

| EPWA AD 2.1 | WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA | AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME |
|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| EPWA - Chopina w Warszawie | | |

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

| | | |
|----|--|---|
| 1. | ARP - współrzędne i lokalizacja lotniska 52 09 57 N 020 58 02 E - skrzyżowanie osi dróg startowych. | ARP - coordinates and site at AD 52 09 57 N 020 58 02 E - intersection of RWY axes. |
| 2. | Odległość, kierunek od miasta 10 km (5,4 NM) BRG 205° GEO | Direction and distance from city 10 km (5.4 NM) BRG 205° GEO |
| 3. | Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 362 ft/27.8°C | Elevation/Reference temperature 362 ft/27.8°C |
| 4. | Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 103 ft | Geoid undulation at AD ELEV PSN 103 ft |
| 5. | Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 6°E (2020)/ 9°E | MAG VAR/Annual change 6°E (2020)/ 9°E |
| 6. | Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-1555 (tel.) www.lotnisko-chopina.pl | AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone:+48-22-650-1555 www.lotnisko-chopina.pl |
| 7. | Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR | Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR |
| 8. | Uwagi Kierownik Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Oddział Celny: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 Kierownik Zmiany ATM: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542 +48-22-574-5543, +48-81-452-5543 +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (faks) FMP: +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (faks) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 Kierownik Zmiany TWR: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Placówka Straży Granicznej Warszawa-Okęcie im. gen. bryg. Waleriana Czumy: +48-22-650-2244 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych: +48-22-650-3878 Ambulatorium: +48-22-650-2444 | Remarks Airport Duty Officers Supervisor: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Customs Office: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 ATM Supervisor: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542 +48-22-574-5543, +48-81-452-5543 +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) FMP: +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 TWR Supervisor: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Walerian Czuma Warszawa-Okęcie Border Guard Post: +48-22-650-2244 Airport Charges Office: +48-22-650-3878 First Aid: +48-22-650-2444 |

| EPWA AD 2.3 | GODZINY PRACY | OPERATIONAL HOURS |
|-------------|---------------|-------------------|
|-------------|---------------|-------------------|

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Zarządzający lotniskiem H24 | Aerodrome Administration H24 |
| 2. | Służby celne oraz imigracyjne H24 | Customs and immigration H24 |
| 3. | Służby medyczne i sanitarne H24 | Health and sanitation H24 |
| 4. | Służba Informacji Lotniczej H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg. | AIS H24 In the scope of services provided by ARO. |
| 5. | Biuro Odpraw Załóg H24 | ATS Reporting Office (ARO) H24 |
| 6. | Biuro odpraw MET H24 | MET briefing Office H24 |

| | | |
|-----|--|---|
| 7. | ATS H24 | ATS H24 |
| 8. | Tankowanie H24 | Fuelling H24 |
| 9. | Obsługa naziemna H24 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych. | Handling H24 Airport Charges Office. |
| 10. | Ochrona H24 | Security H24 |
| 11. | Odladzanie H24 | De-icing H24 |
| 12. | Uwagi NIL | Remarks NIL |

| EPWA AD 2.4 | SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE | HANDLING SERVICES AND FACILITIES |
|-------------|---------------------------------|----------------------------------|
|-------------|---------------------------------|----------------------------------|

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Środki załadownicze - platformy załadownicze (3,5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), - transportery taśmowe (do 450 kg), - podnośniki widłowe (2 t, 5 t, 16 t), - wózki do palet, - wózki do kontenerów (ld-2, ld-3, PGA), - przyczepy do bagażu (do 700 kg), - przyczepy do cargo (1,5 t), - ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem, - ciągniki elektryczne do przewozu bagażu. | Cargo-handling facilities - platform loading trucks (3.5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), - self-propelled belt loaders (up to 450 kg), - fork lift trucks (2 t, 5 t, 16 t), - pallet dollies, - container dollies (ld-2, ld-3, PGA), - baggage carts (up to 700 kg), - cargo carts (1.5 t), - diesel ramp tractors, - electric ramp tractors. |
| 2. | Rodzaje paliwa i oleju JET A-1 | Fuel/Oil types JET A-1 |
| 3. | Urządzenia do tankowania/Pojemność Cysterny samochodowe - 62000 litrów pojemności. | Fuelling facilities/Capacity Cisterns of 4200 - 62000 litres capacity. |
| 4. | Urządzenia do odladzania Elephant - 14, Kiitokori - 4. | De-icing facilities Elephant - 14, Kiitokori - 4. |
| 5. | Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Dla samolotów o wielkości do B767. | Hangar space for visiting aircraft For aeroplanes up to size of B767. |
| 6. | Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Naprawy i wymiany silników: B737CL, B767-200/300, E170/190. Inspekcje, naprawy i wymiany silników: CF6-80C2, CF34-8E/8C/10E; CFM56-3 samolotów: B767, E170/190 i B737-300/400/500. Inspekcje i naprawy silników: AE3007A, PW124B/127E, samolotów: E145 i ATR-72/42-500. | Repair facilities for visiting aircraft Repairs and engine replacement of: B737CL, B767-200/300, E170/190. Inspections, repairs and replacement of engines: CF6-80C2, CF34-8E/8C/10E; CFM56-3, aeroplanes: B767, E170/190 and B737-300/400/500. Inspections and repairs of engines: AE3007A, PW124B/127E of aeroplanes: E145 and ATR-72/42-500. |
| 7. | Uwagi 2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Przedpłata: Telefon: +48-58-308-8076, +48-691-992-428 Faks: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808 E-mail: sekretariat@lotosairbp.pl Izabela.brzeska@lotosairbp.pl c) gotówka - Welcome Airport Services 2.4.3 - Zamówienia na adres: LOTOS - Air BP Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-505-121-406, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl Kontakt w sprawach handlowych: Telefon: +48-58-308-8076 Tel. kom.: +48-691-992-428 E-mail: izabela.brzeska@lotosairbp.pl sekretariat@lotosairbp.pl | Remarks 2.4.2 - The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Prepayment: Phone: +48-58-308-8076, +48-691-992-428 Fax: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808 E-mail: sekretariat@lotosairbp.pl Izabela.brzeska@lotosairbp.pl c) cash - Welcome Airport Services 2.4.3 - Place orders to: LOTOS - Air BP Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Mobile: +48-505-121-406, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl Contact for commercial matters: Phone: +48-58-308-8076 Mobile: +48-691-992-428 E-mail: izabela.brzeska@lotosairbp.pl sekretariat@lotosairbp.pl |

| | |
|--|--|
| <p>ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Telefon: +48-22-778-03-88 Tel. kom.: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl, jan.bobecki@orlen.pl</p> <p>Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p>2.4.4 Agent handlingowy <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Centrum Operacyjne H24 Telefon: +48-22-206-9450 Faks: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Częstotliwość: 131,580 MHz SITA: WAWVRXH</p> <p><u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Telefon: +48-22-650-4546/-4547 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl Częstotliwość: 131,405 MHz 131,665 MHz - odladanie SITA: WAWOOXH</p> <p>Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej.</p> | <p>ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Phone: +48-22-778-03-88 Mobile: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl, jan.bobecki@orlen.pl</p> <p>Contact in commercial matters: Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Phone: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Mobile: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p>2.4.4 Handling Agent <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.580 MHz SITA: WAWVRXH</p> <p><u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/-4547 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl Frequency: 131.405 MHz 131.665 MHz - deicing SITA: WAWOOXH</p> <p>ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services.</p> |
|--|--|

| | | |
|--------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| EPWA AD 2.5 | UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW | PASSENGER FACILITIES |
|--------------------|---------------------------------|-----------------------------|

| | | |
|-----------|--|---|
| 1. | Hotele Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście. | Hotels Hotel at the airport, H24. City hotels. |
| 2. | Restauracje Restauracje, bufety. | Restaurants Restaurants, snack-bars. |
| 3. | Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów. | Transportation Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals. |
| 4. | Pomoc medyczna Pierwsza pomoc (szpitale w mieście). | Medical facilities First aid (hospitals in the city). |
| 5. | Usługi bankowe i pocztowe Na terenie portu. | Bank and Post office In the airport area. |
| 6. | Informacja turystyczna Dostępna. | Tourist office Available. |
| 7. | Uwagi 2.5.1 - Telefon: +48-22-650-4891 - Faks: +48-22-846-4991 | Remarks 2.5.1 - Phone: +48-22-650-4891 - Fax: +48-22-846-4991 |

| | | |
|--------------------|-----------------------------------|---|
| EPWA AD 2.6 | SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE | RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES |
|--------------------|-----------------------------------|---|

| | | |
|-----------|---|--|
| 1. | Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 9 ICAO | Aerodrome category for firefighting CAT 9 ICAO |
| 2. | Wyposażenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6 pojazd ratownictwa technicznego - 1 pojazd specjalny - schody ewakuacyjne - 1 pojazd dowodzenia i łączności - 1 ambulanse - 2 kontener medyczny - 1 kontener do dekontaminacji - 1 | Rescue equipment Fire and rescue vehicles - 6 technical rescue vehicle - 1 special vehicle - rescue stairs - 1 management and communication vehicle - 1 ambulances - 2 medical container - 1 decontamination container - 1 |

| | | |
|----|--|--|
| 3. | Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-17 (4 zestawy), - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-14 (2 zestawy), - system uprząży CAT II do podnoszenia wąskokadłubowych ACFT o obwodzie kadłuba od 8 do 12 metrów (1 zestaw), - maty ziemne do budowy dróg awaryjnych na miękkim podłożu, - platforma holownicza KUNZ 50-2200 do holowania ACFT z uszkodzonym kołem lub oponą po nawierzchni utwardzonej (1 zestaw), - zestaw awaryjnego holowania samolotów KUNZ AETS o sile uciągu do 55 ton. | Capability for removal of disabled aircraft - aeronautical lifting cushions RLB 30-17 (4 kits), - aeronautical lifting cushions RLB 30-14 (2 kits), - CAT II harness system for lifting narrow-body ACFT with a fuselage circumference from 8 to 12 meters (1 set), - ground mats for construction of emergency roads on soft ground, - KUNZ 50-2200 towing platform for ACFT towing with a damaged wheel or tire on a paved surface (1 set), - KUNZ AETS emergency towing kit for airplanes of mass not exceeding 55 tonnes (1 set). |
| 4. | Uwagi 2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego staku powietrznego (MAX B737 lub A-320) zależy od okoliczności zdarzenia. | Remarks 2.6.3 - Capability for removal of disabled aircraft (B737 or A-320 MAX) depends on the circumstances of each incident. |

| | | |
|-------------|--|---|
| EPWA AD 2.7 | OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA | RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN |
|-------------|--|---|

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 16, oczyszczarka kompaktowa (plug, szczotka, dmuchawa) - 7, plug wirnikowy - 4, posypywarko - zraszarka (pojazdy osłony chemicznej) - 3, oczyszczarka podciśnieniowa do zbierania glikolu - 2. | Type(s) of clearing equipment snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 16, compact cleaner (plough, sweeper, blower) - 7, rotary plough - 4, spreader/sprayer (vehicles for chemical anti-icing/de-icing) -3, vacuum sweeper for glycol recovery – 2. |
| 2. | Kolejność oczyszczania 1. RWY 11/29 lub 15/33 w zależności ustaleń TWR. 2. TWY powiązane z odśnieżaną RWY, a w szczególności TWY szybkiego zjazdu z RWY (TWY N1, N2, N3 dla RWY 11/29 lub TWY S1, S2, S3 dla RWY 15/33). 3. W pierwszej kolejności odśnieżane są tylko stanowiska główne. Stanowiska alternatywne (L, R) zostają odśnieżone w II kolejności. | Clearance priorities 1. RWY 11/29 or 15/33 depending on TWR arrangements. 2. TWY associated with the RWY being cleared of snow, in particular the RWY rapid exit TWY (TWY N1, N2, N3 for RWY 11/29 or TWY S1, S2, S3 for RWY 15/33). 3. Main parking stands are de-snowed first. Alternative aircraft stands (L, R) are to be cleared of snow secondly. |
| 3. | Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odśnieżania, odladzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu. | Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids. |
| 4. | Drugi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL | Specially prepared winter runway NIL |
| 5. | Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. Informacje o krytycznych zwalach śniegu przy krawędziach dróg startowych oraz dróg kołowania, od wysokości 50 cm będą publikowane w SNOWTAM. | Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. Information on critical snowbanks at RWY and TWYs edges from 50 cm high will be published by SNOWTAM. |

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

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 - CONC, PCN 65 R/A/W/T APN 10 - CONC, PCN 57 R/C/X/U APN 11 - CONC, PCN 39 R/B/X/T APN 12 - CONC, PCN 77 R/A/W/T APN 13 - CONC, PCN 84 R/A/W/T APN 2 - ASPH (MTOW do 5700 kg) APN 3 - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5A - CONC, PCN 92 R/A/W/T APN 5B - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5C - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 7A - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 7B - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 9 - CONC, PCN 71 R/B/W/T APN MILITARY - CONC, PCN 71 R/C/W/T Cargo APN - CONC, PCN 84 R/C/X/T | Designation, surface and strength of aprons APN 1 - CONC, PCN 65 R/A/W/T APN 10 - CONC, PCN 57 R/C/X/U APN 11 - CONC, PCN 39 R/B/X/T APN 12 - CONC, PCN 77 R/A/W/T APN 13 - CONC, PCN 84 R/A/W/T APN 2 - ASPH (MTOW up to 5 700 kg) APN 3 - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5A - CONC, PCN 92 R/A/W/T APN 5B - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5C - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 7A - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 7B - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 9 - CONC, PCN 71 R/B/W/T APN MILITARY - CONC, PCN 71 R/C/W/T Cargo APN - CONC, PCN 84 R/C/X/T |
|----|--|--|

| 2. | Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania | Designation, width, surface and strength of taxiways |
|----|--|--|
| | <p>TWY A0 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A8 - 23.0 m, ASPH, PCN 89 F/C/W/T TWY B1 - 10.5 m, ASPH, PCN 24 F/C/W/T TWY B6 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY B7 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY B8 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY C1 - 23.0 m, ASPH, PCN 71 F/B/W/T TWY D2 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY D3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY D4 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T TWY D5 - 7.5 m, ASPH (MTOW do 5700 kg) TWY E1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY E2 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T (na odcinku od TWY R do TWY E4 PCN 147 F/C/W/T) TWY E3 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY E4 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY G - 23.0 m, CONC, PCN 84 R/A/W/T TWY H1 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY H2 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY J - 23.0 m, CONC, PCN 85 R/B/W/T TWY K - 15.0 m, ASPH, PCN 39 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, ASPH, PCN 96 F/C/W/T TWY M1 - 23.0 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T TWY M2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY M3 - 23.0 m, CONC, PCN 85 R/B/W/T TWY N1 - 23.0 m, ASPH, PCN 98 F/C/W/T TWY N2 - 23.0 m, ASPH, PCN 144 F/C/W/T TWY N3 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY O1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY O2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY R - 23.0 m, ASPH, PCN 87 F/B/W/T TWY S1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY S2 - 23.0 m, ASPH, PCN 109 F/D/X/T TWY S3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY U1 - 23.0 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T TWY U2 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T TWY U3 - 23.0 m, CONC, PCN 78 R/B/W/T TWY V - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY W - 23.0 m, CONC, PCN 65 R/A/W/T TWY Z BLUE 1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z BLUE 2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z ORANGE 1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z ORANGE 2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z3 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T TWY Z4 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T TWY Z5 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T</p> | <p>TWY A0 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY A8 - 23.0 m, ASPH, PCN 89 F/C/W/T TWY B1 - 10.5 m, ASPH, PCN 24 F/C/W/T TWY B6 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY B7 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY B8 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY C1 - 23.0 m, ASPH, PCN 71 F/B/W/T TWY D2 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY D3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY D4 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T TWY D5 - 7.5 m, ASPH (MTOW up to 5700 kg) TWY E1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY E2 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T (FM TWY R to TWY E4 PCN 147 F/C/W/T) TWY E3 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY E4 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY G - 23.0 m, CONC, PCN 84 R/A/W/T TWY H1 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY H2 - 23.0 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T TWY J - 23.0 m, CONC, PCN 85 R/B/W/T TWY K - 15.0 m, ASPH, PCN 39 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, ASPH, PCN 96 F/C/W/T TWY M1 - 23.0 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T TWY M2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY M3 - 23.0 m, CONC, PCN 85 R/B/W/T TWY N1 - 23.0 m, ASPH, PCN 98 F/C/W/T TWY N2 - 23.0 m, ASPH, PCN 144 F/C/W/T TWY N3 - 23.0 m, ASPH, PCN 147 F/C/W/T TWY O1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY O2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY R - 23.0 m, ASPH, PCN 87 F/B/W/T TWY S1 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY S2 - 23.0 m, ASPH, PCN 109 F/D/X/T TWY S3 - 23.0 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T TWY U1 - 23.0 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T TWY U2 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T TWY U3 - 23.0 m, CONC, PCN 78 R/B/W/T TWY V - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T TWY W - 23.0 m, CONC, PCN 65 R/A/W/T TWY Z BLUE 1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z BLUE 2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z ORANGE 1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z ORANGE 2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z1 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z2 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T TWY Z3 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T TWY Z4 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T TWY Z5 - 23.0 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T</p> |
| 3. | <p>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza Patrz: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.</p> | <p>Location and elevation of altimeter checkpoints See: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.</p> |
| 4. | <p>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL</p> | <p>Location of VOR checkpoints NIL</p> |
| 5. | <p>Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPWA 1-2-1, 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.</p> | <p>Position of INS checkpoints See AD 2 EPWA 1-2-1, 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.</p> |
| 6. | <p>Uwagi Stosowanie procedury push-back (patrz punkt 2.20.7.1). Ograniczenia w kołowaniu (patrz punkt 2.20.6.2).</p> | <p>Remarks Push-back procedure applicable (see point 2.20.7.1). Taxiing restrictions (see point 2.20.6.2).</p> |

| EPWA AD 2.9 | SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE | SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS |
|-------------|---|---|
| 1. | <p>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</p> <p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świateł linii środkowej, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania dla stanowisk 1-7A, 9-24. | <p>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</p> <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, <p>- docking system for aircraft stands 1-7A, 9-24.</p> |
| 2. | <p>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</p> <p><u>Oznakowanie:</u></p> <p>1. RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe.</p> <p>2. TWY: linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. RWY: Patrz punkt 2.14.</p> <p>2. TWY: Patrz punkt 2.15.3.</p> | <p>RWY and TWY markings and lights</p> <p><u>Marking:</u></p> <p>1. RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge.</p> <p>2. TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. RWY: See point 2.14.</p> <p>2. TWY: See point 2.15.3.</p> |
| 3. | <p>Poprzeczki zatrzymania</p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione. Oprawy zagłębione poprzeczek zatrzymania są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 są wyposażone w światła wykonane w technologii halogenowej.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> | <p>Stop bars</p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited.</p> <p>Stop bars inset lights fittings are equipped with LED lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 are equipped with halogen lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3 are equipped with LED lights.</p> |
| 4. | <p>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</p> <p>Światła ochronne: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>Światła ochronne RWY z wyłączeniem B7 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> | <p>Other runway protection measures</p> <p>RWY guard lights: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>RWY guard lights excluding B7 are LED lights.</p> |
| 5. | <p>Uwagi</p> <p>TWY N1, N2, N3 i S2 wyposażone są w światła RETIL.</p> <p>Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie linii środkowej TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu.</p> <p>Na TWY D4 brak świateł linii środkowej pomiędzy poprzeczką zatrzymania a RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 11 oraz na łuku pomiędzy RWY 29 i TWY D3.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 15 oraz pomiędzy RWY 33 i TWY D3.</p> | <p>Remarks</p> <p>TWY N1, N2, N3 and S2 are equipped with the RETIL lights.</p> <p>TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings.</p> <p>No centre line lights are available on TWY D4 between stop bar and RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 is equipped with LED lights.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 11 and on the curve between RWY 29 and TWY D3.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 15 as well as RWY 33 and TWY D3.</p> |

| EPWA AD 2.10 | PRZESZKODY LOTNISKOWE | AERODROME OBSTACLES |
|--------------|-----------------------|---------------------|
|--------------|-----------------------|---------------------|

| | |
|---|--|
| <p>Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.</p> <p>Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.</p> <p>Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.</p> <p>Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.</p> | <p>Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.</p> <p>Area 3 obstacle data: NIL.</p> <p>Information on the above mentioned data sets can be found at https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p> |
|---|--|

| EPWA AD 2.11 | PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE | METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED |
|--------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
|--------------|---------------------------------------|-------------------------------------|

| | | |
|-----|--|---|
| 1. | Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa | Name of the associated meteorological office Aeronautical Meteorological Station Warszawa |
| 2. | Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24 | Hours of service H24 |
| 3. | Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR | Office responsible for TAF preparation/Periods of validity Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR |
| 4. | Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami TREND 30 minut | Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance TREND 30 minutes |
| 5. | Odprawy przedstartowe Zamawianie dokumentacji na przelot drogą mailową: rshm.lodz@imgw.pl Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592. | Briefing and consultation provided Documentation ordering via e-mail: rshm.lodz@imgw.pl Telephone consultation: Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592. |
| 6. | Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN | Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN |
| 7. | Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyladowań Atmosferycznych PERUN. | Charts and other information available for briefing or consultation SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System. |
| 8. | Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Telefon, faks, internet. | Supplementary equipment available for providing information Phone, fax, internet. |
| 9. | Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR, ACC, APP, FIS | ATS units provided with MET information TWR, ACC, APP, FIS |
| 10. | Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-22-650-1591 Tel. kom.: +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@imgw.pl <u>Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru</u> Tel.: +48-22-846-0682 +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl | Additional information (limitation of services, etc.) <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-22-650-1591 Mobile: +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl |

| EPWA AD 2.12 | CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ | RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------|
|--------------|--------------------------------|---------------------------------|

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | Azymut geograficzny/ TRUE BRG | Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m) | Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY/ Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Współrzędne THR/Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progru (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft) | Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft) |
|--|----------------------------------|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 114.52°GEO | 2800 x 50 | RWY: PCN 77 R/A/W/T. CONC/ASPH SWY: CONC/ASPH | 52 10 17.31 N 020 56 48.17 E 102.6 | 362.1 361.0 |
| 29 | 294.55°GEO | 2800 x 50 | RWY: PCN 77 R/A/W/T. CONC/ASPH | 52 09 46.40 N 020 58 38.29 E 102.5 | 346.7 345.5 |
| 15 | 151.73°GEO | 3690 x 60 | RWY: PCN 82 F/C/X/T. ASPH | 52 10 42.86 N 020 57 21.26 E 102.5 | 352.8 350.2 |
| 33 | 331.75°GEO | 3690 x 60 | RWY: PCN 82 F/C/X/T. ASPH | 52 09 16.50 N 020 58 36.77 E 102.6 | 354.8 352.5 |

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY | Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m) | Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m) | Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m) | RESA (m) | OFZ |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|--|-----------|---------|
| 1 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | 261 x 50 | NIL | 2860 x 300 | 240 x 100 | Tak/Yes |
| 29 | NIL | NIL | NIL | 2860 x 300 | 90 x 100 | NIL |
| 15 | NIL | NIL | NIL | 3810 x 300 | 90 x 120 | NIL |
| 33 | NIL | NIL | NIL | 3810 x 300 | 90 x 120 | Tak/Yes |

| Uwagi | Remarks |
|---|--|
| Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych. | Arresting system not available. |
| Szerokość pasa RWY 11/29: 2860x300/200 - szerokość 200 m występuje na odcinku 180 m od początku RWY 29. | Width of RWY 11/29 strip: 2860x300/200 - width of 200 m occurs over a section of 180 m from the beginning of RWY 29. |
| Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg startowych. | RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs. |
| 11) Brak świateł SWY. | 11) No SWY lights. |
| 29) Przesunięty THR. | 29) Displaced THR. |
| 15) - NIL | 15) - NIL |
| 33) Przesunięty THR. | 33) Displaced THR. |

| EPWA AD 2.13 | DŁUGOŚCI DEKLAROWANE | DECLARED DISTANCES |
|--------------|----------------------|--------------------|
|--------------|----------------------|--------------------|

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|--|----------|----------|----------|---------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11 | 2299 | 2299 | 2560 | 2560 |
| 29 | 2800 | 2800 | 2800 | 2299 |
| 15 | 3690 | 3690 | 3690 | 3690 |
| 33 | 3690 | 3690 | 3690 | 3029 |

| Uwagi | Remarks |
|--|--|
| Dopuszcza się kołowanie od świateł końca RWY 11 do TWY E3, E4 lub TWY L po lądowaniu/przerwanym starcie. | Taxiing AVBL FM RWY 11 RENLs up to TWY E3, E4 or TWY L after LDG/aborted take-off. |

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

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | TWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) |
|--|-----|----------|----------|----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15 | D2 | 3193 | 3193 | 3193 |
| | O1 | 2630 | 2630 | 2630 |
| | D3 | 3133 | 3133 | 3133 |
| 33 | A8 | 3661 | 3661 | 3661 |
| | H2 | 3010 | 3010 | 3010 |
| 11 | D3 | 1644 | 1644 | 1905 |
| 29 | A4 | 1918 | 1918 | 1918 |
| | E3 | 2706 | 2706 | 2706 |
| | R | 2301 | 2301 | 2301 |

| Uwagi | Remarks |
|-------|---------|
| NIL | NIL |

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

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | APCH LGT | | THR LGT | | PAPI | MEHT (ft) | TDZ |
|--|---|-----------------------------------|---------------------------------------|------|-----------------|-------------------|-------|
| | Typy świateł podejścia APCH LGT type | LEN INTST | Kolor świateł progu THR LGT colour | WBAR | | | |
| 1 | 2.1 | 2.2 | 3.1 | 3.2 | 4.1 | 4.2 | 5 |
| 11 | Calvert cat. II SFL | 960 m LIH SFL 330 m - 960 m | G | G | PAPI 3° left | 65 dla/for B747 | 900 m |
| 15 | SALS | 420 m LIH | G | G | PAPI 3.5° left | 55 dla/for B787-8 | NIL |
| 29 | SALS | 420 m LIH | G | G | PAPI 3.5° right | 55 dla/for B787-8 | NIL |
| 33 | ALPA-ATA CAT II/III SFL | 900 m LIH SFL 330 m - 900 m | G | G | PAPI 3° left | 64 dla/for B747 | 900 m |

| Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR | RCL LGT | | REDL | | RENL | SWY LGT LEN Kolor/Colour |
|--|----------------------------|--|----------------------------|--|------|--------------------------------|
| | LEN Odstępy/ Spacing | Kolor/Colour INTST | LEN Odstępy/ Spacing | Kolor/Colour INTST | | |
| 1 | 6.1 | 6.2 | 7.1 | 7.2 | 8 | 9 |
| 11 | 2560 m / 15 m | FM 0 - 1660 m: W FM 1660 - 2260 m: R/W FM 2260 m: R LIH | 2560 m / 60 m | FM 0 - 1960 m: W FM 1960 m: Y LIH | R | NIL |
| 15 | 3690 m / 15 m | FM 0 - 2790 m: W FM 2790 - 3390 m: R/W FM 3390 m: R LIH | 3690 m / 60 m | FM 0 - 3090 m: W FM 3090 m: Y LIH | R | NIL |
| 29 | 2300 m / 15 m | FM 0 - 1400 m: W FM 1400 - 2000 m: R/W FM 2000 m: R LIH | 2800 m / 60 m | FM 0 - 500 m: R FM 500 - 2200 m: W FM 2200 m: Y LIH | R | NIL |
| 33 | 3030 m / 15 m | FM 0 - 2130 m: W FM 2130 - 2730 m: R/W FM 2730 m: R LIH | 3690 m / 60 m | FM 0 - 600 m: R FM 600 - 3030 m: W FM 3030 m: Y LIH | R | NIL |

| Uwagi | Remarks |
|---|---|
| Dla startów z kierunku 29 oraz 33 światła linii środkowej dostępne na całej długości RWY. Światła krawędzi RWY15/33 nie zapewniają prowadzenia po kręgu. | For RWY 29 and RWY 33 take-offs, centre line lights available for the entire RWY length. RWY 15/33 edge lights do not provide circling guidance. |

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

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL |
| 2. | Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10. | LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometr: see point 2.10. |
| 3. | Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Światła krawędzi dróg kołowania: Wszystkie TWYs z wyjątkiem : - TWY A8 (na wysokości stanowisk postojowych 64L do 66R), B1, D5 - zapewniono odblaskowe oznaczniki krawędzi TWYs. - TWY płytowych. Trzy stopnie intensywności. 2. Światła linii środkowej dróg kołowania: A0, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, C1, D2, D4 (z wyłączeniem odcinka od miejsca oczekiwania przed RWY 11/29 do krawędzi RWY), E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, R, S1, S2, S3, U1, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z Orange 1 ¹⁾ , Z Orange 2 ¹⁾ , Z Blue 1 ²⁾ , Z Blue 2 ²⁾ . Trzy stopnie intensywności. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania: Na TWYs: A0, A1, A2, A3, A4, A6, A8, D2, D4, E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, O1, O2, R, S2, S3, U1, U2, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z Orange 1, Z Orange 2, Z Blue 1, Z Blue 2. APN 7A, APN 10, APN 13 – światła wyjściowe z płyty odlodzeniowej. Trzy stopnie intensywności. 4. Światła prowadzenia na stanowisko postojowe statku powietrznego: Na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712. | TWY edge and centre line lighting 1. TWY edge lighting: All TWYs excluding: - TWY A8 (alongside parking stands 64L to 66R), B1, D5 - reflective taxiway edge markers are provided. - aprons TWYs. Three stages of intensity. 2. Centre line lights: A0, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, C1, D2, D4 (excluding portion between RWY 11/29 holding position and RWY edge), E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, R, S1, S2, S3, U1, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z Orange 1 ¹⁾ , Z Orange 2 ¹⁾ , Z Blue 1 ²⁾ , Z Blue 2 ²⁾ . Three stages of intensity. 3. Intermediate holding position lights: On TWYs: A0, A1, A2, A3, A4, A6, A8, D2, D4, E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, O1, O2, R, S2, S3, U1, U2, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z Orange 1, Z Orange 2, Z Blue 1, Z Blue 2. On APN 7A, APN 10, APN 13 – de-icing facility exit lights. Three stages of intensity. 4. Aircraft stand manoeuvring guidance lights: On stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712. |
| 4. | Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 SEC). | Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 SEC). |
| 5. | Uwagi 1), 2) - Patrz punkt EPWA AD 2.20.2.2.1. 2.15.3 - Wykaz TWYs z podziałem na typy zainstalowanego oświetlenia nawigacyjnego - patrz punkt EPWA AD 2.23.6. | Remarks 1), 2) - See point EPWA AD 2.20.2.2.1. 2.15.3 - List of TWYs according to navigational lighting installed - see point EPWA AD 2.23.6. |

| EPWA AD 2.16 | POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW | HELICOPTER LANDING AREA |
|--------------|-----------------------------|-------------------------|
|--------------|-----------------------------|-------------------------|

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Współrzędne geograficzne TLOF lub proggu FATO Undulacja geoidy NIL | Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL |
| 2. | Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL | TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL |

| | | |
|----|---|--|
| 3. | Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL | TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL |
| 4. | Azymuty geograficzne FATO NIL | True BRGs of FATO NIL |
| 5. | Rozporządzalne długości deklarowane NIL | Declared distances available NIL |
| 6. | Światła podejścia i światła FATO NIL | Approach and FATO lighting NIL |
| 7. | Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.6. | Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.6. |

| | | |
|--------------|--|--------------------------------------|
| EPWA AD 2.17 | PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO | AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE |
|--------------|--|--------------------------------------|

| Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits | Granice pionowe Vertical limits (AMSL) | Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification | Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s) |
|--|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| WARSZAWA/Okęcie CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 12 28 N 020 42 01 E 52 15 32 N 020 46 15 E 52 15 47 N 020 50 10 E 52 15 48 N 020 55 56 E 52 15 38 N 020 57 05 E 52 15 30 N 020 57 30 E 52 15 08 N 021 00 53 E 52 11 03 N 021 06 13 E 52 07 57 N 021 10 36 E 52 02 23 N 021 07 19 E 52 00 43 N 021 00 38 E 52 08 52 N 020 45 47 E 52 12 28 N 020 42 01 E | 2000 ft GND | [D] | Okęcie WIEŻA (118.305 MHz) PL Okęcie TOWER (118.305 MHz) EN |

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

| | |
|--------------|----------------|
| Uwagi | Remarks |
| NIL | NIL |

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

| Opis służby Service designation | Znak wywoławczy Call sign | Częstotliwość Frequency MHz | Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s) | Adres logowania Logon address | Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾) |
|------------------------------------|---|-----------------------------------|---|-------------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| APP | Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH | 125.055 | - | - | H24 |
| APP | Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH | 128.805 | - | - | H24 |
| APP | Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH | 129.380 | - | - | H24 |
| APP | Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH | 135.930 | - | - | H24 |
| TWR | Okęcie DELIVERY | 121.605 | - | - | H24 |
| TWR | Okęcie GROUND | 121.905 | - | - | 0430-2300 (0330-2200) |
| TWR | Okęcie WIEŻA Okęcie TOWER | 118.305 | - | - | H24 |
| EPWA ATIS ARR | - | 120.455 | - | - | H24 |
| EPWA ATIS DEP | - | 123.430 | - | - | H24 |
| EPWA VOLMET | Warszawa CONTROL Warszawa RADAR | 127.600 | - | - | H24 |

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

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

| Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR) | ID | Częstotliwość /kanał FREQ/channel | Godziny pracy Hours of operation | Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates | DME ELEV | Uwagi Remarks |
|---|-----|---|-------------------------------------|--|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| DME | WA | CH40X | H24 | 52 09 24.4 N 020 58 22.7 E | 400 ft AMSL | Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100). |
| DME | WAS | CH36X | H24 | 52 10 16.2 N 020 57 05.9 E | 400 ft AMSL | Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100). |
| DVOR/DME (6°E/Nov 20) | OKC | 113.450 MHz CH81Y | H24 | 52 10 11.1 N 020 57 36.2 E | 400 ft AMSL | Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250). |
| DVOR/DME (6°E/Sep 22) | WAR | 114.900 MHz CH96X | H24 | 52 15 33.0 N 020 39 26.0 E | 300 ft AMSL | Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (000°-090°), 80 NM (090°- 000°) - do FL500. Designated operational coverage: 150 NM (000°-090°), 80 NM (090°- 000°) - up to FL500. |
| ILS GP | - | 333.800 MHz | H24 | 52 10 16.2 N 020 57 05.9 E | --- | Pokrycie zgodnie z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0° |
| ILS GP | - | 335.000 MHz | H24 | 52 09 24.4 N 020 58 22.7 E | --- | Pokrycie zgodnie z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0° |
| ILS LOC (6°E/Nov 20) CAT II 4 / E | WAS | 109.900 MHz | H24 | 52 09 38.2 N 020 59 07.5 E | --- | Pokrycie zgodnie z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. |
| ILS LOC (6°E/Nov 20) CAT IIIA 4 / E | WA | 110.300 MHz | H24 | 52 10 50.0 N 020 57 15.0 E | --- | Pokrycie zgodnie z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. |

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

| | |
|--------------|----------------|
| Uwagi | Remarks |
| NIL | NIL |

| | | |
|---------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| EPWA AD 2.20 | LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA | LOCAL AERODROME REGULATIONS |
|---------------------|--------------------------------------|------------------------------------|

| | | |
|-----------------|---|--|
| 2.20.1 | PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU | ATC PROCEDURES IN FORCE AT THE AERODROME |
| 2.20.1.1 | UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT | RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE |
| | <p>Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,605 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - znak wywoławczy statku powietrznego, - numer stanowiska postojowego, | <p>In order to receive ATC clearance, the crew of an aircraft shall communicate with OKĘCIE DELIVERY on 121.605 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft call sign, - parking position number, |

- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeśli inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

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

2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKĘCIE GROUND, częstotliwość 121.905 MHz.

2.20.1.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz za zezwolenie na start odpowiada OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,305 MHz.

Po przesłaniu przez OKĘCIE GROUND na częstotliwości OKĘCIE WIEŻA, załoga powinna przełączyć częstotliwość, **zaniechać wywołania TWR i monitorować** w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

2.20.1.4 DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU

Piloci statków powietrznych **wymagających do odlotu pełnej dostępnej długości RWY 11/29 lub RWY 15/33** są zobowiązani poinformować o tym/ fakcie OKĘCIE GROUND przed rozpoczęciem kołowania.

Ze względu na możliwość użycia innej RWY do startu, niż opublikowana w ATIS, zaleca się szczególną uwagę podczas oczekiwania na zezwolenie na start.

Progi oraz strefy przyziemienia pozostałych dróg startowych mogą być niewidoczne z używanej RWY.

2.20.2 DOZOROWANIE RUCHU NAZIEMNEGO

Lotnisko Chopina w Warszawie jest wyposażone w system dozoru ruchu naziemnego wykorzystującego mode S.

Operatorzy lotniczy powinni upewnić się, że transponder może pracować w mode S, kiedy statek powietrzny jest na ziemi.

Na polu manewrowym lotniska transponder mode S powinien pracować zgodnie z poniższymi zasadami:

Pilot powinien ustawić przydzielony kod transpondera w mode A (squawk) oraz aktywować transponder w mode S:

Odloty:

- od zgody na uruchamianie, wypychanie i uruchamianie lub kołowanie w zależności co jest wcześniejsze;
- TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.

Przyloty:

- po lądowaniu, transponder pracuje w niezmienionym trybie do momentu całkowitego zatrzymania się statku powietrznego na miejscu postojowym. Transponder powinien być wyłączony natychmiast po zatrzymaniu.
- TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.

Aktywowanie transpondera w trybie mode S oznacza wybór trybów: AUTO, ON, XPNDR lub innego odpowiedniego trybu zgodnie z właściwą instrukcją.

W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 mode A transpondera.

Załogi statków powietrznych niewyposażonych w transponder mode S, włączają kod SSR TYLKO po otrzymaniu instrukcji zajęcia drogi startowej. Po lądowaniu i opuszczeniu drogi startowej, załogi statków powietrznych muszą wyłączyć transponder. Załogi odlatujących statków powietrznych, niewyposażonych w transponder mode S są proszone o podanie tej informacji przy pierwszym kontakcie z "Okęciem DELIVERY".

System dozoru ruchu naziemnego to radar dozoru ruchu naziemnego (SMR) wraz z systemem multilateralnym (MLAT). SMR zapewnia źródło informacji o ruchu na polu manewrowym lotniska z wyłączeniem następujących dróg kołowania: B1, D5, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8, J. MLAT zapewnia źródło informacji o ruchu na całym polu manewrowym lotniska.

- aerodrome of destination,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

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

PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by OKĘCIE GROUND, frequency 121.905 MHz.

TAKE-OFF AND LANDING CLEARANCES

The unit responsible for line-up clearance and take-off clearance is OKĘCIE TOWER on 118.305 MHz.

While being transferred from OKĘCIE GROUND to OKĘCIE TOWER, the crew is required to change the frequency. **Initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored** for ATC call.

ADDITIONAL TAXI AND DEPARTURE PROCEDURES

Pilots of aircraft **requiring full length of RWY 11/29 or RWY 15/33 for departure** have to notify OKĘCIE GROUND prior to the commencement of taxiing.

Since a different runway may be used for take-off than that published in ATIS, extreme caution is advised when awaiting take-off clearance.

Thresholds and touchdown zones of other runways may not be visible from the used runway.

GROUND MOVEMENT SURVEILLANCE

Warsaw Chopin Airport is equipped with a Mode S surface movement surveillance system.

Operators intending to use the airport shall ensure that Mode S transponders are able to operate when their aircraft are on the ground.

Mode S transponders shall be operated on the movement area in accordance with the following provisions:

Pilots shall select the assigned mode A (squawk) code and activate the transponder in Mode S:

Departing aircraft:

- from receiving clearance to start-up, push-back and start-up or taxi whichever is earlier;
- TCAS shall not be activated before receiving the clearance to line up.

Arriving aircraft:

- after landing, the transponder shall be operated without changing modes until the aircraft is fully parked on stand. The transponder shall be deactivated immediately after parking.
- TCAS shall be deactivated as soon as possible after vacating the runway.

Activation of the transponder in Mode S means selecting AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

Aircraft taxiing without flight plan, shall select Mode A code 2000.

Flight crews of aircraft not equipped with a Mode S transponder must squawk assigned SSR-code ONLY when instructed to line up on the runway. Upon vacating the runway after landing flight crews on these aircraft SHALL switch off the transponder. At departure flight crews of aircraft not equipped with a Mode S transponder are requested to state "No Mode S transponder" to "Okęcie DELIVERY" on first contact.

Ground movement surveillance is achieved by the Surface Movement Radar (SMR) with multilateral system (MLAT). SMR provides information about the traffic on the manoeuvring area, except for TWYs: B1, D5, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8, J. MLAT provides information about the traffic on the entire manoeuvring area.

Załogi będą informowane o niedostępności systemu dozoru ruchu naziemnego bądź jego elementów, SMR lub MLAT, podczas obowiązywania LVP za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową.

2.20.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do startu po otrzymaniu zezwolenia bez zbędnych opóźnień.

Załoga niegotowa do startu przed osiągnięciem punktu oczekiwania (w sytuacji, gdy nie ma poprzedzającego ruchu na tej samej drodze kołowania) powinna powiadomić służby ATC tak szybko jak to możliwe.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności wymagające zakończenia po zajęciu drogi startowej, powinny być ograniczone do minimum.

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

Separacja w śladzie aerodynamicznym zapewniana jest przez służby ATC zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. W przypadkach, gdy wymagana separacja jest większa niż obowiązująca, załoga powinna poinformować służby ATC przed wjazdem na drogę startową.

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

During LVP flight crews will be notified about unserviceability of ground movement surveillance system or its components, SMR or MLAT by ATIS or radio.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC will consider every aircraft at the holding point as able to commence line up and take-off roll after clearance issued with no delay.

Pilots not ready before reaching the holding point (no aircraft in front on the same taxiway) shall advise ATC as early as possible.

Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the runway shall be minimized as much as possible.

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

Wake vortex separation is applied by ATC in accordance with the published requirements. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC before entering the runway.

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

| RWY | LIGHT | MEDIUM TURBOPROP | MEDIUM JET | HEAVY | SUPER HEAVY |
|-----|----------------|------------------|----------------|-------|-------------|
| 11 | D | - | - | - | - |
| 15 | D2, S2, O1, D3 | D2, S2, O1, D3 | D2, S2, O1, D3 | D2 | - |
| 29 | E3, R, A4 | E3, R, A4 | E3, R | - | - |
| 33 | H2 | H2 | H2 | H2 | - |

W celu zwiększenia przepustowości dróg startowych oraz uwzględniając przyznane CTOT, służby ATC mogą zmienić kolejność odlotów w każdym momencie.

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

2.20.3.2 PRZYLOTY

W celu uniknięcia nadmiernego obciążenia częstotliwości załoga statku powietrznego przekazanego z WARSZAWA APP na łączność z WARSZAWA TWR powinna zgłosić się na częstotliwości TWR EPWA podając jedynie znak wywoławczy.

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

Dla RWY 33, jeśli możliwe, sugeruje się użycie dróg szybkiego zjazdu S1, S2 jako preferowanych.

Dla RWY 11, jeśli możliwe, sugeruje się użycie drogi szybkiego zjazdu N1, jako preferowanej.

Zaleca się dostosować prędkość dobiegu tak, aby efektywnie przeciąć skrzyżowanie dróg startowych.

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

Zaplanowanie i użycie najwłaściwszej drogi opuszczenia RWY pozwala zminimalizować czas jej zajęcia.

2.20.3.3 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO LĄDOWANIU

To increase runway capacity and to comply with slot times, ATC may reorder departure sequence at any time.

Pilots unable to accept the reduced take off runs from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC no later than upon startup.

ARRIVALS

When transferred from WARSZAWA APP to WARSZAWA TWR, the initial call to TWR EPWA shall be limited to flight call sign only to avoid frequency congestion.

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

For RWY 33, use the rapid exit TWYs S1, S2 where possible as preferred exit.

For RWY 11, use rapid exit TWY N1, where possible as preferred exit.

It is essential to adjust landing roll speed to cross the runway intersection efficiently.

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

The use of the most appropriate exit enables to minimize the safe runway occupancy time.

ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER LANDING

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, po zakończeniu dobiegu i opuszczeniu drogi startowej załoga lądującego statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE GROUND na częstotliwości 121.905 MHz w celu otrzymania instrukcji kołowania do wyznaczonego stanowiska postojowego na płycie postojowej.

If not specified otherwise by TWR, after finishing landing roll and vacating the runway, the crew of a landing aircraft shall establish communication with OKĘCIE GROUND on 121.905 MHz in order to receive taxi instructions to a designated parking stand on the apron.

2.20.4 PROCEDURA WSPÓLDECYDOWANIA W PORCIE LOTNICZYM (A-CDM)

AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

2.20.4.1 Ogólne

General

A-CDM na Lotnisku Chopina w Warszawie jest zgodny z europejskim standardem.

Airport CDM at Warsaw Chopin Airport is based on the European standard for Airport CDM.

2.20.4.1.1 Procedury

Procedures

2.20.4.1.1.1 Walidacja planu lotu

Flight plan validation

Celem walidacji planu lotu jest skorelowanie planu lotu ATC ze slotem przydzielonym na lotnisku oraz z rozkładem lotów. Przewidywany czas odblokowania (EOBT) musi być spójny z rozkładowym czasem odblokowania (SOBT). Proces A-CDM nie może się rozpocząć bez planu lotu oraz/lub slotu lotniskowego. Jeśli EOBT jest różne od SOBT, zostanie wysłane powiadomienie do nadawcy planu lotu odpowiedzialnego za EOBT.

The aim of flight plan validation is to correlate the ATC flight plan with the airport slot and the airport schedule. The estimated off-block time (EOBT) must correspond to the scheduled off-block time (SOBT). The A-CDM process cannot start without a valid ATC flight plan and/or without an airport slot (exempt for flights which do not require an airport slot). If EOBT and SOBT do not correspond, an alert is sent to the flight plan originator/person responsible for the EOBT.

2.20.4.1.1.2 Target Off-Block Time - TOBT

Target off-block time - TOBT

TOBT to moment, w którym proces obsługi naziemnej powinien zostać zakończony, z wyjątkiem procedury wypychania i odladania. Jest brany pod uwagę w procesie planowania sekwencji odlotów. TOBT = zamierzony czas gotowości statku powietrznego.

TOBT is the point in time when all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing have to be completed. It is used as the best available time to coordinate and calculate the pre-departure sequence. TOBT = prediction of "aircraft ready".

2.20.4.1.1.2.1 Automatyczny TOBT

Automatic TOBT

TOBT zostanie wyliczony automatycznie wyłącznie dla lotów, którym TOBT nie został wprowadzony manualnie. Automatyczny TOBT jest obliczany na podstawie przewidywanego czasu zaparkowania (EIBT) i minimalnego czasu obsługi naziemnej (MTTT). Domyślnie TOBT jest równy SOBT.

The TOBT will only be generated automatically for flights that have not yet had a TOBT entered manually. The automatically generated TOBT is calculated on the basis of the estimated in-block time (EIBT), minimum turnaround time (MTTT), the initial default TOBT=SOBT.

2.20.4.1.1.2.2 Odpowiedzialność za TOBT

Responsibility for TOBT

Za wprowadzanie, aktualizację czy skasowanie TOBT, a także za jego dokładność i przestrzeganie odpowiedzialny jest agent handlingowy, linia lotnicza (dla lotu bez agenta handlingowego) lub dowódca statku powietrznego (dla lotu lotnictwa ogólnego bez agenta handlingowego). Dotyczy to także automatycznie generowanego TOBT.

The handling agent, the airline (for flights without a handling agent) or the pilot-in-command (for general aviation flights without a handling agent) are responsible for maintaining the TOBT (entry, update, deletion), its correctness and its adherence. This also applies to automatically generated TOBT.

2.20.4.1.1.2.3 Korekta/kasowanie TOBT

TOBT correction/deletion

W sytuacji, kiedy dostosowanie się do TOBT nie będzie możliwe, TOBT zostanie zaktualizowany bądź wprowadzony ponownie przez osobę za to odpowiedzialną poprzez dostępne kanały transmisji TOBT. TOBT jest wykorzystywany w innych procesach obsługi lotniskowej, z tego powodu powinien być aktualizowany za każdym razem, kiedy różni się od poprzedniego TOBT o więcej niż 5 minut.

If it is foreseeable that the TOBT cannot be adhered to, it shall be updated or re-entered directly via the reporting mechanisms. Since the TOBT is also used for other ground processes at the Airport, it shall be updated by the person responsible for the TOBT when there are deviations of more than 5 minutes (plus or minus).

Do momentu wygenerowania TSAT (40 minut przed TOBT), wartość TOBT może być aktualizowana dowolną ilość razy. Po wygenerowaniu TSAT, TOBT może być poprawiony jedynie 3 razy bez wpływu na pogorszenie się priorytetu danego lotu w procesie A-CDM. Po wydaniu zgody na uruchamianie silników, wprowadzenie bądź aktualizacja TOBT nie będzie możliwa. Jeśli wypchnięcie/odkołowanie ze stanowiska nie jest możliwe, zgoda na uruchomienie silników zostanie cofnięta, umożliwiając wprowadzenie nowego TOBT.

The TOBT may be corrected as often as required up until the time the TSAT is issued (TOBT minus 40 minutes). After the TSAT has been issued, the TOBT may be corrected up to three times without priority deterioration. After reception of start-up approval input or update of TOBT is no longer acceptable. Should circumstances arise where the aircraft cannot commence the off-block procedure, the start-up approval shall be cancelled. Thereafter a new TOBT can be entered.

Jeśli statek powietrzny musi wrócić na stanowisko postojowe (np. z powodu usterki technicznej), zgoda na uruchamianie silników i zamierzone czasy zostają skasowane, w następstwie czego konieczne jest wprowadzenie nowego TOBT. Nowy TOBT musi być przynajmniej 5 minut późniejszy niż obecny czas zegarowy.

If the aircraft needs to return to an aircraft stand (e.g. due to technical reason), cancellation of the start-up approval and deletion of target times will occur. Thereafter a new TOBT must be entered. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current clock time.

Należy upewnić się, że nowy TOBT jest nie wcześniej niż 10 min przed EOBT z obecnego planu lotu. W przypadku braku możliwości dostosowania się do obecnego TOBT, a nowy TOBT nie jest znany, TOBT zostanie skasowany przez osobę za to odpowiedzialną. Jeśli TSAT został już wygenerowany, także zostanie automatycznie skasowany. Dla lotu ze skasowanym TOBT cały proces A-CDM zostanie wstrzymany do czasu wprowadzenia nowego TOBT.

It must be ensured that the new TOBT is not earlier than 10 minutes prior the current EOBT of the ATC flight plan. If the TOBT cannot be adhered to and new TOBT is not yet known, the TOBT shall be deleted by the person responsible for the TOBT. If a TSAT has already been generated, it will also be automatically deleted when the TOBT is deleted. For a flight with a deleted TOBT the A-CDM process will be stopped until a new TOBT is entered.

| | | |
|----------------|--|---|
| | TOBT pozostaje ważny, jeśli wykonanie rejsu wymaga zmiany statku powietrznego. Konieczne jest wysłanie depechy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depechy DLA do Network Manager celem zaktualizowania EOBT. | If the aircraft is changed and a change message (CHG - type/registration) is sent, the original TOBT remains in force. For TOBT deviations of 15 minutes or more from the EOBT, it is still mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager. |
| 2.20.4.1.1.2.4 | Kanały dystrybucji TOBT | TOBT dialogue channels |
| | Dystrybucja TOBT jest możliwa za pomocą: | The TOBT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels: |
| | - wewnętrznego systemu lotniska/linii lotniczej/agenta handlingowego; | - Internal systems of the airport/airline/handling agent; |
| | - zaawansowanego wizualnego systemu dokowania ACFT (A-VDGS) dla stanowisk kontaktowych; oraz w sytuacjach wyjątkowych spowodowanych brakiem dostępu do ww.; | - Ramp display of the advanced visual docking guidance system (A-VDGS) for contact gates; and in emergency situations due to lack of access to the above systems; |
| | - Służby Operacyjne Lotniska Chopina w Warszawie/ACDM (tel.: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl. | - Warsaw Chopin Airport Operational Services (phone: +48-22-650-6907) acdm@ppl.pl. |
| 2.20.4.1.1.3 | Zgoda na lot | ATC route clearance |
| | Załoga może dostać zgodę na lot od OKĘCIE DELIVERY na maksymalnie 30 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT zgoda może zostać uzyskana maksymalnie 30 minut przed CTOT. | Pilots can obtain ATC route clearance from OKĘCIE DELIVERY maximum 30 minutes prior EOBT. For regulated flights the clearance is available maximum 30 minutes prior to CTOT. |
| 2.20.4.1.1.4 | Target Start-Up Approval Time – TSAT | Target Start-Up Approval Time – TSAT |
| | TSAT to zamierzony czas wydania zgody na uruchomienie silników. Generowany jest na 40 minut przed TOBT. Tylko samoloty z wyliczonym TSAT są brane pod uwagę w procesie sekwencjonowania odlotów. | TSAT is the target time for issuing start-up approval as defined in the A-CDM procedure. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT. |
| | Zmiany TOBT z reguły nie wpływają na TSAT, chyba że nowo wprowadzony TOBT jest późniejszy niż aktualny TSAT. | Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the new TOBT does not come after the currently valid TSAT. |
| 2.20.4.1.1.4.1 | Kanały dystrybucji TSAT | TSAT dialogue channels |
| | TSAT jest transmitowany tymi samymi kanałami co TOBT. Osoba odpowiedzialna za TOBT ma obowiązek przekazania prawidłowego TSAT załodze. TSAT musi zostać przekazany załodze najpóźniej na 5 minut przed TOBT. Dodatkowo, załoga powinna monitorować zmiany TSAT. Tylko w wyjątkowych sytuacjach aktualny TSAT można uzyskać od OKĘCIE DELIVERY o czasie TOBT. | SAT is transmitted according to the TOBT dialogue channels. As a rule, the person responsible for the TOBT must ensure the correct transmission of the TSAT to the pilot. TSAT must be provided at least at the moment TOBT- 5 minutes. In addition, the pilot shall monitor TSAT updates too. In exceptional cases, TSAT can be obtained at TOBT time from OKĘCIE DELIVERY. |
| 2.20.4.1.1.5 | Zgoda na uruchamianie silników/wypychanie/kołowanie | Start-up/push-back/taxi clearance |
| | Kolejność odlotów ustalana jest na podstawie czasów TSAT. Zgoda na uruchomienie silników będzie udzielona, uwzględniając TOBT i TSAT. W czasie TSAT +/- 5 minut statek powietrzny musi być gotowy do uruchomienia silników, a załoga musi zgłosić gotowość na częstotliwości OKĘCIE DELIVERY (121,605 MHz). | The pre-departure sequence is determined in accordance with TSAT. Start-up approval will only be issued under consideration of TOBT and TSAT. At TSAT +/- 5 minutes, the aircraft must be ready for start-up, and the pilot shall report readiness on the frequency of OKĘCIE DELIVERY (121.605 MHz). |
| | Prośba o uruchomienie silników musi nastąpić w czasie TSAT +/- 5 minut. Zgoda będzie udzielona z uwzględnieniem TSAT, obecnej sytuacji ruchowej i pogodowej. Domyślnie zmiany TSAT są wstrzymane w okresie +/- 5 minut od TSAT. Na zmianę TSAT mają wpływ różne czynniki m.in. manualna zmiana TOBT bądź nowy CTOT. | Start-up may be requested within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependently on the TSAT and the current traffic and weather situation. In general, TSAT change is frozen within the TSAT +/- 5 minutes window. Update to the TSAT can be accepted by confirming or updating TOBT during this time manually, also other conditions, for example change in CTOT, may cause an update to the TSAT. |
| | Wypchnięcie statku powietrznego ze stanowiska postojowego musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody. Rozpoczęcie kołowania musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody na uruchomienie silników, w przypadku stanowisk niewymagających procedury wypychania. | Push-back must be commenced not later than 8 minutes after receiving startup approval at push-back positions. Taxi must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions. |
| 2.20.4.1.1.6 | Odladanie | De-icing |
| | Czas potrzebny na odladanie nie powinien być brany pod uwagę podczas definiowania TOBT, jednak zostanie uwzględniony podczas kalkulacji TSAT, na podstawie zgłoszenia potrzeby odladania. Ze względu na wpływ odladania na sekwencjonowanie odlotów wskazane jest, by załogi zgłaszały chęć odladania przed określeniem TSAT (40 minut przed EOBT). | The de-icing time shall not be taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the request for de-icing. Due to the influence of de-icing on sequencing, it is highly recommended to request de-icing before the TSAT is issued (TOBT - 40 minutes). |
| | Ogólne procedury dotyczące odladania na Lotnisku Chopina w Warszawie zawarte są w AIP Polska AD 2 EPWA punkt 2.20.9. | The general de-icing procedures at Warsaw Chopin Airport are described in detail in AIP Poland AD 2 EPWA point 2.20.9. |
| 2.20.4.1.1.7 | Alerty A-CDM | A-CDM alert messages |

Alerty mogą zostać wygenerowane podczas całego procesu A-CDM. Mogą się pojawić ze względu na pewne lokalne zdarzenia czy sprawdzanie poprawności danych jak i w reakcji na błędy/ostrzeżenia powstałe podczas wymiany danych z NMOC. Niezbędne jest by wszystkie linie lotnicze/agenci handlingowi podali przynajmniej jeden adres e-mail Operatorowi Lotniska Chopina w Warszawie, w celu dystrybucji alertów. Dodatkowo, alerty będą widoczne na platformie A-CDM Lotniska Chopina w Warszawie. Otrzymanie alertu obliguje odbiorcę do wyeliminowania jego przyczyny, w przeciwnym wypadku proces A-CDM dla danego lotu może zostać przerwany, a zgoda na uruchamianie silników wstrzymana.

During the entire A-CDM process, alert messages may be generated (CDM alerts). Alerts will either be triggered by local occurrences and coherency checks or when exchanging data with the NMOC as a reaction to error/warning messages. To receive these alerts, it is necessary that all airlines/handling agents have submitted at least one contact e-mail address to the airport operator. Furthermore, alert messages will be displayed in the Warsaw Chopin Airport A-CDM Portal tool. Alert messages require to eliminate the cause of the alert from the relevant recipient, otherwise the A-CDM process might be interrupted and start-up approval not issued.

2.20.4.1.1.8 Koordynacja z NMOC – Network Manager Operations Centre

Coordination with the Network Manager Operations Centre - NMOC

Zasady współpracy z NMOC pozostają bez zmian. Dodatkowo proces A-CDM zakłada ciągłą i automatyczną wymianę informacji z NMOC. Wymieniane dane to m.in. przewidywany czas lądowania ELDT (od NMOC) i TTOT (do NMOC). NMOC uwzględnił czasy TTOT i możliwie najlepiej dostosowuje do nich czasy CTOT, podczas przydzielania regulacji.

The general Network Manager procedures remain unchanged. In addition, A-CDM ensures a permanent and automated data exchange with the NMOC. For this purpose estimated landing times (ELDT) will be received as well as target take-off times (TTOT) will be transmitted to the Network Manager during the turnaround process and The Network Manager will take the target take-off times into consideration when calculating the CTOT and will try to adjust the CTOT accordingly.

2.20.4.1.1.9 Określenia i skróty

Terms and Abbreviations

TOBT – Target Off-Block Time:

Czas kiedy agent handlingowy/operator przewiduje zakończenie procesu obsługi naziemnej (drzwi zamknięte, rękaw odstawiony, ciągnik dostępny, a załoga gotowa do uruchamiania/wypychania) natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej zgody od ATC). TOBT jest czasem używanym do koordynacji każdego z procesów obsługi naziemnej oprócz wypychania ze stanowiska i odladzania.

TOBT – Target Off-Block Time:

The time that an aircraft operator or ground handler estimates that an aircraft will be ready, all doors closed, boarding bridge removed, push back vehicle available and ready to start up/push back immediately upon reception of clearance from the tower. TOBT is a reference time used for all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing. This time is the best available time for coordination.

TSAT – Target Start-Up Approval Time:

Zamierzony czas wydania zgody na uruchamianie silników zgodnie z procesem A-CDM. TSAT uwzględnił wszystkie znane ograniczenia, np. CTOT czy sytuację ruchową na Lotnisku Chopina.

TSAT – Target Start-Up Approval Time:

Target time for issuing start-up approval in accordance with the A-CDM procedure. TSAT includes any limitations known, e.g. CTOT or the traffic situation at Warsaw Chopin Airport.

Gotowość statku powietrznego:

Moment, w którym statek powietrzny jest gotowy do uruchomienia/wypychania ze stanowiska postojowego, drzwi zamknięte, rękaw odstawiony, ciągnik dostępny zgodnie z procedurą A-CDM. Gotowość musi być osiągnięta do czasu TOBT, jeśli nie, TOBT musi zostać zaktualizowane.

Aircraft Ready:

The time when the aircraft is ready for push-back/taxiing, i.e. all doors are closed, boarding bridges have been removed and the push-back vehicle is planned according A-CDM procedure. The aircraft ready status must have been reached at TOBT, if not, the TOBT needs to be adjusted accordingly.

MTTT – Minimum Turnaround Time (MGT – Minimum Ground Time):

Minimalny czas zdefiniowany w procesie A-CDM potrzebny na proces obsługi naziemnej uwzględniający typ statku powietrznego, linię lotniczą i destynację. Określenie tego czasu jak i późniejsze jego zmiany leżą w kompetencji linii lotniczej. MTTT to minimalny czas, który upłynie od zaparkowania do wyjazdu ze stanowiska postojowego.

MTTT: Minimum Turnaround Time (MGT – Minimum Ground Time):

The minimum turnaround time required by aircraft and filed in the airport process, depending on the airline, type of aircraft and destination of aircraft. Changes shall be communicated to the airport by the airline. MTTT is the minimum time expected to be required between arrival at and departure from the aircraft stand.

EIBT – Estimated In-Block Time:

Przewidywany czas zaparkowania na stanowisku postojowym uwzględniający wszelkie opóźnienia podczas lotu.

EIBT: Estimated In-Block time:

The expected time when an aircraft will arrive at the aircraft stand (in-block); it takes into account delays during flight progress.

SOBT – Scheduled Off-Block Time:

Rozkładowy czas opuszczenia stanowiska postojowego (slot lotniskowy)

SOBT – Scheduled Off-Block Time:

The time when an aircraft is scheduled to depart from its aircraft stand (airport slot).

A-CDM Portal (Platforma):

Narzędzie informatyczne udostępnione przez Lotnisko Chopina umożliwiające dostęp do odczytu i edycji danych dotyczących lotu. Portal jest źródłem informacji o danym rejsie, zawiera czasy ukończenia poszczególnych etapów lotu i obsługi naziemnej, które odgrywają ważną rolę w procesie A-CDM.

A-CDM Portal tool:

The system which gives the user read and write access to flight data. These flight data consist of general information about flights and time stamps which play an important role in the Airport CDM procedure.

2.20.5 PROCEDURA UŻYTKOWANIA I ZARZĄDZANIA PŁYTAMI POSTOJOWYMI NA LOTNISKU

APRON MANAGEMENT AND USE PROCEDURE AT THE AERODROME

2.20.5.1 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

AMS zapewniana jest w obszarze pola ruchu naziemnego, z wyłączeniem RWY. Czynności w ramach AMS realizowane są przez FOLLOW ME oraz TWR (organy AMS).

AMS shall be provided within the movement area, excluding the RWYs. Operations within the AMS are executed by FOLLOW ME assistance and TWR (AMS units).

Obszar, dla którego zapewniana jest AMS został przedstawiony na mapie AD 2 EPWA 1-1-2.

The area covered by AMS has been displayed on the chart AD 2 EPWA 1-1-2.

2.20.5.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW AMS

RESPONSIBILITY OF AMS UNITS

2.20.5.2.1 FOLLOW ME

FOLLOW ME

| | | |
|------------|---|--|
| | <p>Prowadzenie statków powietrznych z/do punktów przekazania odpowiedzialności, na podstawie poleceń TWR.</p> <p>Ustawianie statku powietrznego na stanowisku postojowym.</p> <p>W uzasadnionych przypadkach, w porozumieniu z TWR, wstrzymanie kołowania statku powietrznego.</p> <p>Nadzór nad manewrami statku powietrznego na płycie postojowej oraz współpraca z TWR w tym zakresie.</p> | <p>Guidance of aircraft from/to transfer of responsibility points in accordance with TWR instructions.</p> <p>Parking aircraft on parking stands.</p> <p>Suspension of aircraft taxiing upon consultation with TWR in operationally justified cases.</p> <p>Supervision of aircraft manoeuvres on the apron and in consultation with TWR in this regard.</p> |
| 2.20.5.2.2 | <p>TWR</p> <p>Utrzymywanie stałej łączności radiowej z załogą statku powietrznego.</p> <p>Wydawanie instrukcji kołowania.</p> <p>Przekazywanie numeru stanowiska postojowego załodze statku powietrznego.</p> <p>Wydawanie zgody na uruchamianie/wypychanie/power-back/„cross-bleed start-up”.</p> | <p>TWR</p> <p>Maintaining continuous radio contact with the aircraft crew.</p> <p>Issuing taxi instructions.</p> <p>Relaying the number of the parking stand to the flight crew.</p> <p>Issuing clearance for start-up/push-back/power-back/„cross-bleed start-up”</p> |
| 2.20.5.3 | <p>PUNKTY PRZEKAZANIA ODPOWIEDZIALNOŚCI</p> <p>Przekroczenie poprzeczki zatrzymania przed RWY (warunkowane nawiązaniem łączności z załogą statku powietrznego przez służbę przejmującą) - od/do AMS.</p> <p>Zaparkowanie statku powietrznego na stanowisku postojowym/opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska postojowego - od/do AMS.</p> <p>Rozpoczęcie/zakończenie prowadzenia statku powietrznego przez FOLLOW ME (tożsame z włączeniem/wyłączeniem świateł ostrzegawczych i wyświetlacza na pojeździe) - pomiędzy organami AMS.</p> <p>Rozpoczęcie podawania sygnałów manewrowania przez FOLLOW ME/aktywację systemu automatycznego dokowania (warunkowane reakcją załogi statku powietrznego na sygnały) - pomiędzy organami AMS.</p> | <p>POINTS FOR TRANSFER OF RESPONSIBILITY</p> <p>Upon crossing the stop bar before the RWY (subject to establishing communication by the unit taking over the control of the aircraft with the aircraft crew) - from/to AMS.</p> <p>Upon parking the aircraft on the parking stand, exiting the parking stand by the aircraft - from/to AMS.</p> <p>Upon commencement/completion of FOLLOW ME assistance (coincident with turning on/off of warning lights and the display mounted on the FOLLOW ME vehicle) - between AMS units.</p> <p>Upon commencement of maneuvering signals given by FOLLOW ME/activation of the visual docking/parking guidance system (subject to the response of the aircraft crew to the signals) - between the AMS units.</p> |
| 2.20.6 | <p>PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA</p> | <p>TAXIING PROCEDURES</p> |
| 2.20.6.1 | <p>DROGI KOŁOWANIA Z, Z ORANGE, Z BLUE</p> <p>TWY Z dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.</p> <p>TWY Z Orange dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.</p> <p>TWY Z Blue dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.</p> <p>W czasie kołowania statku powietrznego po TWY Z - TWY Z Orange i TWY Z Blue są niedostępne do kołowania innych statków powietrznych.</p> <p>Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m lub mniejszej po TWY Z Orange i TWY Z Blue.</p> <p>TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane dwukierunkowo w sposób elastyczny według instrukcji organu kontroli ruchu lotniczego TWR.</p> <p>Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Orange stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.</p> <p>Światła linii środkowej TWY Z Orange dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.</p> <p>Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Orange wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia pomarańczowa. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.</p> <p>Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Blue stanowi linia koloru niebieskiego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.</p> <p>Światła linii środkowej TWY Z Blue dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.</p> <p>Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Blue wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia niebieska. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.</p> <p>W warunkach LVP preferowaną drogą kołowania jest TWY Z.</p> | <p>TWYs Z, Z ORANGE, Z BLUE</p> <p>TWY Z is restricted to aircraft with a wingspan of 65 m or less.</p> <p>TWY Z Orange is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.</p> <p>TWY Z Blue is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.</p> <p>During aircraft taxiing on TWY Z, TWY Z Orange and TWY Z Blue are closed for taxiing of other aircraft.</p> <p>Aircraft with a wingspan of 36 m or less may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue at the same time.</p> <p>Aircraft may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue in both directions in accordance with the instructions from the TWR.</p> <p>TWY Z Orange centre line marking is an orange line, 15 cm wide, outlined in black.</p> <p>TWY Z Orange centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.</p> <p>TWY Z Orange centre line marking lights are orange, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.</p> <p>TWY Z Blue centre line marking is a blue line, 15 cm wide, outlined in black.</p> <p>TWY Z Blue centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.</p> <p>TWY Z Blue centre line marking lights are blue, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.</p> <p>In LVP conditions TWY Z is the preferred TWY.</p> |

TWY Z może być wykorzystywana w warunkach LVP bez ograniczeń co do wartości RVR.

TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane w warunkach LVP i CAT II/III do wartości RVR nie mniejszej niż 400 m.

Jeżeli wartość RVR jest mniejsza niż 400 m, światła osi TWY Z Orange i Z Blue muszą być wyłączone.

2.20.6.2**INNE OGRANICZENIA**

Informacje dotyczące maksymalnych dopuszczalnych rozpiętości skrzydeł statków powietrznych na poszczególnych drogach kołowania - patrz mapa: AD 2 EPWA 1-3-1, AD 2 EPWA 1-3-2, AD 2 EPWA 1-3-3, AD 2 EPWA 1-3-4, AD 2 EPWA 1-3-5.

TWY B1 – dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.

Droga techniczna pomiędzy TWY B1 i bramą nr 7 dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.

Zabrania się operacji kołowania i holowania statków powietrznych po drodze technicznej pomiędzy RWY 11/29 i bramą nr 7.

TWY B6, B7, B8 oraz H1 – kołowanie dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z napędem turbośmigłowym oraz tłokowym.

Brak możliwości kołowania po TWY E2 do TWY E4 gdy na TWY E3 oczekuje statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł 36 m lub większej.

Zabrania się zajmowania TWY E3 przez statki powietrzne i pojazdy podczas wykonywania operacji startów i lądowań na kierunku RWY 11 do czasu zwolnienia RWY 11/29 przez statki powietrzne.

Zabrania się zjazdu statku powietrznego w TWY N3, w sytuacji gdy TWY E3 jest zajęta przez statek powietrzny lub pojazd.

Na TWY M1, M2, M3 obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 kt.

TWY N1, N2, N3: TWY jednokierunkowe – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

Na TWY N3 obowiązuje ograniczenie prędkości zjazdu z RWY 11 do 46 kt.

TWY S1: TWY jednokierunkowa – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

TWY S3: TWY jednokierunkowa na odcinku pomiędzy RWY 15/33 a TWY D2 – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

Kołowanie na silnikach od skrzyżowania TWY U1 z TWY W z/na płytę przedhangarową zabronione.

Podlot śmigłowców po TWY U, M, W, Z i Z Orange, Z Blue tylko w asyście FOLLOW ME.

TWY Z3: dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m. W przypadku zajętości stanowisk postojowych 812 lub 813 przez statki powietrzne, kołowanie po TWY Z3 statków powietrznych o rozpiętości powyżej 36 m tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

Załogi statków powietrznych, których baza podwozia przekracza 22,78 m, w trakcie kołowania powinny wykorzystywać technikę *judgemental oversteering*.

Skrzyżowanie TWY D3 z TWY K – kołowanie z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) mniejszym niż 6 m.

Dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) równym lub większym niż 6 m i mniejszym niż 9,54 m na skrzyżowaniu TWY D3 z TWY K podczas skrętu z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 obowiązuje wyłącznie holowanie z asystą skrzydłowego – kołowanie zabronione.

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznaczeniami poziomymi, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem FOLLOW ME.

Na płytach postojowych: 1 (stanowiska postojowe 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu podczas opuszczania stanowiska postojowego.

On TWY Z in LVP conditions no restrictions in respect of RVR apply.

In LVP conditions and CAT II/III operations TWY Z Orange and TWY Z Blue may be used with RVR not less than 400 m.

If RVR is less than 400 m, the TWY Z Orange and TWY Z Blue centre line lights must be switched off.

OTHER RESTRICTIONS

Information on maximum allowable aircraft wingspans on individual TWYs - see charts: AD 2 EPWA 1-3-1, AD 2 EPWA 1-3-2, AD 2 EPWA 1-3-3, AD 2 EPWA 1-3-4, AD 2 EPWA 1-3-5.

TWY B1 – available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.

Service road between TWY B1 and gate No 7 available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.

Taxiing and aircraft towing operations on the service road between RWY 11/29 and gate No 7 are prohibited.

TWYs B6, B7, B8 and H1 – taxiing available only for turboprop and piston-powered aircraft.

Taxiing on TWY E2 to TWY E4 when an aircraft with a wingspan of 36 m or greater is holding on TWY E3 is not possible.

TWY E3 not available for aircraft and vehicles awaiting before RWY 11/29, whenever RWY 11 is being used for TKOF or LDG.

Turn-offs onto TWY N3 are prohibited when TWY E3 is occupied by an aircraft or vehicle.

A speed limit of 10 kt applies on TWYs M1, M2, M3.

TWYs N1, N2, N3: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

A speed limit of 46 kt applies to turn-offs from RWY 11 onto TWY N3.

TWY S1: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

TWY S3: one-way traffic on the section between RWY 15/33 and TWY D2 – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

Taxiing under own power from the intersection of TWY U1 and TWY W from/onto the hangar apron is prohibited.

Helicopters are to air taxi via TWYs U, M, W, Z and Z Orange, Z Blue only with FOLLOW ME assistance.

TWY Z3: available for aircraft with a wingspan up to 65 m. When aircraft stands 812 or 813 are unavailable, taxiing of aircraft with a wingspan above 36 m along TWY Z3 only with the FOLLOW ME assistance.

Crews of aircraft with a wheelbase of more than 22.78 m should use *judgemental oversteering*.

Intersection of TWY D3 and TWY K – taxiing from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only available for aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) less than 6 m.

Aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) of 6 m or greater and less than 9.54 m shall be towed at the intersection of TWY D3 and TWY K when turning from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only with the attendance of a wing man - taxiing is prohibited.

In case the intended aircraft position or the entering/exiting procedure on an apron does not comply with the markings, an aircraft is always to move in accordance with FOLLOW ME instructions.

Crews are obliged to use minimum thrust during exiting stands on aprons number 1 (stands 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A.

Ze względu na brak oznakowania poziomego dopuszcza się zwolnienie drogi startowej w krzyżującą się drogę startową za zgodą ATC (nie dotyczy operacji wykonywanych w warunkach ograniczonej widzialności LVP).

Zajmowanie RWY 15 z TWY D3 oraz zwalnianie RWY 33 w TWY D3 możliwe jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 36 m.

2.20.7 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

2.20.7.1 POSTÓJ STATKÓW POWIETRZNYCH

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na stanowiskach postojowych:

Parkowanie na stanowiskach **1-7A i 9-24** (wraz z alternatywnymi) wg wskazań A-VDGS lub wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Parkowanie na pozostałych stanowiskach wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

11: wjazd na stanowisko możliwy tylko od północy.

14L, 14R, 15L, 15R: odstęp bezpieczeństwa dla ACFT o rozpiętości skrzydeł od 24 m do 36 m (bez wartości 36 m) zmniejszony do 3 m - parkowanie wyłącznie wg wskazań A-VDGS.

15: odstęp bezpieczeństwa dla ACFT o rozpiętości skrzydeł od 52 m do 65 m (bez wartości 65 m) zmniejszony do 4,5 m - parkowanie wyłącznie wg wskazań A-VDGS.

44, 44', 45L, 45L', 45, 45', 45R, 45R', 47, 48, 201, 202, 203: stanowiska dostępne do obsługi ACFT wyłącznie od SR do SS. Po SS dopuszcza się wyłącznie operacje holowania bez możliwości wykonywania obsługi.

80, 82, 84: wjazd na stanowiska możliwy tylko od wschodu. Kołowanie do stanowisk trasą: TWY U następnie TWY W.

201, 202: stanowiska postojowe przeznaczone wyłącznie dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł równej lub mniejszej niż 12 m, wyposażonych w silniki inne niż odrzutowe.

203: stanowisko przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców.

1-25: obowiązuje wyłącznie procedura wypychania.

47, 48, 53B, 54A, 54B, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 81, 83, 85-88, 91-98: obowiązuje procedura wypychania lub powerback.

9, 10, 10L, 10R: w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m - wypychanie następuje na TWY Z2, TWY Z Orange 2 lub TWY Z Blue 2 - według poleceń TWR.

W przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m wypychanie następuje zawsze na TWY Z2 - według poleceń TWR.

9, 10, 10L, 10R: otrzymując instrukcję wypychania, załoga zobligowana jest przekazać personelowi odpowiedzialnemu za wypychanie, na którą linię (kolor) kołowania statek powietrzny ma być wypchnięty.

804-811: załogi statków powietrznych informują OKĘCIE GROUND o konieczności wykolowania ze stanowiska postojowego z wykorzystaniem TWY U3.

2.20.7.2 ZAAWANSOWANY WIZUALNY SYSTEM DOKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH A-VDGS

Stanowiska postojowe o numerach: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 7A, 9, 10, 10L, 10R, 11, 12, 13, 13L, 13R, 14, 14L, 14R, 15, 15L, 15R, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 wyposażone są w zaawansowany wizualny system dokowania statków powietrznych A-VDGS. Niektóre kolory i niektóre farby posiadające bardzo niski współczynnik odbicia promieniowania podczerwonego, mogą potencjalnie powodować słabą wykrywalność statku powietrznego. Informacje dotyczące procesu dokowania oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

Due to lack of markings a RWY may be exited into an intersecting RWY with the permission of ATC (it does not apply to low visibility operations LVP).

Entry into RWY 15 from TWY D3 and exit from RWY 33 into TWY D3 is possible only for ACFT with a wingspan of less than 36 m.

AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

PARKING OF AIRCRAFT

The following procedures/limitations are in force on parking stands:

Parking on stands **1-7A and 9-24** (and with alternatives) according to indications of the A-VDGS or marshaller's instructions.

Parking on the remaining stands according to the marshaller's instructions.

11: entry to the stand available from the northern side only.

14L, 14R, 15L, 15R: safety clearance for ACFT with wing span of 24 up to 36 m (excluding the 36 m value) reduced to 3 m – parking under A-VDGS exclusively.

15: safety clearance for ACFT with wing span of 52 up to 65 m (excluding the 65 m value) reduced to 4.5 m - parking under A-VDGS exclusively.

44, 44', 45L, 45L', 45, 45', 45R, 45R', 47, 48, 201, 202, 203: stands available for servicing ACFT only from SR to SS. After SS, only towing operations are allowed and no servicing is possible.

80, 82, 84: entry to the stand available from the eastern side only. Taxiing via TWY U then TWY W.

201, 202: aircraft stands 201, 202 are intended for use for aircraft of maximum wingspan equal to or less than 12 m, equipped with non-jet engines.

203: stand designated for helicopters only.

1-25: push-back procedure applies exclusively.

47, 48, 53B, 54A, 54B, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 81, 83, 85-88, 91-98: push-back or power-back procedures apply.

9, 10, 10L, 10R: for aircraft with a wingspan up to 36 m push-back is performed on TWY "Z2", TWY Z Orange 2 or TWY Z Blue 2 - in accordance with TWR instructions.

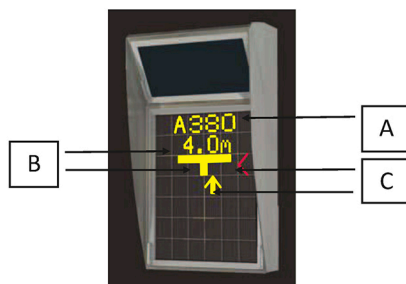
For aircraft with a wingspan greater than 36 m push-back is performed always on TWY "Z2" - in accordance with TWR instructions.

9, 10, 10L, 10R: receiving push-back clearance, the crew is obliged to inform the push-back staff which TWY line (colour) the aircraft is to be pushed-back to.

804-811: flight crews shall notify OKĘCIE GROUND of the necessity to exit a stand using TWY U3.

ADVANCED VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stands numbered: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 7A, 9, 10, 10L, 10R, 11, 12, 13, 13L, 13R, 14, 14L, 14R, 15, 15L, 15R, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 are equipped with the Advanced Visual Docking Guidance System (A-VDGS). Some colours having a very low infrared reflectance are likely to cause poor aircraft detection capability. Information regarding the docking process and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display mounted at the extension of the stand centre line.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

| typ/type ACFT | typ samolotu (wybrany) | aircraft type (selected) |
|---|--|--|
| WAIT | weryfikacja typu ACFT lub testowanie systemu - konieczność zatrzymania ACFT | ACFT type verification or system test - ACFT to be stopped immediately |
| WAIT GATE BLOCK | niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - konieczność zatrzymania ACFT | blocking objects within the scanning range - ACFT to be stopped immediately |
| WAIT VIEW BLOCK | niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - konieczność zatrzymania ACFT | blocking objects within the scanning range - ACFT to be stopped immediately |
| SLOW | zbyt duża prędkość kołowania - zmniejsz prędkość | ACFT approach speed too fast for docking - reduce speed |
| TOO FAR | ACFT zatrzymany za wyznaczonym punktem | ACFT stopped too far past the stop position |
| typ/type ACFT i/and SLOW | złe warunki pogodowe | bad weather conditions |
| STOP | konieczność zatrzymania ACFT | ACFT to be stopped immediately |
| STOP ID FAIL | konieczność zatrzymania ACFT - błąd weryfikacji typu ACFT | ACFT to be stopped due to failed ACFT identification |
| STOP SBU | konieczność nagłego zatrzymania ACFT - awaria systemu lub utraczone śledzenie lub zbyt duże odchylenie od linii centralnej | ACFT to be stopped immediately - system failure or lost tracking or aircraft far off the centre line |
| STOP następnie/next OK | ACFT zatrzymany w wyznaczonym punkcie | ACFT stopped in the correct position |
| Jednocześnie/ simultaneously STOP OK | ACFT zatrzymany przed wyznaczonym punktem | ACFT stopped before the stop position |

B. WSKAŹNIK LINII ŚRODKOWEJ I ODLEGŁOŚCI ACFT DO PUNKTU ZATRZYMANIA / INDICATOR OF CENTRE LINE AND DISTANCE TO THE STOP POSITION

Aktualna odległość ACFT do punktu zatrzymania podawana w metrach. Pole aktywowane, gdy ACFT znajduje się 30 metrów od punktu zatrzymania. W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania dolne rzędy wskaźnika są sukcesywnie wyłączane. Pojedynczy rząd wskaźnika reprezentuje 0,3 metra odległości, jaka pozostała do punktu zatrzymania.

Current ACFT distance to the stop position expressed in metres. Field activated when the ACFT is 30 metres from the stop position. At a distance of 15 metres from the stop position, the lower rows are successively switched off. A single row of the indicator represents a distance of 0.3 metre remaining to the stop position.

C. POŁOŻENIE AZYMUTALNE / AZIMUTH POSITION

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli. Wyświetlane są informacje o położeniu poprzecznym samolotu względem linii środkowej. Migające czerwone strzałki kierunkowe wskazują wymagany kierunek skrętu ACFT dla prowadzenia azymutalnego. Żółta strzałka obrazuje aktualne położenie ACFT względem linii środkowej kołowania.

Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions. Information on aircraft transverse position in relation to the centre line is displayed. Flashing red arrows indicate the required ACFT turning direction for azimuth guidance. A yellow arrow indicates the current ACFT position in relation to the centre line.

2.20.7.2.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ ACFT.

Check that the correct (required) ACFT type is shown on the display.

Przesuwające się w górę pionowe żółte strzałki oznaczają, że system jest aktywny.

Floating yellow vertical arrows indicate that the system is activated.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

The lead-in line is to be followed.

Wyświetlenie się pionowego wskaźnika linii środkowej oznacza przechwycenie ACFT przez system.

The appearance of the vertical centre line indicator indicates that the ACFT has been identified by the system.

Obserwować czerwone strzałki kierunkowe oraz żółty wskaźnik i kierować ACFT zgodnie z kierunkiem wskazywanym przez położenie ACFT. Brak czerwonych strzałek kierunkowych oraz zrównanie wskaźnika położenia ACFT z żółtą linią środkową oznacza właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 30 metrów od punktu zatrzymania zostanie wyświetlona odległość do punktu zatrzymania w metrach.

W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania system będzie wygaszał od dołu kolejne elementy pionowej żółtej linii środkowej.

Osiągnięcie przez ACFT prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP.

Gdy ACFT zatrzyma się w wyznaczonym punkcie, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat "OK".

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się napisu STOP konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

2.20.7.2.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Operacje dokowania przy wykorzystaniu A-VDGS prowadzone są pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku zauważenia zagrożenia lub nieprawidłowości w działaniu systemu, przerywa się procedurę dokowania, wciskając przycisk Emergency Stop. System wyświetli komendę STOP. Należy natychmiast zatrzymać ACFT.

Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez A-VDGS.

Nie można kołować na stanowisko postojowe, jeżeli:

- system dokowania nie pokazuje żółtych strzałek poruszających się pionowo w górę i właściwego typu samolotu lub,
- system dokowania nie pokazuje prawidłowego typu statku powietrznego naprzemiennie z komunikatem SLOW lub,
- na stanowisku postojowym brak jest koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku niesprawności A-VDGS lub na prośbę pilota, ustawienie samolotu na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu dokowania podczas operacji wprowadzenia samolotu na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Pojawienie się komunikatu WAIT oznacza konieczność chwilowego zatrzymania ACFT. Kontynuowanie kołowania na stanowisku może nastąpić po przejściu systemu w tryb przechwytywania bądź tryb naprowadzania.

W przypadku gdy na wyświetlaczu nie są wyświetlane żadne komunikaty, oznacza to awarię systemu dokowania. Należy natychmiast zatrzymać ACFT.

Nie można kontynuować kołowania poza kabinę rękawa pasażerskiego, jeżeli na wyświetlaczu nie jest wyświetlony wskaźnik linii środkowej.

2.20.7.3 INNE OGRANICZENIA

W przypadku wystąpienia burzy w promieniu 5 km od lotniska obowiązuje alternatywna procedura ustawiania statków powietrznych na stanowiskach postojowych niewyposażonych w zaawansowany wizualny system dokowania statków powietrznych (A-VDGS). Załoga statku powietrznego zobowiązana jest do postępowania według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego, podawanych przy pomocy komunikatów zamieszczonych na tablicy świetlnej pojazdu FOLLOW ME lub drogą radiową za pośrednictwem TWR. Sygnaly ręczne nie będą przekazywane.

2.20.8 PROCEDURA POWER-BACK

Wykonywanie operacji powerback dopuszczone jest na wszystkich stanowiskach postojowych z wyjątkiem stanowisk od 1 do 25 (APN 3).

Rozpoczęcie procedury powerback możliwe jest po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE GROUND oraz zgody FOLLOW ME.

Operacja powerback może być przeprowadzona wyłącznie w asyście koordynatora FOLLOW ME.

Observe the red azimuth guidance arrows and yellow indicator. Steer the ACFT in accordance with the direction indicated by the ACFT position. The absence of red azimuth guidance arrows and the alignment of ACFT position indicator with centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 30 metres from the stop position, the distance to the stop position in metres will be displayed.

At a distance of 15 metres from the stop position, the system will be switching off successive elements of the vertical yellow centre line.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message.

When the ACFT stops in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

EMERGENCY STOP: when a STOP message appears, the aeroplane is to be stopped immediately.

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Docking operations using the A-VDGS are carried out with marshalling assistance.

In case a hazard or malfunction of the system is observed, the the docking procedure shall be stopped by pressing the Emergency Stop button. The system will display a STOP message. The ACFT is to be stopped immediately.

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the A-VDGS.

The docking procedure is not allowed if:

- the docking system does not display yellow arrows moving vertically upwards and an appropriate aircraft type or,
- the docking system does not display an appropriate aircraft type with a SLOW message or,
- the marshaller is not present at the stand.

In the event of A-VDGS failure or at the pilot's request, the docking of the ACFT on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.

In the event of failure and/or shut-off of the system during a docking operation, the operation will be completed with marshalling assistance.

The display of a WAIT message indicates the necessity to stop the ACFT temporarily. The ACFT may continue the docking operation when the system has switched to the capture or guiding mode.

No message shown on the display indicates a failure of the docking system. The ACFT is to be stopped immediately.

The docking operation must not proceed beyond the air bridge cabin if the centre line indicator is not displayed.

OTHER RESTRICTIONS

If a thunderstorm occurs within a radius of 5 km from the aerodrome, an alternative procedure for aircraft parking arrangement on stands not equipped with the Advanced Visual Docking Guidance System (A-VDGS) applies. The aircraft crew is obliged to follow the marshaller's instructions given in the form of messages displayed by the FOLLOW ME vehicle or transmitted via the TWR by radio. Hand signals shall not be used.

POWER-BACK PROCEDURE

Power-back operations are allowed at all ACFT stands excluding stands 1 to 25 (APN 3).

Power-back is possible after receiving permission of OKĘCIE GROUND and FOLLOW ME acceptance.

Power-back is possible only with FOLLOW ME coordinator assistance.

2.20.9 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

Odladzanie ACFT może być realizowane wyłącznie przez agenta obsługi naziemnej posiadającego stosowne uprawnienia.

Odladzanie ACFT dozwolone tylko na płytach postojowych 7A, 10 i 13.

W pierwszej kolejności należy zgłosić potrzebę odladzania swojemu agentowi handlingowemu.

Potrzebę odladzania należy zgłosić podczas prośby o zezwolenie ATC do OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.605 MHz.

Prośbę o zgodę na uruchomienie silników/wypychanie należy zgłosić OKĘCIE GROUND – FREQ 121.905 MHz – dopiero gdy statek powietrzny będzie całkowicie przygotowany (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, ciągnik podłączony, jeśli wymagany).

Stanowisko do odladzania zostanie przydzielone w oparciu o sytuację ruchową, typ ACFT, instrukcje ATC dotyczące kołowania.

Wkołowywanie na stanowiska do odladzania tylko w asyście FOLLOW ME.

ACFT kołujące do stanowiska odladzania, które nie będą przestrzegać niniejszej procedury, nie będą przyjmowane i będą odsyłane na koniec kolejki.

ATC nie odpowiada za odladzanie i nie ma kontaktu z personelem odpowiedzialnym za odladzanie.

WARSZAWA TWR wyznacza płytę do odladzania w użyciu i wyznacza kolejkę statków powietrznych do odladzania.

2.20.10 DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA DLA LOTÓW SPECJALNYCH

NIL

2.20.11 KRYTYCZNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH

Lotnisko Chopina w Warszawie może być wykorzystane przez niżej wymienione typy samolotów o literze kodu F do wykonywania lotów handlowych, po uzyskaniu zgody Zarządzającego lotniskiem lub jako lotnisko zapasowe. Poniższe zapisy mają zastosowanie w przypadku operacji lotniczych wykonywanych przez następujące statki powietrzne: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

Do obsługi samolotów o literze kodu F priorytetowo wykorzystywana jest RWY 15/33.

W przypadku braku dostępności RWY 15/33, istnieje możliwość wykorzystania RWY 11/29.

Wykonywanie manewru zawracania na RWY jest możliwe przy zachowaniu przez załogę szczególnej ostrożności. Zarządzający lotniskiem nie zapewni asysty FOLLOW ME przy wykonywaniu manewru zawracania na RWY.

Po lądowaniu nie jest zalecane wyłączanie zewnętrznych silników z uwagi na konieczność zwiększenia ciągu silników wewnętrznych, co może zwiększyć ryzyko zassania FOD.

TWY dostępne do kołowania dla samolotów o literze kodu F oznaczono na mapie AD2 EPWA 1-2-1. Kołowanie po TWY dozwolone jest w asyście co najmniej dwóch FOLLOW ME (prowadzący oraz skrzydłowy/zamykający).

Załoga odpowiada za wykonanie manewrów zgodnie z techniką *judgemental oversteering*.

Na czas kołowania lub holowania samolotu po TWY M1, M2 i M3 Zarządzający lotniskiem wstrzyma ruch pojazdów poruszających się po drogach serwisowych równoległych do tych TWY oraz zapewni dodatkową asystę zabezpieczającą obrys skrzydeł.

Stanowiska postojowe nr 10, 61, 64, 65, 66, 74, 702, 102 są dostępne do postoju i obsługi samolotów o literze kodu F. Odladzanie możliwe na stanowiskach 702 oraz 102.

Na stanowiskach 10, 61, 64, 65, 66, 74 obowiązuje procedura wypychania. W przypadku, gdy ww. stanowiska będą niedostępne, Zarządzający lotniskiem wskaże alternatywne miejsce postoju z zachowaniem niezbędnych warunków bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia możliwości obsługi naziemnej samolotu.

AIRCRAFT DE-ICING PROCEDURES

ACFT de-icing may only be carried out by a ground handling agent with appropriate authorization.

De-icing of ACFT allowed only on aprons 7A, 10 and 13.

Report the necessity for de-icing to your ramp agent at first.

Report the necessity for de-icing when requesting ATC clearance to OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.605 MHz.

For start-up/push back contact OKĘCIE GROUND – FREQ 121.905 MHz – only when completely ready (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

De-icing position will be assigned depending on air traffic flow and ACFT type, taxi according to ATC instructions.

Enter de-icing stands only with FOLLOW ME guidance.

ACFT taxiing to the de-icing position without following this procedure will not be accepted and will be moved to the end of the sequence.

ATC is not responsible for de-icing, neither has contact with de-icing agents.

WARSZAWA TWR designates de-icing pad in use and designates aircraft de-icing sequence.

AERODROME AVAILABILITY FOR SPECIAL FLIGHTS

NIL

CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Warsaw Chopin Airport may be used by the below-mentioned aircraft types of code letter F for conducting commercial flights after obtaining the approval of the aerodrome operator or as an alternative aerodrome. The following regulations may be applied in case of air operations carried out by the given aircraft: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

For maintenance of code letter F aeroplanes, RWY 15/33 is used as a priority.

If there is no access to RWY 15/33, it is possible to use RWY 11/29.

Turning manoeuvre is possible on RWY with the crew's special caution. The aerodrome operator does not provide FOLLOW ME assistance while performing turning manoeuvre on the RWY.

After landing it is not advised to turn off the outer engines due to the necessity of increasing thrust of inner engines which may increase the risk of ingestion or foreign object damage (FOD).

TWYs available for taxiing of code letter F aeroplanes are depicted on chart AD 2 EPWA 1-2-1. Taxiing along the TWY is possible with the assistance of at least two FOLLOW ME vehicles (leader and wing/closing).

The crew is responsible for carrying out the manoeuvres in accordance with *judgemental oversteering* technique.

For the duration of aircraft taxiing or towing time along TWYs M1, M2 and M3 the aerodrome operator shall stop the movement of vehicles on service roads parallel to these TWYs and shall provide additional assistance for the security of wings outline.

Stands 10, 61, 64, 65, 66, 74, 702, 102 are available for parking and maintenance of code letter F aeroplanes. De-icing is possible on stands 702 and 102.

Push-back procedure is mandatory on stands 10, 61, 64, 65, 66, 74. When the afore-mentioned stands are unavailable, the aerodrome operator shall indicate an alternative parking place with the necessary safety conditions and taking into account the necessity for the provision of ground handling of aircraft.

2.20.12 INNE WYMAGANIA

Wszyscy użytkownicy lotniska, w tym załogi lotnicze oraz personel obsługowy wykonujący czynności w strefie operacyjnej lotniska, mają obowiązek używania ubioru ochronnego koloru jaskrawego z elementami odbłaskowymi obejmującego górną część tułowia lub kamizelki ostrzegawczej.

Przewoźnicy są zobowiązani do upewnienia się, czy agent handlingowy dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu samolotu. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

OTHER REQUIREMENTS

All aerodrome users including flight crews and maintenance staff carrying out the activities within the aerodrome operating area are obliged to wear bright coloured protective clothing with reflective elements in the part of upper torso or warning vest.

Carriers are obliged to ensure that the handling agent has a suitable tow bar for the particular aeroplane type. Otherwise an aircraft must be equipped with its own towing bar.

| EPWA AD 2.21 | PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU | NOISE ABATEMENT PROCEDURES |
|--------------|-------------------------------|----------------------------|
|--------------|-------------------------------|----------------------------|

2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenie hałasu na Lotnisku Chopina w Warszawie ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:

Doloty:

1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.

Odloty:

1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

UWAGA:

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

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

- jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziaływanie na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;
- gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy przekracza 28 km/h;
- gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h;
- kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

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

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

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

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

2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for Warsaw Chopin Airport:

Arrivals:

1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.

Departures:

1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

NOTE:

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC (see GEN 2.1) in order to maintain the lowest possible noise level, it is highly recommended to avoid extensive reversal thrust and usage of full length of the runway after landing. Crews are requested to reduce take-off power by usage of the full length of the runway respectively.

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

- if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice or water, or by mud, rubber, oil or other substances;
- for landing in conditions when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;
- when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h;
- when the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h;
- when wind shear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approaches or departures.

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

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

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

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

Technika CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego lub instrukcje ATC.

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

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

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

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within up to 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

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

CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

At Warsaw Chopin Airport, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5, 10 and 14.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

¹⁾ See GEN 2.1.

MONITORING THE AVIATION NOISE

The operator of Warsaw Chopin Airport permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of:

- 10 stationary measuring points,
- 1 mobile measuring station,
- computer system with software,
- connection to the aerodrome radar.

Locations of the stationary measuring points of the Aviation Noise Monitoring System:

2.21.4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

2.21.4.1 Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

2.21.4.2 Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione.

2.21.4.3 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

2.21.4.4 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

2.21.4.5 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5, 10 i 14 Załącznika 16 ICAO tom I.

2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

¹⁾ Patrz GEN 2.1.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

2.21.5.1 Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

- 10 stałych punktów pomiarowych,
- 1 przemieszczalnej stacji pomiarowej,
- systemu komputerowego wraz z oprogramowaniem,
- połączenia z radarem lotniskowym.

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

| Nr punktu Point No | Nazwa Name | RWY | Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM) | Współrzędne Coordinates |
|-----------------------|---------------|-----|---|----------------------------|
| 1. | ZAŁUSKI | 11 | 1.08 | 52 10 31.7 N 020 55 57.2 E |
| 2. | PIASECZNO | 33 | 9.00 | 52 04 25.3 N 021 01 39.5 E |
| 3. | MYSIADŁO | 33 | 6.55 | 52 05 51.6 N 021 01 35.7 E |
| 4. | ONKOLOGIA | 29 | 3.75 | 52 08 47.2 N 021 01 59.9 E |
| 5. | MERAL | 15 | 3.19 | 52 12 08.4 N 020 55 48.2 E |
| 6. | 17 STYCZANIA | 15 | 1.28 | 52 10 54.7 N 020 58 26.8 E |
| 7. | KOSSUTHA | 15 | 7.35 | 52 14 15.7 N 020 54 30.4 E |
| 8. | URSUS | 11 | 4.53 | 52 11 27.9 N 020 53 19.9 E |
| 9. | ZAMIENIE | 33 | 3.87 | 52 06 53.6 N 020 58 27.4 E |

| 10. | PIASTÓW | 11 | 6.99 | 52 11 29.6 N 020 50 59.0 E |
|----------|--|----|------|---|
| 2.21.5.2 | Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z Lotniska Chopina w Warszawie. | | | The operator of Warsaw Chopin Airport keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport. |
| 2.21.5.3 | Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z Lotniska Chopina w Warszawie zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z Lotniska Chopina w Warszawie. | | | All operators of civil aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state. |
| 2.21.5.4 | Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przysyłać pocztą elektroniczną na adres: E-mail: aerosales.invoicing@ppl.pl | | | Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by e-mail to: E-mail: aerosales.invoicing@ppl.pl |
| 2.21.5.5 | Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2 powinno zawierać w szczególności: - nazwę władz wystawiających certyfikat, - typ statku powietrznego, - znaki rejestracyjne statku powietrznego, - maksymalną masę startową statku powietrznego, - informacje o rozdziale części II tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, według którego certyfikowany był statek powietrzny, - poziomy hałasu zmierzone w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB, - dopuszczalne poziomy hałasu w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB, - data wystawienia certyfikatu. | | | The noise certificate referred to in point 2.21.5.2 hereinabove shall include in particular: - authority issuing the certificate, - aircraft type, - aircraft registration marks, - aircraft maximum take-off mass, - information on chapter of Part II, Vol. 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation according to which the aircraft was certified, - noise levels measured in reference points and expressed in EPNdB, - allowed noise levels in reference points, expressed in EPNdB, - date of issue. |
| 2.21.5.6 | Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2. musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika w języku polskim. | | | The noise certificate referred to in point 2.21.5.2. shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish. |

| EPWA AD 2.22 | PROCEDURY LOTU | FLIGHT PROCEDURES |
|--------------|----------------|-------------------|
|--------------|----------------|-------------------|

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym Lotniska Chopina w Warszawie (TMA WARSZAWA), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

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

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

2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - **tak szybko, jak to możliwe** - po starcie nawiązywać łączność z WARSZAWA ZBLIŻANIE na częstotliwości opublikowanej w ATIS (123,430MHz).

2.22.2 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA

W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie:

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Warsaw Chopin Airport Terminal Control Area (WARSZAWA TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:

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

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

ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft shall **as soon as possible** after take-off establish communication with WARSZAWA APPROACH on frequency published in ATIS (123.430 MHz).

SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR WARSZAWA TMA

The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at Warsaw Chopin Airport:

Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkość na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA wynosi 280 kt IAS. Następnie zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0 redukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 11 ograniczyć prędkość do 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7,4 km (4 NM) DME "WAS".

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 33 ograniczyć prędkość do 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7,4 km (4 NM) DME "WA".

Dla podejścia VOR RWY 11, RWY 15, RWY 29 lub RWY 33 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość od 14,8 km (8 NM) DVOR/DME "OKC".

W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC.

Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.

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

Loty szkolne w CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

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

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

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

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

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

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

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

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

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 11 – REP GOSIT (ILS) oraz REP ASDAG (VOR), dla dołotów na RWY 15 – REP XERTU, dla dołotów na RWY 29 – REP VIBAT, dla dołotów na RWY 33 – REP ERLEG (ILS) oraz REP ARVAL (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is 280 kt IAS. Then according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0, reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.

When established on ILS CAT II or LOC RWY 11, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7.4 km (4 NM) DME "WAS".

When established on ILS CAT II or LOC RWY 33, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7.4 km (4 NM) DME "WA".

When performing a VOR approach RWY 11, RWY 15, RWY 29 or RWY 33, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it from 14.8 km (8 NM) DVOR/DME "OKC".

In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.

Speed reduction procedure is to be applied by aircraft crews without further reminding from the ATC unit.

TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

Training flights within the WARSZAWA/Okęcie CTR and within the WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

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

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

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

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

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

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

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

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

On all RWY directions tactical points for non-standard shorter approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP GOSIT (ILS) and REP ASDAG (VOR), for RWY 15 arrivals – REP XERTU, for RWY 29 arrivals – REP VIBAT, for RWY 33 arrivals – REP ERLEG (ILS) and REP ARVAL (VOR). These points may be used only after request/approval of air crews.

Jeżeli procedura ILS CAT II or LOC RWY 11 lub procedura ILS CAT II or LOC RWY 33 nie jest dostępna, należy spodziewać się wektorowania radarowego odpowiednio na FAF VOR RWY 11 lub FAF VOR RWY 33.

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.

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

2.22.4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

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

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do punktu DVOR/DME WAR. Nad punktem DVOR/DME WAR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS z RWY 11 lub do FAF VOR RWY 11, wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanych podejściu i kontynuować lot do FAF/FAP dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

2.22.4.1.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID

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

2.22.4.1.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

- W przypadku, gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- W przypadku, gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAP/FAF oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- W przypadku, gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz STAR podanym w FPL, wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach. W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanych podejściu i kontynuować lot do FAP/FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie.

STATKI POWIETRZNE NIEDOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do punktu DVOR/DME WAR. Nad punktem DVOR/DME WAR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS z RWY 11 lub do FAF VOR RWY 11, wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanych podejściu i kontynuować lot do FAF/FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

If ILS CAT II or LOC RWY 11 procedure or ILS CAT II or LOC RWY 33 procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 11 or FAF VOR RWY 33 procedure accordingly.

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

Flights departing from EPWA aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file SID EVINA disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure before startup.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR point. Over point DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

Communication failure procedure when conducting a SID

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

Communication failure procedure when conducting a STAR

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

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

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

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

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR point. Over point DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

2.22.4.2 PODEJŚCIE Z KRAŻENIEM

Podjeżdżania z krążeniem są niedozwolone.

2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPWA 7-2-1 i 7-2-2) do/z Lotniska Chopina w Warszawie mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa A-X-R-W: Od zabudowań magazynowych w miejscowości Sierstrzeń - punkt **ALFA** (52 03 47,52 N 020 44 35,59 E) wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 045°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E) następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa B-X-R-W: Od fabryki na południowej części Blonia - punkt **BRAVO** (52 11 03,44 N 020 36 49,94 E) wykonywać lot aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E) następnie skrócić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa T-X-R-W: Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** (51 58 14,47 N 020 50 00,76 E) wykonywać lot wzdłuż aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E), następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centru handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa G-K-N-O-E^{*)}: Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF** (51 59 26,53 N 021 14 04,93 E), wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO** (52 05 28,65 N 021 14 14,56 E), dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E). Lot należy wykonywać z ominięciem strefy EPP9 (Warszawa).

Trasa M-N-O-E^{*)}: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** (52 13 21,81 N 021 14 59,52 E) wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

Trasa Z-N-O-E^{*)}: Od terminala kolejowego Żerań - punkt **ZULU** (52 17 25 N 021 00 39 E), nad prawą linią brzegową rzeki Wisły oraz (o ile warunki meteorologiczne na to zezwalają) na wysokości min. 1600 ft AMSL do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), nw kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

^{*)} Za wyjątkiem lotów lotnictwa państwowego, lotów specjalnych (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) oraz zwolnionych z tego obowiązku (np. oblot gazociągu) na podstawie decyzji Prezesa ULC, trasa N-O-E dostępna jest wyłącznie dla statków powietrznych startujących lub lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie.

CIRCLING APPROACH

Circling approaches are prohibited.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPWA 7-2-1 and 7-2-2) to/from Warsaw Chopin Airport may be conducted along the following VFR routes:

A-X-R-W Route: From warehouse buildings in Sierstrzeń town - point **ALFA** (52 03 47.52 N 020 44 35.59 E) fly along road E67 (national road No 8) to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 045°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then fly to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

B-X-R-W Route: From the factory in the southern part of Blonie town - **BRAVO** point (52 11 03.44 N 020 36 49.94 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 115°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then turn left and fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), next turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

T-X-R-W Route: From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** (51 58 14.47 N 020 50 00.76 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 354°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

G-K-N-O-E Route^{*)}: From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** (51 59 26.53 N 021 14 04.93 E) fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO** (52 05 28.65 N 021 14 14.56 E), then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E). Avoid the area EPP9 (Warszawa)

M-N-O-E Route^{*)}: From the intersection in Zakręt Town - **MIKE** point (52 13 21.81 N 021 14 59.52 E) fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) - **NOVEMBER** point (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - **OSCAR** point (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

Z-N-O-E Route^{*)}: From Żerań rail terminal - point **ZULU** (52 17 25 N 021 00 39 E) fly along the right bank of Vistula River and (if the meteorological conditions permit) at a minimum altitude 1600 ft AMSL until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

^{*)} Except for state aircraft flights, special flights (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) and flights exempted from this obligation (e.g. flight check of pipeline) on the basis of the decision of the President of Civil Aviation Authority, N-O-E route is available only for aircraft taking-off and landing at Warsaw Chopin Airport.

2.22.5.1 PUNKTY VFR:

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR WARSZAWA/Okęcie:

VFR POINTS:

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

| Punkt Point | Współrzędne geograficzne Geographical coordinates | Opis Description |
|-------------|---|---|
| NOVEMBER | 52 13 03.05 N 021 05 50.18 E | Most Siekierkowski/Siekierkowski Bridge |
| OSCAR | 52 11 51.16 N 021 03 06.07 E | Węzeł ul. Czerniakowska/Joint at Czerniakowska Street |
| ECHO | 52 10 54.00 N 020 59 10.00 E | Skrzyżowanie ul. Marynarskiej i trasy S79/ Marynarska Street/S79 route intersection |
| WHISKEY | 52 09 24.97 N 020 56 59.02 E | Wieża radaru/Radar tower |
| ROMEO | 52 08 06.15 N 020 53 22.41 E | Centrum handlowe Janki/Shopping centre (Janki) |
| ALFA | 52 03 47.52 N 020 44 35.59 E | Magazyn w m. Siostrzeń/Warehouse in Siostrzeń town |
| BRAVO | 52 11 03.44 N 020 36 49.94 E | Fabryka w m. Blonie/Factory in Blonie town |
| TANGO | 51 58 14.47 N 020 50 00.76 E | Fabryka w m. Tarczyn/Factory in Tarczyn town |
| ZULU | 52 17 25.39 N 021 00 39.13 E | Żerań terminal kolejowy/Żerań rail terminal |
| GOLF | 51 59 26.53 N 021 14 04.93 E | Most drogowy w m. Góra Kalwaria/Road bridge in Góra Kalwaria town |
| KILO | 52 05 28.65 N 021 14 14.56 E | Oczyszczalnia w m. Karczew/Sewage-treatment plant in Karczew town |
| MIKE | 52 13 21.81 N 021 14 59.52 E | Skrzyżowanie w m. Zakręt/Intersection in Zakręt town |
| X-RAY | 52 06 31 N 020 49 51.25 E | PTAK Warsaw EXPO |

2.22.5.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/OKĘCIE W LOCIE VFR

W CTR WARSZAWA/Okęcie wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.5.2.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- a. Wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez OKĘCIE TOWER i przekazane przez FIS WARSZAWA.
- b. Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER w punktach NOVEMBER lub X-RAY.

2.22.5.2.2 Start z CTR WARSZAWA/Okęcie z wyłączeniem startu z Lotniska Chopina w Warszawie:

- a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej, a jeśli to niemożliwe skontaktować się z OKĘCIE TOWER natychmiast po starcie.
- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Okęcie, w kierunku przeciwnym niż Lotnisko Chopina w Warszawie kierując się do punktów NOVEMBER lub X-RAY. Próbować cały czas nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER (118,305 MHz) lub z WARSZAWA INFORMACJA (odpowiednio 128,575 MHz lub 118,775 MHz).

2.22.5.2.3 Zasady startu z Lotniska Chopina w Warszawie opisane są w AD 2 EPWA pkt 2.20.1.1.1.

2.22.5.3 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

- 2.22.5.3.1 Punkt **ROMEO** - Dolot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8, kierunek magnetyczny 047°). Zakręty w lewo. Wykonując holding, nie przechodzić na południowo-wschodnią stronę drogi, oczekiwać w obrębie parkingu.
- 2.22.5.3.2 Punkt **OSCAR** - Dolot nad Trasę Siekierkowską (kierunek magnetyczny 231°). Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na zachodnią stronę skrzyżowania.
- 2.22.5.3.3 Punkt **ECHO** - Dolot nad ul. Marynarską (kierunek magnetyczny 283°). Zakręty w prawo. Wykonując holding, nie przechodzić na południową stronę ulicy Marynarskiej/Sasanki. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 29.

WARSZAWA/OKĘCIE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Unless the appropriate ATC unit clears otherwise within the WARSZAWA/Okęcie CTR, an aircraft is required to be equipped with a transponder operating in Modes A and C.

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

Entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR may be performed upon clearance issued by OKĘCIE TOWER and relayed by WARSZAWA FIS.

If not instructed otherwise by WARSZAWA FIS, radio communication with OKĘCIE TOWER shall be established over NOVEMBER or X-RAY points.

Take-off from the WARSZAWA/Okęcie CTR excluding Warsaw Chopin Airport:

Crews must obtain departure clearance from TWR before take-off by means of radio or telephone. If unable, contact OKĘCIE TOWER immediately after take-off.

If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Okęcie CTR lateral limits in the direction opposite to Warsaw Chopin Airport, towards NOVEMBER or X-RAY points. Crews shall try to establish radio communication with OKĘCIE TOWER (118.305 MHz) or WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz or 118.775 MHz respectively).

Rules managing take-off from Warsaw Chopin Airport are described in AD 2 EPWA point 2.20.1.1.1.

VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

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

Point **ROMEO** - inbound track along route E67 (national road No 8, magnetic track 047°). Left turns. Do not pass to south-eastern side of the road while holding, hold within the parking area.

Point **OSCAR** - inbound track along Trasa Siekierkowska road (magnetic track 231°). Left turns. Do not pass to the western side of the intersection while holding.

Point **ECHO** - inbound track along Marynarska Street (magnetic track 283°). Right turns. Do not pass to the south side of Marynarska/Sasanki Street while holding. Stay in a safe distance from the RWY 29 approach path.

2.22.5.3.4 Punkt **WHISKEY** - dołot z kursem magnetycznym 327°. Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na wschodnią stronę obwodnicy Warszawy. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 33.

UWAGA: W przypadku oczekiwania nad punktami NOVEMBER lub X-RAY, należy wykonywać oczekiwanie tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR WARSZAWA/Okęcie.

2.22.5.3.5 Procedury podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie w lotach VFR dla samolotów:

2.22.5.3.5.1 Od strony zachodniej (punkt WHISKEY):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę;

- Podejście na RWY 29 lub 33 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

2.22.5.3.5.2 Od strony wschodniej (punkt ECHO):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę.

- Podejście na RWY 29 lub RWY 33 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

2.22.5.3.5.3 Ze względu na przepustowość ruchową lotniska kontroler może wydać zezwolenie na przyziemienie poza strefą przyziemienia, używając zwrotu "zezwalam na lądowanie z przelotem".

2.22.5.3.5.4 W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedury opisanej w punktach 2.22.5.3.5.1. do 2.22.5.3.5.3, załoga powinna zgłosić to OKĘCIE TOWER z chwilą nawiązania łączności.

2.22.5.3.5.5 Procedury VFR podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie dla śmigłowców:

Zalogi śmigłowców wykonują dołot możliwie najkrótszą trasą z punktu ECHO lub punktu WHISKEY do wyznaczonej przez kontrolera TWR OKĘCIE strefy lądowania opisanej w AD 2 EPWA pkt 2.22.6.3.

2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- 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.

2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.5.5.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie bez zamiaru lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Okęcie, wlot do CTR jest zabroniony.

Point **WHISKEY** - inbound track with magnetic track 327°. Left turns. Do not pass to the eastern side of the Warszawa bypass road while holding. Stay in a safe distance from the RWY 33 approach path.

NOTE: When holding over NOVEMBER or X-RAY points, do not violate the controlled airspace of WARSZAWA/Okęcie CTR.

VFR approach procedures for Warsaw Chopin Airport for aeroplanes:

From the western side (point WHISKEY):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the right hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street;

- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the left hand circuit downwind, performing base leg do not overfly to the eastern side of the railway.

From the eastern side (point ECHO):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the left hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street.

- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the right hand circuit downwind, performing base leg do not overfly the eastern side of the railway.

In order to maintain appropriate air traffic flow, ATC may issue landing clearance beyond the touchdown zone, using phraseology sentence "long landing approved".

If unable to comply with the procedure described in points 2.22.5.3.5.1. to 2.22.5.3.5.3, the crew shall notify OKĘCIE TOWER on initial contact.

Warsaw Chopin Airport VFR approach procedures for helicopters:

Helicopter crews shall approach from ECHO or WHISKEY point flying the shortest possible route to the landing zone assigned by OKĘCIE TOWER described in AD 2 EPWA point 2.22.6.3.

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:

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.

RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR, with destination other than Warsaw Chopin Airport, before reaching the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, entry is forbidden.

| | | |
|---------------|--|---|
| 2.22.5.5.2 | Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Okęcie lub w CTR WARSZAWA/Okęcie, należy: | If radio communication fails in flight with destination Warsaw Chopin Airport, before reaching, or within the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, the crew shall: |
| 2.22.5.5.2.1 | W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony lotniska: - Wykonać dolot do punktu WHISKEY i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne. - Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem WHISKEY do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem WHISKEY i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME". | When approaching from the western side of the aerodrome: - Make an approach to reach WHISKEY point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport. - Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding. - After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After receiving a red visual signal hold over WHISKEY point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over WHISKEY point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car. |
| 2.22.5.5.2.2 | W czasie dolotu i podejścia od wschodniej strony lotniska: - Wykonać dolot do punktu ECHO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne. - Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem ECHO do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem ECHO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME". | When approaching from the eastern side of the aerodrome: - Make an approach to reach ECHO point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport. - Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding. - After receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After receiving a red visual signal hold over ECHO point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over ECHO point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car. |
| 2.22.6 | PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW | PROCEDURES FOR HELICOPTERS |
| 2.22.6.1 | Loty śmigłowców na Lotnisko Chopina w Warszawie są ograniczone i mogą być wykonywane przez: - śmigłowce bazujące na Lotnisku Chopina w Warszawie, - śmigłowce ratownictwa medycznego (HEMS), - śmigłowce wykonujące loty związane z działaniami w ochronie porządku i bezpieczeństwa publicznego, - operatorów, którzy uzyskali od zarządzającego lotniskiem lub użytkowników Lotniska Chopina w Warszawie wymienionych w punkcie 2.22.6.2 stałą lub tymczasową gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska (stanowisk) postojowego. | Helicopter flights to Warsaw Chopin Airport are restricted exclusively for: - helicopters based at Warsaw Chopin Airport, - Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) helicopters, - helicopters conducting flights related to enforcement of public order and safety, - operators who obtained constant or temporary guarantee from the aerodrome manager or users of Warsaw Chopin Airport aerodrome listed in point 2.22.6.2 that (an) appropriate parking stand(s) will be provided for their helicopter(s). |
| 2.22.6.2 | Za gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska postojowego uważać się będzie pisemne zapewnienie uzyskane od jednego z następujących użytkowników: Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 Telefon: +48-22-650-1555 Faks: +48-22-650-2255 E-mail: dpwaw@ppl.pl | The following operators of Warsaw Chopin Airport are able to guarantee provision of an appropriate parking stand: Manager of Warsaw Fryderyk Chopin Airport ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 Phone: +48-22-650-1555 Fax: +48-22-650-2255 E-mail: dpwaw@ppl.pl |

Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa

Dział Bezpieczeństwa i Ochrony
Al. Krakowska 110/114
02-256 Warszawa

Telefon: +48-661-402-856
E-mail: Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl

Airbus Poland S.A.
Al. Krakowska 110/114
02-256 Warszawa

Telefon: +48-22-577-2202
Faks: +48-22-577-2203

Jednostka Wojskowa 4198

ul. Żwirki i Wigury 1c
00-909 Warszawa

Telefon: +48-261-821-304
+48-261-821-060
Faks: +48-261-821-470

Łukasiewicz Research Network – Institute of Aviation

Safety and Security Department
Al. Krakowska 110/114
02-256 Warszawa

Phone: +48-661-402-856
E-mail: Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl

Airbus Poland S.A.
Al. Krakowska 110/114
02-256 Warszawa

Phone: +48-22-577-2202
Fax: +48-22-577-2203

Military Unit 4198

ul. Żwirki i Wigury 1c
00-909 Warszawa

Phone: +48-261-821-304
+48-261-821-060
Fax: +48-261-821-470

2.22.6.3 Przyłot na Lotnisko Chopina w Warszawie

Arrivals at Warsaw Chopin Airport

2.22.6.3.1 Załogi śmigłowców wykonujących podejście wg wskazań przyrządów (IFR) na Lotnisko Chopina w Warszawie wykonują lądowanie na RWY 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.

Helicopter crews carrying out an instrument approach (IFR) to Warsaw Chopin Airport shall land on the RWY in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations Vol. II – Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, Item 1.8.8.

2.22.6.3.2 Załogi śmigłowców w locie VFR wykonujące dołot do Lotniska Chopina w Warszawie po uzyskaniu zgody na podejście powinny wykonać to podejście możliwie najkrótszą drogą do wyznaczonej RWY. Podczas pierwszego nawiązania łączności z OKĘCIE TOWER załoga śmigłowca uzyska informacje o miejscu przyziemienia i zwolnienia RWY.

Helicopter crews arriving on a VFR flight at Warsaw Chopin Airport, after obtaining an approach clearance, should carry out an approach via the shortest possible route to the assigned RWY. In the first contact with OKĘCIE TOWER a helicopter crew will be provided with information on the point of touchdown and RWY vacation.

2.22.6.3.3 Załogi śmigłowców na płozach są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności z OKĘCIE TOWER.

Crews of skidded helicopters shall report the undercarriage type on the initial contact with OKĘCIE TOWER.

2.22.6.3.4 W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżają lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczają strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba że kontroler nakaże inaczej.

In order to ensure efficient air-traffic flow, crews of skidded helicopters shall descend to air taxi height, instead of making full touchdown, and vacate the landing zone into the assigned TWY as soon as possible if not instructed otherwise by the air traffic controller.

2.22.6.4 Procedury dotyczące kołowania oraz parkowania śmigłowców

Taxiing and parking procedures for helicopters

2.22.6.4.1 Na terenie Lotniska Chopina w Warszawie wyznaczono stanowisko postojowe 203 (APN 2), przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców, których parametry nie przekraczają następujących wartości:

Aircraft stand 203 (APN 2) at Warsaw Chopin Airport is designated exclusively for helicopters whose parameters do not exceed the values given in the table below:

| Parametr śmigłowca/Helicopter parameter | Wartość/Value |
|--|---------------|
| Maksymalny największy wymiar śmigłowca (D) rozumiany jako wymiar śmigłowca z obracającymi się wirnikami (głównym i ogonowym)./ The largest overall dimension of the helicopter (D) as the dimension of the helicopter when the main rotor and the tail rotor are turning. | 13.11 m |
| Maksymalna średnica wirnika głównego (R)/ Maximum main rotor diameter (R) | 11.00 m |
| Maksymalny rozstaw podwozia (UCW)/ Maximum undercarriage width (UCW) | 2.70 m |
| Maksymalna masa startowa (MTOW)/ Maximum take-off weight | 5700 kg |

2.22.6.4.2 APN 2 (w tym stanowisko postojowe 203) oraz TWY D5 dostępne są dla operacji lotniczych od SR do SS oraz przy RVR równym lub większym niż 550 m. Od SS do SR lub przy RVR mniejszym niż 550 m dopuszcza się wyłącznie holowanie statków powietrznych. Brak oświetlenia projektorowego na stanowiskach postojowych APN 2. Na TWY D5 brak świateł prowadzenia na stanowiska postojowe APN 2, a także świateł linii środkowej drogi kołowania i świateł krawędziowych drogi kołowania (zamiennie zastosowano odbłaskowe oznaczniki krawędzi kołowania).

APN 2 (including parking stand 203) and TWY D5 are available for flight operations from SR to SS and with RVR equal to or greater than 550 m. From SS to SR or with RVR less than 550 m only aircraft towing operations are available. No floodlights provided on APN 2 parking stands. On TWY D5 no aircraft stand manoeuvring guidance lights to APN 2 are provided, as well as no TWYs edge and centre line lighting are not provided (reflective taxiway edge markers are provided alternatively).

2.22.6.4.3 Kołowanie (i podlot) po TWY D5 należy realizować według instrukcji TWR z miejsca lądowania do TWY D5, a następnie wzdłuż TWY D5, do stanowiska postojowego 203.

Taxiing (and air-taxiing) via TWY D5 to be carried out as instructed by TWR from the place of landing to TWY D5, then along TWY D5 to stand 203.

| | | |
|---------------|---|--|
| 2.22.6.4.4 | Parkowanie na stanowisku postojowym 203 należy wykonać w centrum wyznaczonego okręgu. Kierunek ustawienia śmigłowca według decyzji pilota. Wymiary stanowiska postojowego 203 umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku. | Parking on stand 203 is to be carried out at the centre of the designated circle. The orientation of the helicopter at the discretion of the pilot. The dimensions of the parking stand 203 enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand. |
| 2.22.6.4.5 | Asysta koordynatora ruchu naziemnego zapewniana będzie jedynie na żądanie załogi śmigłowca i ograniczona będzie do prowadzenia po TWY D5 i wskazania stanowiska postojowego 203, bez podawania komend dotyczących manewrowania na stanowisku. Punkt przejścia śmigłowca kołującego po przylocie oraz zakończenie prowadzenia śmigłowca kołującego do odlotu przez koordynatora ruchu naziemnego znajduje się na skrzyżowaniu TWY D5 z TWY D4 i TWY C1. | Marshalling assistance will be provided only at the request of the helicopter crew and limited to guidance along TWY D5 and marshalling to parking stand 203 without instructions on manoeuvres on the stand. The point at which a helicopter taxiing after arrival is taken over by the marshaller and the marshalling guidance for a departing helicopter is completed is located at the intersection of TWY D5 with TWY D4 and TWY C1. |
| 2.22.6.5 | Odlot z Lotniska Chopina w Warszawie | Departure from Warsaw Chopin Airport |
| 2.22.6.5.1 | Załogi śmigłowców w locie VFR lub IFR wykonują start z drogi startowej w użyciu lub jej pośredniej części. Miejsce startu (skrzyżowanie RWY z określoną TWY) określa OKĘCIE GROUND. | Helicopter crews on a VFR or IFR flight shall take-off from the RWY in use or its intermediate part. The point of take-off (intersection of RWY with relevant TWY) is specified by OKĘCIE GROUND. |
| 2.22.6.5.2 | Odlot śmigłowca w locie VFR powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez OKĘCIE TOWER punktu na trasie lotu. | Helicopter departure on a VFR flight shall be carried out via the shortest possible route to the first en-route waypoint assigned by OKĘCIE TOWER. |
| 2.22.6.5.3 | Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba że kontroler nakaże inaczej. | Crews of skidded helicopters, upon receiving the line-up clearance, are expected to line-up and commence lift-off without touchdown if not instructed otherwise by the air traffic controller. |
| 2.22.6.5.4 | W przypadku braku możliwości wykonania powyższych procedur, należy zgłosić to podczas pierwszego kontaktu z kontrolą lotniska. W takiej sytuacji śmigłowce wykonują start z drogi 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 Przychodzących, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8. | Crews of helicopters not able to comply with these requirements are obliged to notify the aerodrome control unit on initial contact. In this case helicopter crews carry out operations on the runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, part I, section 4, chapter 1, point 1.8.8. |
| 2.22.7 | OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP) | LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) |
| 2.22.7.1 | Drogi startowe i ich wyposażenie | Runways and associated equipment |
| 2.22.7.1.1 | RWY 11, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II. RWY 33, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii IIIa. Powyższe ma zastosowanie dla operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II lub III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. | RWY 11, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations. RWY 33, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT IIIa operations. The foregoing applies to operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II or III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. |
| 2.22.7.1.2 | Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP | Criteria for the initiation and termination of LVP |
| 2.22.7.1.2.1 | Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie poniżej 200 ft. | LVP operations will be commenced when any of the RVR falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls below 200 ft. |
| 2.22.7.1.2.2 | Odwołanie LVP nastąpi, gdy wszystkie RVR wzrosną powyżej 550 m i pułap chmur wzrośnie do 200 ft lub powyżej oraz jest tendencja do dalszej poprawy. | LVP will be terminated when all of the RVR increase over 550 m and the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated. |
| 2.22.7.1.3 | Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) | Low Visibility Procedures (LVP) |
| 2.22.7.1.3.1 | W czasie obowiązywania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur załogi będą informowane za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures in operation". Jeśli wykonywanie operacji ILS kategorii II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available". | During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures in operation". If it is impossible to carry out CAT II or III operations, the following phraseology will be used: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available". |
| 2.22.7.1.3.2 | W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań. | During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected. |
| 2.22.7.1.3.3 | Przylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania: | Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways: |
| a. | RWY 33: S2, S3, D2, A0; Uwaga: RET S1, TWY O1 i TWY D3 niedostępne. | RWY 33: S2, S3, D2, A0; Note: RET S1, TWY O1 and TWY D3 not available. |
| b. | RWY 11: N1, N2, N3, R. TWY A4, A5, D3, E3 niedostępne. Uwaga: Opuszczenie w E4 i L tylko za zgodą ATC. | RWY 11: N1, N2, N3, R. TWY A4, A5, D3, E3 not available. Note: Exiting via TWY E4 and L only with ATC permission. |

Załogi statków powietrznych są zobowiązane opóźnić zgłoszenie opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") do chwili przejścia statku powietrznego za koniec zielonych/żółtych kodowych świateł linii środkowej drogi kołowania.

Flight crews are obliged to delay reporting "runway vacated" until the aircraft has passed the end of the green/yellow coded taxiway centre line lights.

- 2.22.7.1.3.4 Odlatujące statki powietrzne: w czasie obowiązywania LVP do startu będą używane RWY 29 lub RWY 15. Na prośbę załogi statku powietrznego lub z ważnych powodów operacyjnych TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 33 lub RWY 11.

Departing aircraft: during LVP, take-offs will be carried out using RWY 29 or RWY 15. At the request of the flight crew or due to important operational reasons, TWR may give clearance for take-off from RWY 33 or RWY 11.

Zajęcie RWY możliwe przez:

- TWY E4 i L (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15),
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

Line-up available via:

- TWY E4 and L (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15),
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli którykolwiek RVR spadnie poniżej 125 m.

Take-offs are prohibited if any of the RVR values is less than 125 m.

Podczas obowiązywania LVP nie dopuszcza się wykonywania operacji startów z pośrednich dystansów drogi startowej.

During LVP no intersection take-off operations are permitted.

2.22.7.1.3.5 KOŁOWANIE W TRAKCIE OBOWIĄZYWANIA LVP

TAXIING DURING LVP

W warunkach RVR poniżej 550 m asysta FOLLOW ME wymagana na drogach kołowania niewyposażonych w sprawne światła linii środkowej.

In RVR conditions less than 550 m, a FOLLOW ME assistance is mandatory on taxiways not equipped with serviceable centre-line lights.

W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) OKĘCIE TWR zapewnia separację pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkami powietrznymi i pojazdami na polu manewrowym.

During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) OKĘCIE TWR provides separation between aircraft, and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.

W celu efektywnego wykorzystania RWY piloci mogą zostać upoważnieni do zbliżenia się do poprzedzającego statku powietrznego znajdującego się w miejscu zatrzymania wyłącznie, gdy system dozoru ruchu naziemnego jest sprawny.

For more efficient RWY use, pilots may be authorized to move closer to a preceding aircraft at a holding position only when the ground movement surveillance is serviceable.

Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o miejsca zatrzymania i pośrednie miejsca oczekiwania (poprzeczki zezwolenia).

Taxiing aircraft will be cleared to a holding position or intermediate holding position (clearance bar).

W warunkach Visibility Conditions 3 asysta FOLLOW ME obowiązkowa na drogach kołowania, na których pokrycie SMR jest niedostępne (patrz 2.20.2) lub gdy system dozoru ruchu naziemnego jest niesprawny, z wyjątkiem gdy tylko jeden statek powietrzny kołuje po TWY A5-8 lub TWY L.

During Visibility Conditions 3, a FOLLOW ME assistance is mandatory on taxiways where SMR coverage is not available (see 2.20.2) or when the ground movement surveillance is unserviceable except when only one aircraft is taxiing via TWYs A5-8 or TWY L.

Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

Flight crews are obliged to report when the aircraft has reached the stand.

- 2.22.7.1.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II lub kategorii III do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżenia użyć sformułowania "Request practice Category II (lub Category III) approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.7.1.3.1 do 2.22.7.1.3.4 nie będą stosowane.

Pilots who wish to practice a CAT II or III approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP: "Request practice Category II (or Category III) approach". In this case, measures described in items 2.22.7.1.3.1 to 2.22.7.1.3.4 will not be applied.

| EPWA AD 2.23 | INFORMACJE DODATKOWE | ADDITIONAL INFORMATION |
|---------------|---|---|
| 2.23.1 | KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW | FLIGHT SCHEDULE COORDINATION |
| 2.23.1.1 | Lotnisko Chopina w Warszawie począwszy od dnia 25 marca 2012 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych. | Warsaw Chopin Airport, as of 25 March 2012, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons. |
| 2.23.1.2 | Wykonanie operacji lotniczej na Lotnisku Chopina w Warszawie wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów. | Landing or take-off at Warsaw Chopin Airport may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator. |
| 2.23.1.3 | Koordinacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych oraz lotów humanitarnych. | Flight schedule coordination applies to IFR and VFR aircraft operations, excluding state aircraft, emergency landings and humanitarian flights. |
| 2.23.1.4 | Podmiotem odpowiedzialnym za koordynację rozkładów lotów na Lotnisku Chopina w Warszawie jest: | The entity responsible for coordinating flight schedules at Warsaw Chopin Airport is: |

| | | |
|--|--|--|
| AIRPORT COORDINATION LIMITED Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines TW18 3BA, United Kingdom E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR): slots@acl-international.com E-mail (ogólne zapytania): poland@acl-international.com E-mail (adres pomocy ze strony ACL): help@acl-uk.org Telefon: +44-208-564-0637 +44-208-564-0621 Strona internetowa: Dostępność slotów: www.online-coordination.com Informacje ogólne: www.acl-international.com Link do alternatywnego dostępu do OCS (w przypadku awarii systemu głównego): https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx Godziny pracy: MON-FRI 0930 - 1800 (0830-1700) UTC (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK) | AIRPORT COORDINATION LIMITED Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines TW18 3BA, United Kingdom E-mail (slot requests in SCR format): slots@acl-international.com E-mail (general queries): poland@acl-international.com E-mail (support from ACL): help@acl-uk.org Phone: +44-208-564-0637 +44-208-564-0621 Website: Slot availability: www.online-coordination.com General information: www.acl-international.com Alternative access to OCS (in the event of failure of the main system): https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx Working hours: MON-FRI 0930 - 1800 (0830-1700) UTC (except for UK holidays) | |
| 2.23.1.5 | Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Slot Guidelines. | Slot allocation is carried out in accordance with the provisions of the Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports and in compliance with the rules and dates specified in IATA Worldwide Slot Guidelines. |
| 2.23.2 | ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE ZAGRANICZNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NA PLYCIE WOJSKOWEJ Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój zagranicznych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowej płycie lotniska z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR. Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 1. Bazy Lotnictwa Transportowego https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ w zakładce „POZOSTAŁE”. | PERMISSION FOR FOREIGN AIRCRAFT TO PARK ON THE MILITARY APRON Irrespective of the clearance for flight, the parking of foreign aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park a foreign aircraft on the military apron requires the submission of a PPR at least 48 HR in advance. The full PPR procedure and request form are available on the website of the 1st Airlift Base https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ in the tab „POZOSTAŁE”. |
| 2.23.3 | PRZYDZIELANIE SLOTÓW W PORZE NOCY | SLOT ALLOCATION AT NIGHT |
| 2.23.3.1 | Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹ mają na celu dotrzymanie warunków wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania. | Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC ¹ , are intended to keep with the constraints imposed by the establishment of the Restricted Use Area. |
| 2.23.3.2 | Służący do zarządzania operacjami w porze nocy Quota Count System wraz z tabelą punktów Quota dla poszczególnych typów statków powietrznych jest szczegółowo opisany na stronie internetowej Lotniska Chopina w Warszawie, pod adresem: https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów. | A detailed description of the Quota Count System for managing night operations and the table of QCS points for individual aircraft types are available on the Warsaw Chopin Airport website https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html and the website of the flight schedule coordinator. |
| 2.23.3.3 | Limit punktów Quota Count dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako parametr koordynacyjny. | The limit value of QCS points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Warsaw Chopin Airport administration as a coordination parameter. |
| 2.23.3.4 | Zakaz planowania operacji lotniczych – Core Night | Core Night rule |
| 2.23.3.4.1 | W godzinach 2230 - 0430 (2130 - 0330) UTC ¹ obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych. Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night. | Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC ¹ the Core Night rule, i.e. the prohibition of planning air operations for this period, shall be in force. Operations which are to be performed at night must not be scheduled to operate during the Core Night period. |
| 2.23.3.4.2 | W porze Core Night dopuszcza się wykonywanie: | During the Core Night period the following operations shall be permitted: |
| a. | lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDA), | state flights (STATE, HEAD, GARDA), |
| b. | lądownań awaryjnych, | emergency landings, |
| c. | lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR). | humanitarian flights (HUM, HOSP, SAR). |
| d. | operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów, | flights operationally delayed (for reasons beyond the control of the carrier) forming a part of a series of slots, |
| e. | przekierowanych przylotów. | diverted inbound flights. |
| 2.23.3.4.3 | W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania. | During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted. |

2.23.3.4.4 Szczegółowe zapisy znajdują się w dokumencie „Zasada lokalna EPWA 1” dostępnym na stronie Koordynatora Rozkładów Lotów pod adresem <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12> w punkcie “Local Guidelines”.

¹⁾ Patrz GEN 2.1.

2.23.4 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

2.23.4.1 MIGRACJA PTAKÓW

Przeloty kluczy gęsi nad Warszawą, w dzień i w nocy, w okresie wędrowki wiosennej (od końca lutego do połowy kwietnia) i jesiennej (w październiku do połowy listopada). Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Wiosną przeloty skierowane są na wschód (E), a jesienią na zachód (W).

Przeloty stad krukowatych: gawronów, kawek odbywają się najczęściej w okolicy THR 15 i THR 11 o świcie i o zmierzchu.

2.23.4.2 OSTRZEŻENIE

W okresie od maja do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na EPWA.

W okresie wędrowek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren lotniska czajki i bociany. Podczas opadów deszczu mogą pojawić się mewy w dużych stadach.

Od czerwca do sierpnia wzmożona aktywność pustulek.

2.23.4.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez sokolnika, przy użyciu ptaków drapieżnych, psa, środków pirotechnicznych i bio-akustycznych. Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrzego z ptakiem dokonywana jest kontrola drogi startowej i statku powietrzego (po lądowaniu).

Na terenie lotniska stosowany jest laser ręczny do płoszenia ptaków.

2.23.4.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Każda obecność ptaków na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez sokolników.

Po zderzeniu statku powietrzego z ptakiem załoga powinna sporządzić MELDUNEK O ZDERZENIU Z PTAKAMI.

2.23.5 ZAKAZ TANKOWANIA Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

2.23.5.1 Zabrania się tankowania oraz roztankowywania samolotów z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z samolotu.

2.23.5.2 Wyjątek stanowią sytuacje awaryjne i niestandardowe (m.in. loty z międzylądowaniem na lotnisku EPWA, loty wykonywane w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, loty wykonywane w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa, loty gdy samolot musiał zawrócić z powietrza na lotnisko EPWA lub samolot musiał zawrócić na stanowisko postojowe po odwołaniu z przyczyn operacyjnych, technicznych, pogodowych lub bezpieczeństwa).

2.23.6 PRÓBY SILNIKÓW

2.23.6.1 Próby silników statków powietrznych może wykonywać tylko uprawniony agent obsługi naziemnej lub personel linii lotniczej po zgłoszeniu i uzyskaniu zgody Kierownika Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu.

2.23.6.2 Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione.

¹⁾ Patrz GEN 2.1

2.23.7 WYKAZ TWY Z PODZIAŁEM NA TYPY ZAINSTALOWANEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO

Stosowane terminy (kody IATA):

TEL - światła krawędzi dróg kołowania
 TCL - światła linii środkowej dróg kołowania
 TCB - światła poprzeczki pośredniego miejsca oczekiwania
 H - światła halogenowe
 L - światła LED
 X - brak światła na TWY
 Inne:
 OZN - oznaczniki odbłaskowe

Detailed information is provided in the document “Local Rule EPWA-1” available on the coordinator’s website: <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12> under “Local Guidelines”.

¹⁾ See GEN 2.1.

BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA

BIRD MIGRATION

The passage of skeins of geese, during the day and the night, in the period of spring migration (from the end of February until mid-April) and autumn migration (in October until mid-November). Usually the bird skeins amount to dozens of birds. In the spring the passages turn to the east (E) and in the autumn - to the west (W).

Passages of corvidae birds: rooks, jackdaws usually take place in the vicinity of THR 15 and THR 11 at dawn and at dusk.

WARNING

There is a greater number of collisions of aircraft with birds at EPWA aerodrome in the period from May until September.

During spring and autumn migrations lapwings and storks may fly within the aerodrome area. Gulls in large herds may appear during rainfalls.

Kestrel activity intensified from June to August.

INSPECTION OF ANIMALS OCCURRENCE

The inspection is carried out by the falconer, with the use of birds of prey, a dog, pyrotechnic and bioacoustics means. After reporting a bird strike, runway and aircraft shall be checked (after landing).

A hand-held bird scaring laser is used at the aerodrome.

REPORTING

Each bird strike hazard in the area of the aerodrome shall be reported to TWR to eliminate the risk by the falconers.

After a bird strike, the crew shall fill in the BIRD STRIKE REPORTING FORM.

PROHIBITION OF FUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

The fuelling and defuelling of aircraft with passengers on board and during embarkation and disembarkation is prohibited.

An exception are emergency and non-standard situations (inter alia flights with a stopover at EPWA aerodrome, flights conducted for the protection of human life and health or prevention of natural disasters, flights conducted as part of actions directly related to the provision of public security and state defence, flights where the aircraft had to divert to EPWA aerodrome or return to the parking stand for operational, technical, weather or safety reasons).

ENGINE TESTS

Aircraft engine checks may be carried out only by authorised handling agent or airline staff after notification to and upon approval of the Airport Duty Officers Supervisor.

Engine tests are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

¹⁾ See GEN 2.1

LIST OF TWY ACCORDING TO NAVIGATIONAL LIGHTING INSTALLED

Glossary (IATA codes):

TEL - TWY edge lighting
 TCL - TWY centre line lighting
 TCB - TWY clearance bar lighting
 H - halogen spotlights
 L - LED lighting
 X - no lights on TWY
 Others:
 OZN - reflective markings

| | TWY | TEL | TCL | TCB | | | TWY | TEL | TCL | TCB |
|----|-----|-------|-----|-----|--|----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | A0 | H | H | H | | 28 | L | H | L | L |
| 2 | A1 | H | H | H | | 29 | M1 | X | L | L |
| 3 | A2 | H | H | H | | 30 | M2 | X | L | L |
| 4 | A3 | H/L | H/L | H/L | | 31 | M3 | X | L | L |
| 5 | A4 | H/L | L | L | | 32 | N1 | L | L | X |
| 6 | A5 | L | L | X | | 33 | N2 | L | L | L |
| 7 | A6 | L | L | L | | 34 | N3 | L | L | L |
| 8 | A7 | L | L | X | | 35 | O1 | H | H | H |
| 9 | A8 | L/OZN | L | L | | 36 | O2 | X | L | L |
| 10 | B1 | OZN | X | X | | 37 | R | L | L | L |
| 11 | B6 | H | X | X | | 38 | S1 | H | H | H |
| 12 | B7 | H | X | X | | 39 | S2 | L | L | L |
| 13 | B8 | H | X | X | | 40 | S3 | H | H | H |
| 14 | C1 | L | L | L | | 41 | U1 | X | L | L |
| 15 | D2 | H | H | H | | 42 | U2 | H | X | X |
| 16 | D3 | H | X | X | | 43 | U3 | X | H | H |
| 17 | D4 | L | L | L | | 44 | W | X | L | L |
| 18 | D5 | OZN | X | X | | 45 | Z1 | H | H | H |
| 19 | E1 | L | H/L | L | | 46 | Z2 | X | H | H |
| 20 | E2 | L | L | L | | 47 | Z3 | X | H | H/L |
| 21 | E3 | L | L | L | | 48 | Z4 | X | H | H |
| 22 | E4 | L | L | L | | 49 | Z5 | X | H | H |
| 23 | G | L | L | L | | 50 | ZB1 | X | H/L | H/L |
| 24 | H1 | H | X | X | | 51 | ZB2 | X | H/L | H/L |
| 25 | H2 | L | L | L | | 52 | ZO1 | X | H/L | H/L |
| 26 | J | X | L | L | | 53 | ZO2 | X | H/L | H/L |
| 27 | K | H | X | X | | - | - | - | - | - |

**2.23.7 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY
MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ**

**GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS
RUNWAY-HOLDING POSITIONS**

| NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/Longitude (E) | NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna / Latitude (N) | Długość geograficzna/Longitude (E) |
|-------|------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------|------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | A0_15 | 52 10 44.03 | 020 57 25.83 | 15 | N1_29_11 | 52 09 55.47 | 020 58 24.83 |
| 2 | D2_33_15 | 52 10 31.73 | 020 57 38.52 | 16 | A5_11_29 | 52 09 44.40 | 020 58 26.72 |
| 3 | S2_33_15 | 52 10 25.60 | 020 57 45.41 | 17 | R_29_11 | 52 09 49.22 | 020 58 39.77 |
| 4 | O1_33_15 | 52 10 14.48 | 020 57 54.36 | 18 | N3 | 52 09 44.61 | 020 58 57.26 |
| 5 | S1_33_15 | 52 10 14.20 | 020 57 54.92 | 19 | E3_29 | 52 09 44.29 | 020 58 59.55 |
| 6 | H2_33_15 | 52 09 18.87 | 020 58 40.36 | 20 | E4_29 | 52 09 43.02 | 020 59 04.04 |
| 7 | A8_33 | 52 09 01.18 | 020 58 59.15 | 21 | L_29 | 52 09 36.74 | 020 58 59.38 |
| 8 | B8_33 | 52 08 55.72 | 020 58 45.90 | 22 | D4_11_29 | 52 10 06.00 | 020 57 18.22 |
| 9 | B7_33 | 52 08 58.58 | 020 58 42.80 | 23 | C1_11 | 52 10 13.25 | 020 56 45.82 |
| 10 | H1_15_33 | 52 09 15.80 | 020 58 31.06 | 24 | N2_29_11 | 52 09 50.04 | 020 58 38.07 |
| 11 | D3_15_33 | 52 10 23.23 | 020 57 31.82 | 25 | 15_11_29 | 52 10 02.07 | 020 57 56.95 |
| 12 | B1_15 | 52 10 39.77 | 020 57 17.94 | 26 | 33_11_29 | 52 09 51.32 | 020 58 06.34 |
| 13 | D3_29_11 | 52 10 14.72 | 020 57 25.10 | 27 | 29_15_33 | 52 09 54.25 | 020 58 10.37 |
| 14 | A4_29_11 | 52 09 56.30 | 020 58 16.32 | 28 | 11_15_33 | 52 09 59.15 | 020 57 52.92 |

MIEJSCA OCZEKIWIANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ W CAT II

RUNWAY-HOLDING POSITIONS CAT II

| NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) | NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna / Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) |
|-------|------------------------|---|---|-------|------------------------|---|---|
| 1 | 29_11_CATII_C1 | 52 10 03.50 | 020 57 12.07 | 2 | 29_11_CATII_A4 | 52 09 58.52 | 020 58 14.39 |

POŚREDNIE MIEJSCA OCZEKIWIANIA

INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

| NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) | NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) |
|-------|------------------------|---|---|-------|------------------------|---|---|
| 1 | A0_A1 | 52 10 45.81 | 020 57 30.95 | 39 | ZO2_U | 52 10 34.89 | 020 58 06.92 |
| 2 | A0_A2 | 52 10 45.44 | 020 57 29.88 | 40 | Z3 | 52 10 36.02 | 020 58 11.86 |
| 3 | W_A1 | 52 10 46.89 | 020 57 34.06 | 41 | Z4_1P | 52 10 37.61 | 020 58 15.85 |
| 4 | A1 | 52 10 43.78 | 020 57 34.87 | 42 | Z4_2P | 52 10 32.63 | 020 58 21.96 |
| 5 | A2_A1 | 52 10 42.53 | 020 57 32.64 | 43 | Z5 | 52 10 32.07 | 020 58 19.10 |
| 6 | A1_U1 | 52 10 38.68 | 020 57 39.32 | 44 | U3_Z | 52 10 33.45 | 020 58 10.99 |
| 7 | A1_D2 | 52 10 37.54 | 020 57 40.32 | 45 | U2_Z | 52 10 36.59 | 020 58 08.03 |
| 8 | A1_W | 52 10 45.46 | 020 57 33.40 | 46 | U2_W | 52 10 43.35 | 020 57 55.53 |
| 9 | S3_A3 | 52 10 32.92 | 020 57 41.54 | 47 | U1_W_U2 | 52 10 43.83 | 020 57 49.87 |
| 10 | D2_A1 | 52 10 34.16 | 020 57 40.44 | 48 | U1_M1 | 52 10 43.28 | 020 57 48.22 |
| 11 | S2 | 52 10 26.48 | 020 57 47.16 | 49 | U1_M1_1 | 52 10 41.96 | 020 57 44.23 |
| 12 | A3_Z | 52 10 29.01 | 020 57 47.77 | 50 | U1_A1 | 52 10 40.74 | 020 57 40.50 |
| 13 | O3_O | 52 10 17.64 | 020 57 57.70 | 51 | M1_U1 | 52 10 40.98 | 020 57 47.66 |
| 14 | O3_Z | 52 10 25.41 | 020 57 50.91 | 52 | M1_Z | 52 10 32.37 | 020 57 55.18 |
| 15 | O2_A | 52 10 16.76 | 020 58 01.28 | 53 | V_Z | 52 10 34.53 | 020 58 03.49 |
| 16 | O2_M | 52 10 17.45 | 020 58 03.36 | 54 | K | 52 10 20.56 | 020 57 26.92 |
| 17 | A4_O | 52 10 14.19 | 020 58 00.71 | 55 | D3_K_1 | 52 10 18.19 | 020 57 27.84 |
| 18 | O1_A | 52 10 15.32 | 020 57 56.91 | 56 | D3_K_2 | 52 10 21.28 | 020 57 30.28 |
| 19 | E2_RE | 52 09 50.94 | 020 58 45.72 | 57 | D5_D4 | 52 10 01.33 | 020 57 13.23 |
| 20 | E2_R | 52 09 53.10 | 020 58 38.06 | 58 | D4_C1 | 52 10 04.24 | 020 57 16.83 |
| 21 | E2_N1 | 52 09 55.29 | 020 58 30.26 | 59 | C1_D5 | 52 10 03.89 | 020 57 10.70 |
| 22 | E2_E3 | 52 09 48.08 | 020 58 55.88 | 60 | A6_G | 52 09 28.69 | 020 58 40.43 |
| 23 | E4_E2 | 52 09 46.02 | 020 59 03.22 | 61 | G_A6 | 52 09 30.02 | 020 58 44.18 |
| 24 | M3_E1 | 52 09 59.33 | 020 58 22.33 | 62 | A6_H2_L | 52 09 22.89 | 020 58 45.49 |
| 25 | M3_O2 | 52 10 16.40 | 020 58 07.43 | 63 | L_A8_H2_A6 | 52 09 23.53 | 020 58 49.57 |
| 26 | M2_O | 52 10 20.10 | 020 58 04.16 | 64 | A8_H2 | 52 09 19.53 | 020 58 48.43 |
| 27 | M2_Z | 52 10 26.81 | 020 57 58.29 | 65 | H2_A6_A8 | 52 09 20.16 | 020 58 44.28 |
| 28 | ZB_A3 | 52 10 27.34 | 020 57 52.20 | 66 | W_U | 52 10 45.80 | 020 57 50.44 |
| 29 | ZB1_M | 52 10 28.04 | 020 57 54.33 | 67 | A4_E1 | 52 09 57.78 | 020 58 15.04 |
| 30 | ZB2_M | 52 10 30.52 | 020 57 59.73 | 68 | A4_J | 52 10 01.56 | 020 58 11.73 |
| 31 | ZB2_U | 52 10 33.70 | 020 58 08.18 | 69 | M3_J | 52 10 03.77 | 020 58 18.46 |
| 32 | Z2_U | 52 10 34.29 | 020 58 07.55 | 70 | M3_J1 | 52 10 01.28 | 020 58 20.63 |
| 33 | Z2_M | 52 10 31.11 | 020 57 59.07 | 71 | E1_J | 52 09 59.03 | 020 58 16.99 |
| 34 | Z1_M | 52 10 28.72 | 020 57 53.93 | 72 | E1_M3 | 52 09 58.07 | 020 58 20.40 |
| 35 | Z_A | 52 10 27.97 | 020 57 51.67 | 73 | J_A4 | 52 10 01.07 | 020 58 15.25 |
| 36 | ZO_A | 52 10 28.61 | 020 57 51.13 | 74 | J_M3 | 52 10 01.82 | 020 58 17.56 |
| 37 | ZO1_M | 52 10 29.49 | 020 57 53.82 | 75 | R_E2 | 52 09 50.74 | 020 58 40.92 |
| 38 | ZO2_M | 52 10 31.79 | 020 57 58.68 | - | - | - | - |

PUNKTY CHARAKTERYSTYCZNE DRÓG KOŁOWANIA

TWY SIGNIFICANT POINTS

| NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) | NR/NR | Nr punktu/ Point No | Szerokość geograficzna/Latitude (N) | Długość geograficzna/ Longitude (E) |
|-------|------------------------|---|---|-------|------------------------|---|---|
|-------|------------------------|---|---|-------|------------------------|---|---|

| | | | | | | | |
|----|-------------|-------------|--------------|-----|------------|-------------|--------------|
| 1 | A0_1 | 52 10 43.49 | 020 57 24.26 | 91 | L_1 | 52 09 21.43 | 020 58 48.01 |
| 2 | A0_B1 | 52 10 42.54 | 020 57 21.55 | 92 | B8_1 | 52 08 55.34 | 020 58 44.74 |
| 3 | B1_1 | 52 10 42.37 | 020 57 21.05 | 93 | B8_2 | 52 08 56.13 | 020 58 40.22 |
| 4 | B1_2 | 52 10 41.93 | 020 57 20.29 | 94 | B6_1 | 52 09 11.96 | 020 58 26.40 |
| 5 | B1_3 | 52 10 41.07 | 020 57 19.36 | 95 | B6_B7_B8 | 52 09 02.34 | 020 58 34.80 |
| 6 | B1_4 | 52 10 39.14 | 020 57 17.26 | 96 | B7 | 52 09 00.60 | 020 58 37.49 |
| 7 | A0_2 | 52 10 45.84 | 020 57 31.05 | 97 | B7_1 | 52 08 57.24 | 020 58 46.32 |
| 8 | W_1 | 52 10 47.77 | 020 57 36.59 | 97 | Z3_1 | 52 10 35.54 | 020 58 10.65 |
| 9 | W_2 | 52 10 47.90 | 020 57 37.14 | 99 | Z3_Z4 | 52 10 36.31 | 020 58 12.59 |
| 10 | W_3 | 52 10 49.09 | 020 57 46.24 | 100 | Z4_1 | 52 10 38.18 | 020 58 17.27 |
| 11 | W_4 | 52 10 48.64 | 020 57 47.96 | 101 | Z4_2 | 52 10 37.25 | 020 58 20.80 |
| 12 | W_5 | 52 10 45.25 | 020 57 50.92 | 102 | Z4_3 | 52 10 30.11 | 020 58 22.59 |
| 13 | U1_1 | 52 10 44.02 | 020 57 50.44 | 103 | Z5_1 | 52 10 31.26 | 020 58 19.80 |
| 14 | U1_2 | 52 10 40.52 | 020 57 39.87 | 104 | Z5_2 | 52 10 35.72 | 020 58 15.91 |
| 15 | A2_1 | 52 10 41.04 | 020 57 36.37 | 105 | M2_3 | 52 10 19.19 | 020 58 04.96 |
| 16 | A2_2 | 52 10 44.01 | 020 57 28.91 | 106 | M2_4 | 52 10 18.77 | 020 58 05.36 |
| 17 | A1_1 | 52 10 45.39 | 020 57 33.46 | 107 | M2_M3 | 52 10 18.26 | 020 58 05.81 |
| 18 | A1_2 | 52 10 37.26 | 020 57 40.56 | 108 | M3_1 | 52 10 17.41 | 020 58 06.55 |
| 19 | A3_1 | 52 10 31.86 | 020 57 45.28 | 109 | M3_2 | 52 10 08.86 | 020 58 14.03 |
| 20 | A3_2 | 52 10 17.75 | 020 57 57.60 | 110 | M3_3 | 52 09 57.37 | 020 58 24.04 |
| 21 | A4_1 | 52 10 14.32 | 020 58 00.59 | 111 | J_1 | 52 10 00.97 | 020 58 14.95 |
| 22 | A4_2 | 52 09 51.59 | 020 58 20.44 | 112 | N2_1 | 52 09 49.86 | 020 58 34.26 |
| 23 | A4_A5 | 52 09 53.97 | 020 58 18.36 | 113 | N2_2 | 52 09 50.10 | 020 58 39.29 |
| 24 | N1_1 | 52 09 54.43 | 020 58 18.89 | 114 | E1_N2 | 52 09 56.57 | 020 58 25.71 |
| 25 | N1_2 | 52 09 54.66 | 020 58 22.92 | 115 | R_1 | 52 09 50.85 | 020 58 41.00 |
| 26 | E1_1 | 52 10 00.01 | 020 58 13.50 | 116 | R_2 | 52 09 47.69 | 020 58 38.61 |
| 27 | S1_1 | 52 10 13.56 | 020 57 54.65 | 117 | N3_1 | 52 09 44.45 | 020 58 54.41 |
| 28 | S1_2 | 52 10 09.77 | 020 57 54.47 | 118 | N3_2 | 52 09 44.69 | 020 58 58.75 |
| 29 | O1_1 | 52 10 13.13 | 020 57 50.28 | 119 | E3_1 | 52 09 45.42 | 020 59 00.40 |
| 30 | O1_O2 | 52 10 16.04 | 020 57 59.09 | 120 | E3_2 | 52 09 42.89 | 020 58 58.51 |
| 31 | O2_1 | 52 10 17.75 | 020 58 04.28 | 121 | E3_3 | 52 09 47.06 | 020 58 59.50 |
| 32 | M2_1 | 52 10 19.01 | 020 58 05.13 | 122 | E4_1 | 52 09 41.63 | 020 59 03.01 |
| 33 | M2_2 | 52 10 27.70 | 020 57 57.51 | 123 | E4_2 | 52 09 44.17 | 020 59 04.90 |
| 34 | S2_1 | 52 10 24.70 | 020 57 44.97 | 124 | E4_3 | 52 09 45.84 | 020 59 03.85 |
| 35 | S2_2 | 52 10 20.97 | 020 57 44.79 | 125 | E4_L | 52 09 39.83 | 020 59 01.67 |
| 36 | S3_1 | 52 10 27.74 | 020 57 38.41 | 126 | H1_1 | 52 09 14.66 | 020 58 27.62 |
| 37 | S3_2 | 52 10 31.10 | 020 57 38.39 | 127 | H1_H2 | 52 09 17.42 | 020 58 35.97 |
| 38 | S3_3 | 52 10 32.75 | 020 57 40.31 | 128 | B8_3 | 52 08 57.20 | 020 58 50.34 |
| 39 | S3_4 | 52 10 32.90 | 020 57 41.45 | 129 | A8_3 | 52 08 59.76 | 020 58 54.83 |
| 40 | ZO_ZB_Z1 | 52 10 26.50 | 020 57 47.21 | 130 | V_2 | 52 10 37.24 | 020 58 00.62 |
| 41 | ZO1_1 | 52 10 28.26 | 020 57 50.08 | 131 | C1_1_11_29 | 52 10 16.30 | 020 56 51.64 |
| 42 | ZO1_2 | 52 10 29.73 | 020 57 54.54 | 132 | C1_2_11_29 | 52 10 15.49 | 020 56 54.55 |
| 43 | ZO2_1 | 52 10 31.20 | 020 57 57.08 | 133 | D3_1_11_29 | 52 10 09.62 | 020 57 15.70 |
| 44 | ZO2_2 | 52 10 33.94 | 020 58 04.53 | 134 | D3_2_11_29 | 52 10 08.81 | 020 57 18.60 |
| 45 | ZO2_3 | 52 10 35.32 | 020 58 08.00 | 135 | D3_3_11_29 | 52 10 07.73 | 020 57 22.41 |
| 46 | Z2_U2_U3_Z3 | 52 10 35.10 | 020 58 09.58 | 136 | D3_4_11_29 | 52 10 06.92 | 020 57 25.33 |
| 47 | Z2_1 | 52 10 33.48 | 020 58 05.51 | 137 | N1_1_11_29 | 52 09 56.60 | 020 58 02.09 |
| 48 | Z2_2 | 52 10 33.23 | 020 58 04.84 | 138 | N1_2_11_29 | 52 09 55.79 | 020 58 05.01 |
| 49 | Z2_3 | 52 10 30.57 | 020 57 57.61 | 139 | A4_1_11_29 | 52 09 53.41 | 020 58 13.46 |
| 50 | Z1_1 | 52 10 29.12 | 020 57 55.15 | 140 | A4_2_11_29 | 52 09 52.57 | 020 58 16.43 |
| 51 | ZB1_1 | 52 10 26.87 | 020 57 50.79 | 141 | A4_3_11_29 | 52 09 51.29 | 020 58 20.98 |

| | | | | | | | |
|----|------------|-------------|--------------|-----|---------------|-------------|--------------|
| 52 | ZB1_2 | 52 10 28.52 | 020 57 55.77 | 142 | A4_4_11_29 | 52 09 50.47 | 020 58 23.91 |
| 53 | ZB1_3_M2 | 52 10 28.17 | 020 57 54.71 | 143 | A5_1_11_29 | 52 09 52.29 | 020 58 17.22 |
| 54 | M2_3_ZB1 | 52 10 27.73 | 020 57 57.48 | 144 | A5_2_11_29 | 52 09 51.48 | 020 58 20.12 |
| 55 | ZB2_1 | 52 10 29.99 | 020 57 58.29 | 145 | N2_1_11_29 | 52 09 52.24 | 020 58 17.65 |
| 56 | ZB2_2 | 52 10 32.73 | 020 58 05.74 | 146 | N2_2_11_29 | 52 09 51.26 | 020 58 21.14 |
| 57 | ZB2_3 | 52 10 34.05 | 020 58 09.06 | 147 | R_1_11_29 | 52 09 47.94 | 020 58 32.95 |
| 58 | U3_1 | 52 10 24.30 | 020 58 18.99 | 148 | R_2_11_29 | 52 09 47.12 | 020 58 35.87 |
| 59 | U2_1 | 52 10 41.23 | 020 58 03.12 | 149 | N3_1_11_29 | 52 09 46.85 | 020 58 36.82 |
| 60 | U2_2 | 52 10 41.99 | 020 58 01.63 | 150 | N3_2_11_29 | 52 09 46.01 | 020 58 39.81 |
| 61 | U2_3 | 52 10 44.00 | 020 57 52.61 | 151 | E3_1_11_29 | 52 09 42.80 | 020 58 51.23 |
| 62 | M1_1 | 52 10 41.48 | 020 57 47.22 | 152 | E3_2_11_29 | 52 09 41.95 | 020 58 54.26 |
| 63 | M1_2 | 52 10 31.79 | 020 57 55.68 | 153 | E4_1_11_29 | 52 09 41.49 | 020 58 55.90 |
| 64 | V_1 | 52 10 34.50 | 020 58 03.52 | 154 | E4_2_11_29 | 52 09 40.67 | 020 58 58.81 |
| 65 | D2_1 | 52 10 34.70 | 020 57 40.86 | 155 | L_1_11_29 | 52 09 41.16 | 020 58 56.86 |
| 66 | D2_2 | 52 10 28.95 | 020 57 36.33 | 156 | L_2_11_29 | 52 09 40.32 | 020 58 59.83 |
| 67 | D2_D3 | 52 10 27.21 | 020 57 34.96 | 157 | A0_1_15_33 | 52 10 41.08 | 020 57 22.88 |
| 68 | D3_D4 | 52 10 08.36 | 020 57 20.08 | 158 | A0_2_15_33 | 52 10 39.16 | 020 57 24.56 |
| 69 | D3_1 | 52 10 23.79 | 020 57 37.89 | 159 | B1_1_15_33 | 52 10 40.94 | 020 57 22.90 |
| 70 | D3_2 | 52 10 25.52 | 020 57 36.39 | 160 | B1_2_15_33 | 52 10 39.21 | 020 57 24.41 |
| 71 | D3_3 | 52 10 25.45 | 020 57 33.57 | 161 | D2_1_15_33 | 52 10 30.63 | 020 57 32.02 |
| 72 | D5_1 | 52 09 59.13 | 020 57 11.51 | 162 | D2_2_15_33 | 52 10 28.90 | 020 57 33.54 |
| 73 | D5_2 | 52 10 02.11 | 020 57 13.83 | 163 | D2_3_15_33 | 52 10 26.21 | 020 57 35.89 |
| 74 | C1_1 | 52 10 03.27 | 020 57 12.92 | 164 | D2_4_15_33 | 52 10 24.37 | 020 57 37.50 |
| 75 | C1_2 | 52 10 10.47 | 020 56 47.23 | 165 | S3_1_15_33 | 52 10 19.79 | 020 57 41.50 |
| 75 | C1_3 | 52 10 12.97 | 020 56 45.62 | 166 | S3_2_15_33 | 52 10 17.81 | 020 57 43.23 |
| 77 | C1_4 | 52 10 15.43 | 020 56 47.44 | 167 | S2_1_15_33 | 52 10 12.23 | 020 57 48.12 |
| 78 | K_1 | 52 10 24.37 | 020 57 14.14 | 168 | O1_1_15_33 | 52 10 11.12 | 020 57 49.08 |
| 79 | K_2 | 52 10 20.17 | 020 57 28.23 | 169 | S2/O1_2_15_33 | 52 10 09.12 | 020 57 50.83 |
| 80 | A8_1 | 52 09 01.77 | 020 59 00.95 | 170 | S1_1_15_33 | 52 10 01.64 | 020 57 57.37 |
| 81 | A8_2 | 52 09 04.04 | 020 59 01.95 | 171 | S1_2_15_33 | 52 09 59.30 | 020 57 59.41 |
| 82 | A8_A6_H2_L | 52 09 21.09 | 020 58 47.07 | 172 | H2_1_15_33 | 52 09 20.85 | 020 58 33.02 |
| 83 | A7_1 | 52 09 20.49 | 020 58 41.97 | 173 | H2_2_15_33 | 52 09 19.12 | 020 58 34.53 |
| 84 | A7_2 | 52 09 25.83 | 020 58 41.98 | 174 | A8_1_15_33 | 52 09 04.45 | 020 58 47.34 |
| 85 | A5_A6 | 52 09 39.52 | 020 58 30.98 | 175 | A8_2_15_33 | 52 09 02.66 | 020 58 48.90 |
| 86 | A5_1 | 52 09 51.06 | 020 58 20.90 | 176 | A8_3_15_33 | 52 09 00.60 | 020 58 50.70 |
| 87 | G_1 | 52 09 27.54 | 020 58 42.34 | 177 | B8_1_15_33 | 52 09 01.45 | 020 58 49.88 |
| 88 | G_2 | 52 09 30.13 | 020 58 44.27 | 178 | B8_2_15_33 | 52 08 59.50 | 020 58 51.58 |
| 89 | G_3 | 52 09 31.59 | 020 58 45.70 | - | - | - | - |
| 90 | G_4 | 52 09 33.80 | 020 58 48.54 | - | - | - | - |

| EPWA AD 2.24 | MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA | AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME |
|-----------------|--|--|
| AD 2 EPWA 1-1-1 | Mapa lotniska - ICAO | Aerodrome Chart - ICAO |
| AD 2 EPWA 1-1-2 | Mapa Lotniska - Rejony Odpowiedzialności | Aerodrome Chart - Areas of Responsibility |
| AD 2 EPWA 1-2-1 | Mapa naziemnego ruchu lotniskowego dla A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY | Aerodrome Ground Movement Chart Taxiways for A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY |
| | Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO | Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO |
| AD 2 EPWA 1-3-1 | Płyty postojowe 1, 7A, 7B, 9 | Aprons 1, 7A, 7B, 9 |
| AD 2 EPWA 1-3-2 | Płyty postojowe 3, 5A, 5B, 5C | Aprons 3, 5A, 5B, 5C |
| AD 2 EPWA 1-3-3 | Płyty postojowe cargo, 12, 13 | Cargo Apron, Aprons 12, 13 |
| AD 2 EPWA 1-3-4 | Płyta postojowa 10 | Apron 10 |
| AD 2 EPWA 1-3-5 | Płyta postojowa 9, wojskowa płyta postojowa | Apron 9, Military Apron |

| | | |
|-------------------|---|---|
| AD 2 EPWA 1-3-6 | Płyta postojowa 2 Mapy przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A | Apron 2 Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A |
| AD 2 EPWA 2-1-1 | RWY 11/29 | RWY 11/29 |
| AD 2 EPWA 2-1-2 | RWY 15/33 Mapy terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO | RWY 15/33 Precision Approach Terrain Charts - ICAO |
| AD 2 EPWA 3-1-1 | RWY 11 | RWY 11 |
| AD 2 EPWA 3-1-2 | RWY 33 Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO | RWY 33 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO |
| AD 2 EPWA 4-2-1-0 | RNAV RWY 11 | RNAV RWY 11 |
| AD 2 EPWA 4-2-2-0 | RNAV RWY 15 | RNAV RWY 15 |
| AD 2 EPWA 4-2-3-0 | RNAV RWY 29 | RNAV RWY 29 |
| AD 2 EPWA 4-2-4-0 | RNAV RWY 33 Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO | RNAV RWY 33 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO |
| AD 2 EPWA 5-3-1-0 | RNAV RWY 11 | RNAV RWY 11 |
| AD 2 EPWA 5-3-2-0 | RNAV RWY 15 | RNAV RWY 15 |
| AD 2 EPWA 5-3-3-0 | RNAV RWY 29 | RNAV RWY 29 |
| AD 2 EPWA 5-3-4-0 | RNAV RWY 33 Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO | RNAV RWY 33 Instrument Approach Charts - ICAO |
| AD 2 EPWA 6-1-1 | ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D) | ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-1-3 | ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D) | ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-1-5 | ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D) | ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-1-7 | ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D) | ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-1-9 | ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D) | ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-2-1 | VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) | VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-2-3 | VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D) | VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-2-5 | VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) | VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-2-7 | VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D) | VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-6-1-1 | RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) | RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-6-2-1 | RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D) | RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-6-3-1 | RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) | RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 6-6-4-1 | RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D) | RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D) |
| AD 2 EPWA 7-2-1 | Trasy dolotowe, odlotowe i przelotowe VFR | VFR arrival, departure and transit routes |
| AD 2 EPWA 7-2-2 | Trasy dolotowe, odlotowe i przelotowe VFR | VFR arrival, departure and transit routes |
| AD 2 EPWA 8-1-1 | Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków | Bird concentrations |

| EPWA AD 2.25 | WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) | VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION |
|--------------|---|--|
|--------------|---|--|

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 6-2-5) oraz RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 6-6-3-1) może być naruszana przez ruchome przeszkody – statki powietrzne przy fizycznym THR 29 (na poprzeczkach zatrzymania TWY E3, E4 oraz L). MAX HGT 76 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 6-2-5) and RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 6-6-3-1) may be penetrated by mobile obstacles – aircraft at physical THR 29 (TWY E3, E4 and L stop bars). MAX HGT 76 ft.

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 6-2-7) oraz RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 6-6-4-1) może być naruszana przez ruchome przeszkody – statki powietrzne przy fizycznym THR 33 (na poprzeczkach zatrzymania TWY B7, B8 oraz A8). MAX HGT 67 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 6-2-7) and RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 6-6-4-1) may be penetrated by mobile obstacles – aircraft at physical THR 33 (TWY B7, B8 and A8 stop bars). MAX HGT 67 ft.