

EPRZ AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPRZ - Rzeszów - Jasionka		

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

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja 50°06'36"N 022°01'08"E - ARP na osi RWY w odległości 1249 m na wschód od THR 09 i 1951 m na zachód od THR 27.	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 50°06'36"N 022°01'08"E - ARP along RWY axis, located 1249 m east FM THR 09 and 1951 m west FM THR 27.
2.	Odległość, kierunek od miasta 7.8 km (4.2 NM) BRG 010° GEO	Direction and distance from city 7.8 km (4.2 NM) BRG 010° GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 693 ft/24.0°C	Elevation/Reference temperature 693 ft/24.0°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 7°E (2021)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 7°E (2021)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Port Lotniczy "Rzeszów - Jasionka" Sp. z o. o. 36-002 Jasionka 942 Centrala - +48-17-717-8611 +48-17-852-0709 (faks) AFS: EPRZYDYX www.rzeszowairport.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS "Rzeszów - Jasionka" Airport Ltd. 36-002 Jasionka 942 Operator -+48-17-717-8611 Fax:+48-17-852-0709 AFS: EPRZYDYX www.rzeszowairport.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi TWR: Tel.: +48-17-862-2999, +48-17-227-7672, +48-81-452-7672 Faks: +48-17-227-7679, +48-81-452-7679 Email: twr.rzeszow@pansa.pl ARO: Tel.: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 Faks: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188	Remarks TWR: Phone: +48-17-862-2999, +48-17-227-7672, +48-81-452-7672 Fax: +48-17-227-7679, +48-81-452-7679 Email: twr.rzeszow@pansa.pl ARO: Phone: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 Fax: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188

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

1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
4.	Służba Informacji Lotniczej 0500-1700 (0400-1600) W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	AIS 0500-1700 (0400-1600) In the scope of services provided by ARO.
5.	Biuro Odpraw Załóg 0500-1700 (0400-1600)	ATS Reporting Office (ARO) 0500-1700 (0400-1600)
6.	Biuro Meteorologiczne H24	MET Office H24
7.	Służby Ruchu Lotniczego MON 0330 - TUE 0100 (MON 0230 - TUE 0000) TUE 0330 - WED 0100 (TUE 0230 - WED 0000) WED 0330 - THU 0100 (WED 0230 - THU 0000) THU 0330 - FRI 0100 (THU 0230 - FRI 0000) FRI 0330 - SAT 0100 (FRI 0230 - SAT 0000) SAT 0330 - SUN 0100 (SAT 0230 - SUN 0000) SUN 0330 - MON 0100 (SUN 0230 - MON 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej.	ATS MON 0330 - TUE 0100 (MON 0230 - TUE 0000) TUE 0330 - WED 0100 (TUE 0230 - WED 0000) WED 0330 - THU 0100 (WED 0230 - THU 0000) THU 0330 - FRI 0100 (THU 0230 - FRI 0000) FRI 0330 - SAT 0100 (FRI 0230 - SAT 0000) SAT 0330 - SUN 0100 (SAT 0230 - SUN 0000) SUN 0330 - MON 0100 (SUN 0230 - MON 0000) Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa 0400-2300 (0300-2200)	Handling 0400-2300 (0300-2200)
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie 0400-2300 (0300-2200)	De-icing 0400-2300 (0300-2200)

12.	Uwagi ¹⁾ - patrz GEN 2.1. Poza godzinami pracy wszystkie plany lotów i depesze z nimi związane powinny być wysłane do jednego z następujących Biur Odpraw Załóg: EPGD, EPPO, EPWA lub EPWR (patrz GEN 2.7).	Remarks ¹⁾ see GEN 2.1. Outside the operational hours all FPLs and associated messages should be sent to one of the following AROs: EPGD, EPPO, EPWA or EPWR (see GEN 2.7).
------------	---	---

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

1.	Środki załadownicze podnośnik widłowy (3 t/6.2 t) platforma załad. (7 t/14 t) holownik push-back Goldhofer AST-2 przyczepki do bagażu przyczepki do transportu palet cargo (7 t) wózki do kontenerów taśmociągi spalinowe ciągniki do wózków bagażowych	Cargo-handling facilities fork lift truck (3 t/6.2 t) high-loader (7 t/14 t) Goldhofer AST-2 push-back tug baggage trailers cargo trailers (7 t) container dollies conveyor belt loaders baggage trucks
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1, AVGAS 100LL MON-SUN: 0400 - 2300 (0300 - 2200) UTC - patrz GEN 2.1.	Fuel/Oil types JET A-1, AVGAS 100LL MON-SUN: 0400 - 2300 (0300 - 2200) UTC - see GEN 2.1.
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność Cysterny samochodowe: AVGAS 100LL: 1 x 7000 L JET A-1: 2 x 40000 L, 1 x 30000 L, 1 x 18000 L	Fuelling facilities/Capacity Tank trucks: AVGAS 100LL: 1 x 7000 L JET A-1: 2 x 40000 L, 1 x 30000 L, 1 x 18000 L
4.	Urządzenia do odładzania Odladzarki: "Kiitokori" - 2	De-icing facilities De-icing devices: "Kiitokori" - 2
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7.	Uwagi Agenci handlingowi: Port Lotniczy "Rzeszów-Jasionka" Sp. z o.o. Tel.: +48-17-717-8638 Tel. kom.: +48-601-966-733 (H24) Faks: +48-17-717-8638 SITA: RZECPHX E-mail: ops@rzeszowairport.pl Website: www.rzeszowairport.pl	Remarks Handling Agents: Port Lotniczy "Rzeszów-Jasionka" Sp. z o.o. Phone: +48-17-717-8638 Mobile: +48-601-966-733 (H24) Fax: +48-17-717-8638 SITA: RZECPHX E-mail: ops@rzeszowairport.pl Website: www.rzeszowairport.pl

EPRZ AD 2.5	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
--------------------	---------------------------------	-----------------------------

1.	Hotele Hotele w pobliżu lotniska, hotele w mieście.	Hotels Hotel in the vicinity of the aerodrome, hotels in the city.
2.	Restauracje Bufet i restauracja, restauracje w mieście.	Restaurants Canteen and restaurant, restaurants in the city.
3.	Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów. Możliwość wynajmu samochodu portu.	Transportation City buses, taxi, car rentals. Airport car rental possible.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc na lotnisku, szpitale w mieście.	Medical facilities First aid at the aerodrome, hospitals in the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bankomat.	Bank and Post office Cash dispenser.
6.	Informacja turystyczna InfoKiosk - H24. Punkt informacji turystycznej: MON-FRI 0600-1400 (0500-1300) UTC.	Tourist office InfoKiosk - H24. Tourist information: MON-FRI 0600-1400 (0500-1300) UTC.
7.	Uwagi 2.5.6 - patrz GEN 2.1.	Remarks 2.5.6 - see GEN 2.1.

EPRZ AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
--------------------	---	---

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO (CAT 8 O/R)	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO (CAT 8 O/R)
-----------	---	---

2.	Wyposażenie ratownicze FELIX GCBAPr 11/60, Barracuda GCBAPr 10/50, Barracuda GCBAPr 12/54, Chinetti GCBAR 9/60 - 2 SRTM - samochód ratownictwa techniczno-medycznego.	Rescue equipment FELIX heavy firefighting vehicles 11/60, Barracuda heavy firefighting vehicles 10/50, Barracuda heavy firefighting vehicles 12/54, Chinetti heavy firefighting vehicles 9/60 - 2 SRTM - technical/medical rescue vehicle.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych a) MTOW do 5700 kg - własnymi środkami - zestaw do holowania uszkodzonego samolotu GOLDHOFER ARTS 4-25 - 2, - maty do usztywniania terenu akcji - 6, - zawiesia pasowe do podnoszenia lub wciągania uszkodzonego ACFT max 8 t - 2 kpl., - poduszki VETTER max 23 t - 4, - poduszki VETTER max 67 t - 9. b) MTOW powyżej 5700 kg - środkami podmiotu zewnętrznego, na podstawie podpisanej umowy.	Capability for removal of disabled aircraft a) MTOW up to 5700 kg - using aerodrome resources - towing equipment for damaged aeroplane GOLDHOFER ARTS 4-25 - 2, - mats for stiffening the action area - 6, - slings for lifting or pulling the damaged ACFT, max 8 t - 2 sets, - VETTER cushions, max 23 t - 4, - VETTER cushions, max 67 t - 9. b) MTOW above 5700 kg - using external resources in accordance with a signed agreement.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 9, plug drogowy - 3, plug wirnikowy - 5, rozsiewalnik - 4, opryskiwacz - 2.	Type(s) of clearing equipment snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 9, road snow plough - 3, rotary plough - 5, spreader - 4, sprayer - 2.
2.	Kolejność oczyszczania W pierwszej kolejności: - RWY; - TWY; - APN; - drogi pożarowe; - REDL; - światła krawędziowe TWY; - światła krawędziowe APN; - THR LGT. W drugiej kolejności: - drogi wew. do urządzeń radionawigacyjnych oraz na wniosek służb. tech. PAŻP; - sterfa krytyczna ILS GP; - drogi dojazdowe; - drogi wewnętrzne.	Clearance priorities First: - RWY; - TWYs; - APNs; - firefighting roads; - REDL; - TWY edge lights; - APNs edge lights; - THR LGT. Second: - internal access roads to radio navigation aids or on request of PANSAs technical services; - ILS critical area; - access roads; - internal roads.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Środki używane do oczyszczania nawierzchni z grupy KFOR.	Use of material for movement area surface treatment The following substance is used for cleaning: KFOR.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

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

1.	Nawierzchnia i nośność płyty APN 1 (stand 1-2) - CONC, PCN 67 R/B/W/T APN 1 (stand 15) - CONC, PCN 72 R/B/W/T APN 1 (stand 3-5) - CONC, PCN 78 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 82 R/B/W/T APN PPH - CONC, PCN 85 R/B/W/T De-icing APN - CONC, PCN 78 R/A/W/T	Apron surface and strength APN 1 (stand 1-2) - CONC, PCN 67 R/B/W/T APN 1 (stand 15) - CONC, PCN 72 R/B/W/T APN 1 (stand 3-5) - CONC, PCN 78 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 82 R/B/W/T APN PPH - CONC, PCN 85 R/B/W/T De-icing APN - CONC, PCN 78 R/A/W/T
----	---	---

2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY A1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY A2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY B - 26 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C - 30 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D1 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D2 - 29 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY E - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY G - 11 m, CONC/ASPH TWY R1 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R2 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R3 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY Z - 8 m, CONC/ASPH	TWY width, surface and strength TWY A1 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY A2 - 23 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY B - 26 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C - 30 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D1 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D2 - 29 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY E - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY G - 11 m, CONC/ASPH TWY R1 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R2 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R3 - 23 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY Z - 8 m, CONC/ASPH
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN 1: ELEV 692 ft. APN 2: ELEV 696 ft. APN PPH: ELEV 694 ft.	ACL and elevation APN 1: ELEV 692 ft. APN 2: ELEV 696 ft. APN PPH: ELEV 694 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS NIL	VOR/INS checkpoints NIL
5.	Uwagi 2.8.2, 2.8.3: patrz AD 2 EPRZ 1-1-1.	Remarks 2.8.2, 2.8.3: see AD 2 EPRZ 1-1-1.

EPRZ 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 Znaki poziome i podświetlone znaki pionowe nawigacji naziemnej. Znaki poziome z numeracją miejsc postojowych. System dokowania na stanowisku nr 4.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Markings and illuminated signs. Markings with parking stand numbers. Docking system for aircraft stand No 4.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania <u>Oznakowanie:</u> RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania. TWY: A1, A2, B, C, D1, D2, E, R1, R2, R3 - osi, krawędziowe, TWY: A1, D1, B, G, Z - miejsc oczekiwania przed drogą startową, TWY: A2, D1, D2, R1, R2, R3 - pośrednich miejsc oczekiwania, TWY: A2 - stanowisk postojowych, TWY: C (jednokierunkowa) - opuszczenia drogi startowej, NO ENTRY, TWY: G, Z - osi. <u>Oświetlenie:</u> RWY: patrz punkt 2.14 TWY: patrz punkt 2.15.3	RWY and TWY markings and lights <u>Marking:</u> RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, centre line, RWY designators, edge, turn pad. TWY: A1, A2, B, C, D1, D2, E, R1, R2, R3 - centre line, edge, TWY: A1, D1, B, G, Z - runway-holding position marking, TWY: A2, D1, D2, R1, R2, R3 - intermediate holding position marking, TWY: A2 - aircraft stand markings, TWY: C (one way) - runway vacated sign, NO ENTRY, TWY: G, Z - centre line. <u>Lights:</u> RWY: see point 2.14 TWY: see point 2.15.3
3.	Poprzeczki zatrzymania Na TWY A1, B, D1 i G - 67,5 m od krawędzi RWY (90 m od osi RWY). Na TWY Z - 306 m przed THR 27. Uzupełnione o światła ochronne RWY.	Stop bars TWYs A1, B, D1 and G - 67.5 m from edge of RWY (90 m from centre line of RWY). TWY Z - 306 m before THR 27. Supplemented by RWY guard lights.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPRZ 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
09/APCH	Grupa drzew/Group of trees	RZ057-2017-57	50°06'34.6" N	021°59'23.4" E	44	726	NIE/NIE, NO/NO
09/APCH	Antena NFM LOC/NFM LOC antenna	RZ045-2017-45	50°06'36.9" N	021°59'48.5" E	17	704	TAK/TAK, YES/YES
09/APCH	Antena ILS LOC RZW/ILS LOC RZW antenna	RZ044-2017-44	50°06'37.0" N	021°59'43.9" E	17	703	TAK/TAK, YES/YES
09/APCH	Kontener/Container	RZ046-2017-46	50°06'39.5" N	021°59'43.6" E	11	699	TAK/NIE, YES/NO

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
Pylon mostu/Bridge pylon	02946-2015-53	50°03'37.0" N	022°00'57.7" E	363	1004	NIE/TAK, NO/YES
Komin elektrociepłowni/Power plant chimney	01603-2011-20	50°03'53.9" N	022°01'50.4" E	666	1321	TAK/TAK, YES/YES
DVOR/DME RZE/DVOR/DME RZE	RZ021-2014-21	50°06'28.7" N	022°01'08.1" E	41	729	TAK/TAK, YES/YES
Grupa drzew/Group of trees	RZ075-2021-75	50°06'29.7" N	021°59'13.7" E	54	735	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	RZ073-2021-73	50°06'30.5" N	021°59'23.9" E	41	720	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	RZ076-2021-76	50°06'30.5" N	021°59'44.2" E	29	718	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru - THR 27/Wind direction indicator - THR 27	RZ055-2017-55	50°06'30.7" N	022°02'26.0" E	24	687	TAK/TAK, YES/YES
Drzewa/Trees	RZ035-2014-35	50°06'30.7" N	021°59'34.6" E	71	750	NIE/NIE, NO/NO
Antena NFM GP/NFM GP antenna	RZ039-2017-39	50°06'30.9" N	022°02'32.9" E	21	685	TAK/TAK, YES/YES
Antena ILS GP/DME RZ/ILS GP/DME RZ antenna	RZ040-2017-40	50°06'30.9" N	022°02'28.9" E	54	718	TAK/TAK, YES/YES
Grupa drzew/Group of trees	RZ074-2021-74	50°06'31.2" N	021°59'17.0" E	46	728	NIE/NIE, NO/NO
PAPI - THR 27/PAPI - THR 27	RZ047-2017-47	50°06'33.2" N	022°02'26.5" E	4	675	NIE/NIE, NO/NO
Rozdzielnia/Switchboard	RZ069-2021-69	50°06'37.9" N	022°02'31.5" E	4	679	NIE/NIE, NO/NO
Ice-Alert IA1/Ice-Alert IA1	RZ058-2017-58	50°06'37.9" N	022°02'31.4" E	4	679	NIE/NIE, NO/NO
Mierniki opadów MO1/MO1 precipitation meters	RZ060-2017-60	50°06'38.0" N	022°02'31.8" E	4	679	NIE/NIE, NO/NO
Miernik widzialności MRVR 1/MRVR 1 visibility meter	RZ059-2017-59	50°06'38.0" N	022°02'31.5" E	9	684	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W1/Anemometer W1	RZ041-2017-41	50°06'38.0" N	022°02'31.7" E	35	710	TAK/TAK, YES/YES
PAPI - THR 09/PAPI - THR 09	RZ027-2014-27	50°06'38.1" N	022°00'19.8" E	3	694	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W2/Anemometer W2	RZ042-2017-42	50°06'38.8" N	022°01'26.0" E	35	722	TAK/TAK, YES/YES
Miernik widzialności MRVR 2/MRVR 2 visibility meter	RZ061-2017-61	50°06'38.8" N	022°01'26.1" E	10	696	NIE/NIE, NO/NO
Ice-Alert IA2/Ice-Alert IA2	RZ064-2017-64	50°06'38.9" N	022°01'25.8" E	6	692	NIE/NIE, NO/NO
Rozdzielnia/Switchboard	RZ068-2021-68	50°06'38.9" N	022°01'26.0" E	5	691	NIE/NIE, NO/NO
Miernik widzialności MRVR 3/MRVR 3 visibility meter	RZ066-2017-66	50°06'39.7" N	022°00'20.7" E	9	700	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W3/Anemometer W3	RZ043-2017-43	50°06'39.7" N	022°00'20.9" E	35	726	TAK/TAK, YES/YES
Rozdzielnia/Switchboard	RZ067-2021-67	50°06'39.7" N	022°00'20.9" E	4	695	NIE/NIE, NO/NO
Ice-Alert IA3/Ice-Alert IA3	RZ065-2017-65	50°06'39.8" N	022°00'20.9" E	4	695	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	RZ072-2021-72	50°06'40.6" N	022°03'15.5" E	44	711	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	RZ071-2021-71	50°06'42.3" N	022°03'13.4" E	49	716	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	RZ070-2021-70	50°06'42.5" N	022°03'26.6" E	63	722	NIE/NIE, NO/NO
Las/Forest	RZ026-2014-26	50°06'46.1" N	021°59'49.5" E	79	771	NIE/NIE, NO/NO
Lampa projektowa/Projector lamp	RZ048-2017-48	50°06'46.3" N	022°00'44.6" E	78	773	TAK/TAK, YES/YES
Lampa projektowa/Projector lamp	RZ049-2017-49	50°06'46.3" N	022°00'42.1" E	78	772	TAK/TAK, YES/YES
Lampa projektowa/Projector lamp	RZ050-2017-50	50°06'47.1" N	022°00'38.1" E	83	778	TAK/TAK, YES/YES
Lampa projektowa/Projector lamp	RZ051-2017-51	50°06'47.2" N	022°00'32.1" E	84	777	TAK/TAK, YES/YES
Lampa projektowa/Projector lamp	RZ052-2017-52	50°06'47.2" N	022°00'28.3" E	84	777	TAK/TAK, YES/YES
Kościół z wieżą - Stobierna/Church with tower - Stobierna	RZ005-2014-5	50°08'20.2" N	022°04'25.0" E	107	832	NIE/TAK, NO/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 .	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. Publikowane informacje o przeszkodach lotniczych w strefie 2 dotyczą jedynie przeszkód, które przebijają powierzchnie ograniczające (OLS).	2. The published information on Area 2 obstacles covers only obstacles penetrating the Obstacle Limitation Surfaces (OLS).
3. Przeszkody w strefie 3 – NIL.	3. Area 3 obstacles – NIL.

EPRZ AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Rzeszów-Jasionka.	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Rzeszów-Jasionka.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz 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.: +48-17-853-3211.	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-17-853-3211.

6.	Dokumentacja i stosowane język(i) METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	Flight documentation/Language(s) 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 Wylądowań 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 Internet.	Supplementary equipment available for providing information Internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR	ATS units provided with MET information TWR
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel. kom.: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +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 Mobile: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in 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

EPRZ 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 prognozy (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prognozy i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
09	91.16°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH	50°06'36.67"N 022°00'05.53"E 114.5	687.9 690.0
27	271.20°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH	50°06'34.54"N 022°02'46.17"E 114.5	669.2 682.4

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
09	Patrz/See AD 2 EPRZ 2-1-1	NIL	60 x 300	3320 x 300	NIL
27	Patrz/See AD 2 EPRZ 2-1-1	NIL	400 x 300	3320 x 300	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
RESA przy THR 09 i THR 27: 240 x 90 m.	RESA next to THR 09 and THR 27: 240 x 90 m.
09) PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m), PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-3200 m).	09) PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m), PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-3200 m).
27) PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-2500 m), PCN 82 R/A/W/T CONC (2500-3200 m).	27) PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-2500 m), PCN 82 R/A/W/T CONC (2500-3200 m).

EPRZ AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
---------------------	-----------------------------	---------------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
09	3200	3260	3200	3200
27	3200	3600	3200	3192

EPRZ 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
09	A1	1369	1429	1369
09	D1	1685	1745	1685
27	A1	1855	2255	1855
27	D1	1539	1939	1539

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.005 do rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured in accordance with GM1 ADR.OPS.A.005 to the Commission Regulation (EC) No 139/2014.

EPRZ 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
09	ALPA-ATA, cat. I	900 m LIH SFL 30 m - 900 m	G	NIL	PAPI 3° left	51 dla/for B738	NIL
27	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH SFL 300 m - 900 m	G	G	PAPI 3° left	61 dla/for B738	900 m

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
09	3200 m / 15 m	FM 0 - 2300 m: W FM 2300 - 2900 m: R/W FM 2900 - 3200 m: R LIH	3200 m / 60 m	FM 0 - 2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
27	3200 m / 15 m	FM 0 - 2300 m: W FM 2300 - 2900 m: R/W FM 2900 - 3200 m: R LIH	3200 m / 60 m	FM 0 - 2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL

EPRZ 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 Krawędziowe: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM Światła osi: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM	TWY edge and centre line lighting Edge: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM Centre line lighting: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM
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 NIL	Remarks NIL

EPRZ AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW HELICOPTER LANDING AREA

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progów 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 rozporządzone 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 EPRZ AD 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point EPRZ AD 2.22.3.

EPRZ AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO		AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	
Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language
1	2	3	4
RZESZÓW/Jasionka CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°14'08"N 021°45'03"E 50°14'02"N 022°17'04"E 50°01'00"N 022°17'00"E 50°01'00"N 021°45'00"E 50°04'26"N 021°43'40"E 50°10'39"N 021°43'31"E 50°14'08"N 021°45'03"E	2000 ft GND	[D]	RZESZÓW WIEŻA (126.805 MHz) PL RZESZÓW TOWER (126.805 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRZ 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
TWR	RZESZÓW DELIVERY	121.805	0500-2100 (0400-2000)
TWR	RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER	126.805	MON 0330 - TUE 0100 (MON 0230 - TUE 0000) TUE 0330 - WED 0100 (TUE 0230 - WED 0000) WED 0330 - THU 0100 (WED 0230 - THU 0000) THU 0330 - FRI 0100 (THU 0230 - FRI 0000) FRI 0330 - SAT 0100 (FRI 0230 - SAT 0000) SAT 0330 - SUN 0100 (SAT 0230 - SUN 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
ATIS	-	124.955	H24

Uwagi	Remarks
¹⁾ - Patrz GEN 2.1.	¹⁾ - See GEN 2.1.

EPRZ 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	RZW	CH40X	H24	50°06'30.9" N 022°02'28.9" E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Dec 18)	RSW	110.600 MHz CH43X	H24	50°06'31.0" N 022°08'02.5" E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50°06'30.9" N 022°02'28.9" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 16 m GP 3.0°

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
ILS LOC (7°E/Mar 21)	RZW	110.300 MHz	H24	50°06'37.0" N 021°59'43.9" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU RZESZÓW - JASIONKA

W zależności od natężenia ruchu lotniczego, służba ATC lotniska Rzeszów - Jasionka w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC uruchamia stanowisko RZESZÓW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści: "For ATC clearance contact DELIVERY, frequency 121.805 MHz".

2.20.2 OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z

Kołowanie TWY G oraz Z w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca możliwe wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

2.20.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O KODZIE E I F

Ze względu na ryzyko uszkodzenia nawierzchni podczas zawracania na RWY, dla samolotów o kodzie E oraz F udostępnia się do lądowania wyłącznie RWY 27, a do startu wyłącznie RWY 09, o ile pozwolą na to warunki pogodowe.

**2.20.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ
ODLOTY**

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

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

Jeżeli TWY pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabine pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.

Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części RWY:

ATC PROCEDURES AT RZESZÓW - JASIONKA AERODROME

Depending on air traffic density, between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC the ATC of Rzeszów-Jasionka aerodrome may open the RZESZÓW DELIVERY position operating on 121.805 MHz. Information on the activity of DELIVERY will be included in the ATIS message: "For ATC clearance contact DELIVERY, frequency 121.805 MHz".

TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z

Taxiing via TWY G and Z between 30 minutes after sunset to 30 minutes before sunrise possible only with the FOLLOW ME assistance.

OPERATIONS OF CODE E AND F AEROPLANES

Due to the risk of damage to the RWY surface during a 180-degree turn, code E and F aeroplanes shall perform landings only on RWY 27 and take-offs only from RWY 09, unless weather conditions impose the opposite direction of operation.

**MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME
DEPARTURES**

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

Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and actions requiring completion on the RWY should be minimized as much as possible. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

If the taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.

Pilots shall prepare and be ready to accept the following intersection take-off runs:

RWY	LIGHT		MEDIUM TURBOPROP
09	A	D	D
	1370 m	1685 m	1685 m
27	A	D	A
	1856 m	1540 m	1856 m

Załogi nie mogące zaakceptować startów z wyznaczonych lub przedstawionych powyżej pośrednich części drogi startowej, powinny powiadomić służby ATC nie później niż przed uruchomieniem silników.

PRZYLOTY

Jeżeli służby ATC nie wydały innej instrukcji, załogi bezzwłocznie zwalniają RWY w najbliższą dogodną drogę kołowania.

2.20.5 ZAWRACANIE

Poniższe ograniczenia dotyczą samolotów o kategorii turbulencji M i H.

Zawracanie na drodze startowej po wylądowaniu możliwe jest wyłącznie w sytuacji braku dostępności drogi kołowania umożliwiającej zjazd z drogi startowej.

Pilots unable to accept the reduced take-off from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC not later than before start-up.

ARRIVALS

Unless otherwise instructed by ATC, pilots vacate the RWY via the nearest convenient TWY as soon as possible.

TURNING MANOEUVRE

The following restrictions are applicable to wake turbulence categories M and H aircraft.

Turning manoeuvre on RWY after landing is possible only if there is no RWY exit taxiway.

Zawracanie na drodze startowej przed startem z RWY 27 możliwe jest wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym i odpowiednio oznakowanym.

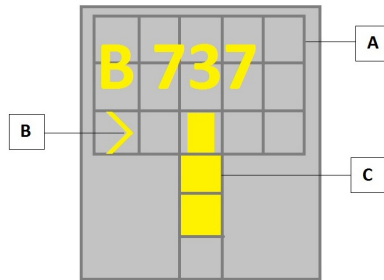
Turning manoeuvre on RWY before take-off from RWY 27 is possible only at the place designated for this purpose and properly marked.

2.20.6 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA (A-VDGS)

Stanowisko postojowe nr 4 wyposażone jest w system automatycznego dokowania samolotów SAFEDOCK. Działanie tego systemu opiera się na skanowaniu laserowym i pomiarze odległości oraz położenia względem linii wjazdu na stanowisko postojowe, aż do miejsca zatrzymania samolotu. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania a także komendy dotyczące manewrowania statkiem powietrznym przekazywane są załodze samolotu za pomocą wyświetlacza zainstalowanego na przedłużeniu linii wjazdu na stanowisko postojowe.

AUTOMATIC DOCKING SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stand no. 4 is equipped with SAFEDOCK automatic docking system. The system is based on laser scanning and measurement of distance and position in relation to aircraft stand lead-in line all the way to the stop position. Information on the position and risks in the docking procedure as well as instructions on manoeuvres are provided to the flight crew by means of a display installed at the extension of the stand lead-in line.



Segment „A” wyświetla jedną lub dwie linie tekstu. Komunikaty, jakie mogą się tam pojawić, to:

Segment “A” displays one or two text lines. Messages which may be displayed are:

START-OF-DOCKING	DOCKING COMPLETED	SBU-STOP
CAPTURE	OVERSHOOT	TOO FAST
TRACKING	STOP SHORT	EMERGENCY STOP
CLOSING RATE	WAIT	CHOCKS ON
ALIGNED TO CENTRE	AIRCRAFT VERIFICATION FAILURE	ERROR
SLOW	GATE BLOCKED	SYSTEM BREAKDOWN
AZIMUTH GUIDANCE	VIEW BLOCKED	POWER FAILURE
STOP POSITION REACHED		

Segment „B” to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.

Segment “B” is a centre line lead field.

Segment „C” wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Segment “C” indicates distance from the stop position.

Podczas parkowania na stanowisku nr 4 należy obserwować wyświetlacz i sprawdzić, czy system wskazuje właściwy typ samolotu. Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania (segment C) wskazuje wykrycie samolotu przez system. Następnie należy kołować zgodnie ze wskazaniami strzałek oraz reagować na pojawiające się komunikaty. W odległości 30 m od miejsca zatrzymania system będzie wskazywał pozostały do przebycia dystans poprzez wygaszanie kolejnych rzędów LED. Osiągnięcie właściwej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się komunikatu STOP, następnie po kilku sekundach pojawi się komunikat OK.

During parking on stand no. 4, observe the display and check if the proper aircraft type is indicated by the system. The yellow field approach indicator (segment C) indicates identification of an aeroplane by the system. Then taxi in accordance with indications of the arrows and respond to the displayed messages. Within a distance of 30 m from the stop position the system will indicate the distance left by turning off subsequent rows of LEDs. Reaching a correct stop position is indicated by displaying a STOP message, then, after a few seconds, an OK message will be shown.

2.20.7 INNE WYMAGANIA

OTHER REQUIREMENTS

Lotnisko dostępne dla lotów nierozkładowych oraz General Aviation po otrzymaniu potwierdzenia obsługi handlingowej. Kontakt z agentem handlingowym w EPRZ AD 2.4 pkt. 7.

The aerodrome shall be available for non-scheduled and General Aviation flights following confirmation by the handling service. Contact details of the handling agent can be found at EPRZ AD 2.4 item 7.

Restrykcje nie dotyczą lotów szkolnych oraz ze statusem: HOSP, SAR, HUM, EMERG, HEAD.

The restrictions do not apply to training flights and flights with: HOSP, SAR, HUM, EMER or HEAD status.

EPRZ AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
	NIL	NIL

EPRZ AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

IFR FLIGHT PROCEDURES

W TMA RZESZÓW radarowa służba kontroli zbliżania NIE jest zapewniana. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

W TMA RZESZÓW obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 09 oraz RWY 27 lotniska Rzeszów-Jasionka. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 09 i RWY 27.

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

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

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

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

Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR i TMA EPRZ.

2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu ostatniego punktu procedury SID, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu granicy TMA RZESZÓW, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do przydzielonego IAF podejścia.

- Jeśli a/c jest w stanie wykonać podejście z ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości, to po minięciu IAF rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.
- W przypadku ostatniej przydzielonej wysokości uniemożliwiającej wykonanie podejścia, statek powietrzny po minięciu przydzielonego IAF skieruje się bezpośrednio do DVOR/DME RSW, utrzymując ostatnio przydzielony poziom. W ciągu 3 minut a/c zniża nad pomocą do wysokości 5000 ft AMSL i po upływie tego czasu wykonuje dołot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

BRAVO 49°59'02"N 021°56'40"E Boguchwała

GOLF 49°59'02"N 022°24'05"E Kańczuga (zachodnia strona miejscowości)

HOTEL 50°01'10"N 022°15'34"E
Skrzyżowanie w miejscowości Granica

KILO 50°14'46"N 021°47'12"E
Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)

MIKE 50°14'57"N 022°07'19"E
Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)

Within the RZESZÓW TMA radar approach control service is NOT provided. Radar vectoring is unavailable.

Within the Rzeszów TMA RNP 1 SID and STAR procedures for RWY 09 and RWY 27 at Rzeszów-Jasionka aerodrome are applicable. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of the instrument approach procedures for RWY 09 and RWY 27.

The SID and STAR procedures within the Rzeszów TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft incapable of conducting RNP 1 operations should report this to ATC during the initial contact.

For the RNP 1 SID procedures within the Rzeszów 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 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPRZ.

Level 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.

Due to a high volume of VFR traffic within the EPRZ CTR and TMA caution shall be exercised.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

OUTBOUND IFR TRAFFIC

a) Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

Set the transponder to 7600. Continue on the assigned and confirmed SID to the last assigned and acknowledged flight level. After passing the last SID point, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

b) Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

Set the transponder to 7600. Continue according to the last ATC clearance for the last assigned and acknowledged flight level. After passing RZESZÓW TMA boundary, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

INBOUND IFR TRAFFIC

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF approach.

- If a/c can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.

- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes a/c descends over the navaid to 5000 ft AMSL and after this time executes approach to the most convenient IAF and commences published suitable approach and landing procedures.

VFR FLIGHT PROCEDURES

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from RZESZÓW/Jasionka CTR:

BRAVO 49°59'02"N 021°56'40"E Boguchwała

GOLF 49°59'02"N 022°24'05"E Kańczuga (west side of the town)

HOTEL 50°01'10"N 022°15'34"E
Intersection in Granica town

KILO 50°14'46"N 021°47'12"E
Kolbuszowa (eastern side of the town)

MIKE 50°14'57"N 022°07'19"E
Sokołów Małopolski (northern side of the town)

NOVEMBER 50°10'00"N 022°02'00"E
Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)

QUEBEC 50°02'21"N 022°04'09"E
Krasne (centrum handlowe w miejscowości)

TANGO 49°58'22"N 022°02'02"E
Tyczyn (północna strona miejscowości)

WHISKEY 50°03'52"N 021°43'52"E
Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości)

YANKEE 50°03'57"N 021°55'38"E
Świlcza (skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z DK94)

2.22.3.2 Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPRZ 7-2-1) do/z lotniska Rzeszów - Jasionka odbywają się po trasach opisanych poniżej.

TRASY PÓŁNOCNE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dołotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty KILO, MIKE, NOVEMBER są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem KILO oraz MIKE zgodnie z opublikowanym holdingiem na wysokości 2000 ft AMSL do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem NOVEMBER zgodnie z opublikowanym holdingiem, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Trasy dołotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08/26 są tożsame z trasami dołotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej RWY.

Wyznaczone standardowe trasy dołotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dołotowego i odlotowego do lotniska EPRJ.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi krajowej DK9 po jej zachodniej stronie w kierunku zachodniego trawersu punktu KILO. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na zachód od miejscowości Kolbuszowa, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS Mielec lub FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie w kierunku wschodniego trawersu punktu MIKE. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na wschód od miejscowości Sokół Małopolski, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS Mielec lub FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku startu z RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem KILO uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu NOVEMBER. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem MIKE uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu NOVEMBER. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

NOVEMBER 50°10'00"N 022°02'00"E
Wysoka Głogowska (northern side of the town)

QUEBEC 50°02'20"N 022°04'08"E
Krasne (shopping centre in the village)

TANGO 49°58'22"N 022°02'02"E
Tyczyn (northern side of the town)

WHISKEY 50°03'52"N 021°43'52"E
Sędziszów Małopolski (eastern side of the town)

YANKEE 50°03'57"N 021°55'38"E
Świlcza – road intersection of expressway S19 and road DK94)

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPRZ 7-2-1) at/from Rzeszów - Jasionka aerodrome are conducted along the routes described below.

NORTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

KILO, MIKE, NOVEMBER are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at KILO and MIKE in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, an aircraft shall hold at NOVEMBER in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08/26 are coincident with those for RWY 09/27 while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn and then continue along the national road DK9 on its west side towards west abeam KILO. Controlled airspace shall be left west of the town of Kolbuszowa where the aircraft shall contact the adjacent sector (Mielec AFIS or Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn and then continue along the express road S19 on its east side towards east abeam MIKE. Controlled airspace shall be left east of the town of Sokół Małopolski where the aircraft shall contact the adjacent sector (Mielec AFIS or Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at KILO shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards NOVEMBER. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand RWY 27 circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at MIKE shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards NOVEMBER. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

TRASY POŁUDNIOWE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty: TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE są obowiązkowymi punktami meldowania dla poszczególnych standardowych tras VFR.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w TMA/CTR statek powietrzny oczekuje nad jednym z punktów: TANGO, GOLF na wysokości 2500 ft AMSL, natomiast nad punktem WHISKEY i BRAVO na wysokości 2000 ft AMSL zgodnie z opublikowanym holdingiem do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje zgodnie z opublikowanym holdingiem nad punktem YANKEE na wysokości 2000 ft AMSL lub QUEBEC na wysokości 2500 ft AMSL, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Dla usprawnienia przepływu ruchu lotniczego służba ATC może przydzielić odpowiednie standardowe trasy VFR:

- BRAVO departure i TANGO arrival przy RWY 27 w użyciu;
- TANGO departure i BRAVO arrival przy RWY 09 w użyciu.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08/26 są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej drodze startowej.

Wyznaczone standardowe trasy dolotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dolotowego i odlotowego do/z lotniska EPRJ.

Punktami oczekiwania na wypadek utraty łączności są punkty QUEBEC i YANKEE.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu QUEBEC, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot w kierunku punktu HOTEL. Po minięciu punktu HOTEL opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Po odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu QUEBEC i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu QUEBEC, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL w kierunku na TANGO. Po minięciu punktu TANGO opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu QUEBEC i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu YANKEE i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej zachodniej stronie na BRAVO. Po minięciu punktu BRAVO statek powietrzny opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu YANKEE i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL**SOUTHERN ROUTES**

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, QUEBEC, YANKEE are compulsory reporting points for individual standard VFR routes.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at one of the points: TANGO, GOLF at an altitude of 2500 ft AMSL and or WHISKEY, BRAVO at an altitude of 2000 ft AMSL in accordance with the published holding pattern, until further ATC instructions.

When no clearance to join a traffic circuit pattern has been issued, an aircraft shall hold at YANKEE at an altitude of 2000 ft AMSL or QUEBEC at an altitude of 2500 ft AMSL in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

To improve air traffic flow ATC may assign specific standard VFR routes:

- BRAVO departure and TANGO arrival – with RWY 27 in use;
- TANGO departure and BRAVO arrival – with RWY 09 in use.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08/26 are coincident with those for RWY 09/27 and the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

In case of a radio communication failure pilots shall hold and wait over QUEBEC or YANKEE.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards QUEBEC. Having passed QUEBEC the aircraft shall climb to an altitude of 2000 ft and continue towards HOTEL. Having passed HOTEL, the aircraft shall leave the controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards QUEBEC and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards QUEBEC. Having passed QUEBEC, it shall climb to an altitude of 2000 ft AMSL and then continue towards TANGO. Having passed TANGO, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards QUEBEC and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards YANKEE. Having passed YANKEE, it shall continue along the express road S19 on its west side towards BRAVO. Having passed BRAVO, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn towards YANKEE and then continue in the same manner as for RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu (lewego kręgu RWY 27) w kierunku punktu YANKEE, a następnie po południowej stronie DK94 do punktu WHISKEY, po minięciu którego opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS Kraków). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu YANKEE i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem GOLF uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu HOTEL, a następnie QUEBEC. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem TANGO uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu QUEBEC. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem BRAVO uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie lot do punktu YANKEE. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem WHISKEY uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot po południowej stronie DK94 do punktu YANKEE. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards YANKEE. Then it shall continue on the south side of the national road DK94 towards WHISKEY. Having passed WHISKEY, it shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (Kraków FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall leave the right-hand RWY 09 circuit pattern after the third turn towards YANKEE and then continue in the same manner as for RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at GOLF shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue via HOTEL towards QUEBEC. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at TANGO shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue towards QUEBEC. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at BRAVO shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue along the express road S19 on its east side towards YANKEE. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at WHISKEY shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue on the south side of DK94 towards YANKEE. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

- wyłącznie w porze dziennej,
- z dala od chmur i z widocznością terenu,
- widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- 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.

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

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

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

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

2.22.3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

<p>Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.</p> <p>Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Rzeszów - Jasionka wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako statki powietrzne 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.</p> <p>2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)</p> <p>2.22.4.1 Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwołania procedur LVP</p> <p>2.22.4.1.1 Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP rozpoczyna się, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m i/lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft.</p> <p>2.22.4.1.2 Wprowadzenie procedur LVP nastąpi, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość niższą niż 200 ft.</p> <p>2.22.4.1.3 Zawieszenie procedur LVP nastąpi gdy:</p> <p>2.22.4.1.3.1 Dyżurny Operacyjny Portu potwierdzi niesprawność jakiegokolwiek systemu, instalacji albo elementu infrastruktury lotniska istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.</p> <p>2.22.4.1.3.2 Na lotnisku rozpocznie się akcja "Zima".</p> <p>2.22.4.1.3.3 Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.</p> <p>2.22.4.1.4 Odwołanie procedur LVP nastąpi, gdy:</p> <p>2.22.4.1.4.1 Wszystkie punkty pomiaru RVR wskażą widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m lub wyższą oraz wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość 300 ft lub większą.</p> <p>2.22.4.1.4.2 Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrzego w polu manewrowym lotniska.</p> <p>2.22.4.1.4.3 Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.</p> <p>2.22.4.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności</p> <p>2.22.4.2.1 O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści "Low visibility procedures in operation".</p> <p>2.22.4.2.2 O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści "Low visibility procedures suspended".</p> <p>2.22.4.2.3 W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:</p> <p>2.22.4.2.3.1 Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.</p> <p>2.22.4.2.3.2 Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż 350 m.</p> <p>2.22.4.2.3.3 Operacje lądowania przy RVR nie mniejszym niż 300 m.</p> <p>2.22.4.2.4 W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.</p> <p>2.22.4.2.5 W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.</p> <p>2.22.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR</p> <p>2.22.5.1 Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.</p> <p>2.22.5.2 Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur.</p> <p>W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują dołot do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC:</p>	<p>Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.</p> <p>Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Rzeszów - Jasionka aerodrome perform landing on runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.</p> <p>LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)</p> <p>Criteria for the initiation, suspension and termination of LVP</p> <p>The LVP preparation phase is commenced when at least one of the RVR reporting positions indicates 800 m RVR and/or the height of the base of cloud covering more than half the sky reduces to 300 ft.</p> <p>LVP are introduced when at least one of the RVR reporting positions indicates less than 550 m RVR or the height of the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.</p> <p>LVP are suspended when:</p> <p>The Airport Duty Officer confirms the unserviceability of any system, installation or element of the aerodrome infrastructure essential to the safety of operations in low visibility conditions.</p> <p>The aerodrome initiates the winter weather plan.</p> <p>Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.</p> <p>The LVP will be terminated when:</p> <p>All RVR reporting points indicate 800 m RVR or more and the height of the base of cloud covering more than half the sky is 300 ft or more.</p> <p>An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.</p> <p>Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.</p> <p>Description of operations in low visibility conditions</p> <p>Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures in operation".</p> <p>Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures suspended".</p> <p>During LVP the following operations are permitted:</p> <p>Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.</p> <p>Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than 350 m.</p> <p>Landing operations at not less than 300 m RVR.</p> <p>During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.</p> <p>When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.</p> <p>RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT</p> <p>If radio communication failure occurs before entry into the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, entry into controlled airspace is forbidden.</p> <p>If radio communication failure occurs during flight within the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, the following procedures shall be followed.</p> <p>In the event of radio communication failure pilots of aircraft equipped with a transponder are obliged to set it to code 7600 and continue via one of the assigned standard VFR routes (at assigned altitude) towards NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC respectively:</p>
---	---

- nad punktami (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) utrzymują holding przez 5 minut i uważnie obserwują TWR celem odebrania odpowiednich sygnałów świetlnych i dalszy lot wykonują zgodnie z nimi;

- jeżeli nie zaobserwują sygnałów świetlnych, po upływie wyznaczonego wyżej czasu, włączają całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i światła do lądowania a następnie wchodzą w krąg nadlotniskowy i wykonują lądowanie na pasie w użyciu.

UWAGA: możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ.

UWAGA: W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR Rzeszów, nr telefonu: +17-227-7672 lub jakikolwiek inny organ ATS.

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

Loty szkolne IFR w CTR i TMA RZESZÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty techniczne w CTR i TMA RZESZÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

- overhead the points (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) crews shall hold for 5 minutes observing the TWR for adequate light signals and continue in accordance with them;

- if no light signals are observed, after the above mentioned time period has elapsed, crews shall switch on all available navigation, landing and warning lights, then join the circuit pattern and land on the runway in use.

NOTE: possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit

NOTE: In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, Rzeszów TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. Rzeszów TWR phone number +17-227-7672.

TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

IFR training flights within the RZESZÓW CTR and RZESZÓW TMA may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Technical flights within the the RZESZÓW CTR and RZESZÓW TMA may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

EPRZ AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.	EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.
2.23.2	Zezwolenia na lot są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.	ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.
2.23.3	Zarządzający Portem Lotniczym "Rzeszów-Jasionka" zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci: <ul style="list-style-type: none"> - przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji; - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł; - oślepienia spowodowanego dużymi wysoce odbłaskowymi powierzchniami; - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru; - nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgazzone, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia. <p>Informacje należy przysyłać na adres: dprze@rzeszowairport.pl lub sms@rzeszowairport.pl bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.</p>	The administration of "Rzeszów-Jasionka" Airport asks for providing information on hazards identified in the air such as: <ul style="list-style-type: none"> - obstacles and possible 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 operation; - non-aeronautical ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be switched off, covered or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard. <p>Information is to be sent to: dprze@rzeszowairport.pl or sms@rzeszowairport.pl or passed by phone on +48-609-127-558.</p>

EPRZ AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPRZ 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRZ 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 09/27	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 09/27
AD 2 EPRZ 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RWY 27 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 27 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	RWY 27 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 27 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO

AD 2 EPRZ 5-3-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPRZ 5-3-2-0	RWY 27	RWY 27
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPRZ 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-1-3	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-1	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-3	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes