 Procedury dla śmigłowców**

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) na lotnisko POWIDZ wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 - Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych Tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

- h) after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

**APPROACH WITH THE USE OF PRECISION APPROACH RADAR:**

After the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be not greater than 5 seconds.

In the case of a break greater than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the PAR controller. If loss of communications has been found, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with POWIDZ APP.

If multiple attempts to establish radio contact, on all available frequencies, with the PAR controller, POWIDZ APP or POWIDZ TWR have failed, the the air crew shall:

- set the transponder to code 7600;
- continue flight according to the conditions specified in the missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC;
- after reaching the appropriate obstacle clearance, adjust the altitude and conduct flight by the shortest route to the IAF for the most convenient approach procedure of their choice published in AD 2 EPPW;
- after reaching the IAF, commence descent and execute the instrument approach procedure established for the designated (chosen) radio navigation aid;
- after stabilizing within the final approach segment observe the TWR for light signals;
- after receiving a green signal, land and vacate the RWY immediately at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.

**NOTE**

In cases where for operational reasons only the precision approach procedure using PAR may be executed at POWIDZ aerodrome and the flight cannot be performed under VMC, the air crew shall perform flight to the alternate aerodrome specified in the flight plan and attempt to establish radio contact with the relevant ATC units.

**AIRCRAFT TAXIING FOR TAKE-OFF:**

If the loss of communications occurs during taxiing for take-off, the air crew shall:

- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.

**AIRCRAFT ON THE RWY:**

If loss of communications occurs when the aircraft is on the RWY, the air crew shall:

- immediately vacate the RWY at the first available TWY and stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.

**Procedures for helicopters**

Helicopters conducting IFR approach to POWIDZ aerodrome shall land on the RWY in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

Na prośbę załogi lub z inicjatywy kontrolera TWR (w takim przypadku wymagana jest akceptacja załogi śmigłowca), istnieje możliwość startu (w dzień przy VIS nie mniejszej niż 1,5 km, w nocy przy VIS nie mniejszej niż 3 km) lub lądowania (po osiągnięciu kontaktu wzrokowego z lotniskiem) z/na TWY A1, A2, A3. W uzasadnionych przypadkach kontroler TWR udzieli zgody na podlot śmigłowca do ustalonego miejsca.

Śmigłowce w lotach VFR do operacji startu i lądowania mogą wykorzystywać:

- drogę startową w użyciu,
- inne drogi startowe,
- wszystkie drogi kołowania,
- pozycję wyznaczoną przez kontrolera TWR,
- na żądanie załogi - część trawiastą znajdującą się po południowej stronie RWY 28L/10R.

Start i lądowanie śmigłowca w locie VFR, z miejsca innego niż RWY w użyciu dopuszczalne są wyłącznie po akceptacji załogi śmigłowca. Dopuszcza się próby śmigłowców na wszystkich drogach startowych oraz drogach kołowania.

Autorotację, lądowanie na jednym silniku oraz lądowanie samolotowe można wykonywać tylko na RWY 10R/28L lub RWY 10L/28R.

Zezwala się na wykonywanie technik linowych na śmigłowcach wykorzystując elementy trawiaste lotniska z zachowaniem co najmniej 150 m od krawędzi dróg startowych.

Część trawiasta znajdującą się po południowej stronie RWY 10R/28L może być wykorzystywana przez załogi śmigłowców do wykonywania (ćwiczenia) zawisów. Podczas wykonywania zawisów załogi śmigłowców będą utrzymywały się w odległości co najmniej 150 m od krawędzi drogi startowej.

At the request of the crew or on the initiative of the TWR controller (in such a case the approval of the helicopter crew is required), there is a possibility of take-off (at days with the VIS not lower than 1.5 km, at nights - with the VIS not lower than 3 km) or landing (after establishing eye contact with the aerodrome) from/at TWYs A1, A2, A3. Where justified, the TWR controller will give permission to air-taxi to the agreed site.

Helicopters under VFR may use one of the following for take-off and landing operations:

- runway in use,
- other runways,
- all taxiways,
- position designated by the TWR controller,
- at the request of the crew - grass area south of RWY 28L/10R.

A helicopter take-off and landing under VFR, from/at a place other than the runway in use are permissible only with the approval of the helicopter crew. Helicopter tests may be carried out on each RWY and TWY.

Autorotation, landing with one engine inoperative and aeroplane landing may be conducted only on RWY 10R/28L or RWY 10L/28R.

The use of rope access techniques by helicopters is allowed with the use of grass elements of the aerodrome with a distance of at least 150 m from the runway edges.

Grass part on the south side of RWY 10R/28L may be used by helicopter crews to perform (practise) hovering. The helicopter crews shall maintain the distance of not less than 150 m from the RWY edge.

EPPW AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
	<p>Wykonanie próby silników możliwe po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym do TWR POWIDZ lub po nawiązaniu łączności z TWR POWIDZ na częstotliwości 119,000 MHz.</p> <p>Zlecenie na przygotowanie Biuletynu Informacji Przed Lotem (PIB) powinno nastąpić co najmniej 1 godzinę przed planowanym czasem EOBT.</p>	<p>Engine tests may be carried out after telephone notification to POWIDZ TWR or after establishing radio communication with POWIDZ TWR on frequency 119.000 MHz.</p> <p>Orders to prepare Pre-Flight Information Bulletins (PIBs) should be submitted at least 1 hour before the planned EOBT.</p>

EPPW AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPPW 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPPW 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 10R/28L	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10R/28L
AD 2 EPPW 2-1-2	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 10L/28R	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10L/28R
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPPW 6-1-1	ILS z or LOC z RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	ILS z or LOC z RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-1-3	ILS y or LOC y RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	ILS y or LOC y RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-3-1	NDB RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	NDB RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-3-3	NDB RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	NDB RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-8-1	TACAN RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)	TACAN RWY 10L (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-8-3	TACAN RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)	TACAN RWY 10R (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-8-5	TACAN RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)	TACAN RWY 28L (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 6-8-7	TACAN RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)	TACAN RWY 28R (CAT A/B/C/D/E)
AD 2 EPPW 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart