

## AIRAC SUP 73/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

15 JUN 2023

Obowiązuje od / Effective from

08 AUG 2023

Obowiązuje do / Effective to

15 AUG 2023

### TRENINGI I DEFILADA LOTNICZA - WARSZAWA

#### 1. TERMINY i CZAS (UTC)

08 - 15 AUG 2023

Treningi do pokazów: 08 - 14 AUG 2023

Defilada lotnicza: 15 AUG 2023

Dokładny czas aktywności zostanie podany w AUP.

Planowane terminy aktywności:

##### EPTS481 - 482

08 - 14 AUG 2023: treningi do pokazów.

15 AUG 2023: Defilada Lotnicza.

##### EPTR583 - 587

11 - 14 AUG 2023: przelot liderów ugrupowań w ramach treningu, będzie trwał ok. 30 minut.

15 AUG 2023: 0930 - 1430 - Defilada Lotnicza. Dokładny czas aktywności zostanie podany w AUP i będzie trwał ok. 30 minut.

#### 2. STREFY OGRANICZENIA LOTÓW

##### 2.1 STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA)

Strefy TSA wydzielone na potrzeby treningów i pokazów lotniczych. Loty w strefach TSA mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w treningach i pokazach lotniczych.

##### EPTS481 - przestrzeń niesklasyfikowana

Granice poziome:

1.	52 41 11 N	021 12 44 E
2.	52 49 55 N	022 17 54 E
3.	52 48 18 N	022 42 20 E
4.	52 00 30 N	023 02 32 E
5.	51 56 01 N	022 22 51 E
6.	52 03 56 N	022 00 31 E
7.	52 03 40 N	021 37 46 E
8.	52 07 00 N	021 32 41 E
9.	52 10 59 N	021 27 39 E
10.	52 17 00 N	021 26 15 E
11.	52 20 01 N	021 23 36 E
12.	52 26 11 N	021 19 37 E
1.	52 41 11 N	021 12 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND  
Górna granica: 6500 ft AMSL

Z wyłączeniem aktywnego MCTR i MTMA EPMM.

### TRAININGS AND AIR PARADE - WARSZAWA

#### DATES AND TIMES (UTC)

08 - 15 AUG 2023

Air show trainings: 08 - 14 AUG 2023

Air parade: 15 AUG 2023

The specific time of activity will be published in the AUP.

Planned time of activity:

##### EPTS481 - 482

08 - 14 AUG 2023: air show trainings.

15 AUG 2023: Air Parade.

##### EPTR583 - 587

11 - 14 AUG 2023: fights of leaders of the groupings as part of the training - approximately 30 minutes.

15 AUG 2023: Air Parade. The specific time of activity will be published in the AUP and it will take approximately 30 minutes

#### FLIGHT RESTRICTION AREAS

##### TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)

Areas are segregated for trainings and air shows. Flights within the areas may be carried out only by aircraft participating in the trainings and air shows.

##### EPTS481 - unclassified airspace

Lateral limits:

1.	52 41 11 N	021 12 44 E
2.	52 49 55 N	022 17 54 E
3.	52 48 18 N	022 42 20 E
4.	52 00 30 N	023 02 32 E
5.	51 56 01 N	022 22 51 E
6.	52 03 56 N	022 00 31 E
7.	52 03 40 N	021 37 46 E
8.	52 07 00 N	021 32 41 E
9.	52 10 59 N	021 27 39 E
10.	52 17 00 N	021 26 15 E
11.	52 20 01 N	021 23 36 E
12.	52 26 11 N	021 19 37 E
1.	52 41 11 N	021 12 44 E

Vertical limits:

Lower limit: GND  
Upper limit: 6500 ft AMSL

Excluding active MCTR and EPMM MTMA.

#### EPTS482 - przestrzeń niesklasyfikowana

##### Granice poziome:

1. 52 41 11 N 021 12 44 E
2. 52 41 55 N 020 59 23 E
3. 52 53 59 N 021 14 11 E
4. 53 28 58 N 021 58 14 E
5. 53 28 08 N 022 30 57 E
6. 52 49 55 N 022 17 54 E
1. 52 41 11 N 021 12 44 E

##### Granice pionowe:

- Dolna granica: 3500 ft AMSL  
Górna granica: FL 95

#### EPTS482 - unclassified airspace

##### Lateral limits:

1. 52 41 11 N 021 12 44 E
2. 52 41 55 N 020 59 23 E
3. 52 53 59 N 021 14 11 E
4. 53 28 58 N 021 58 14 E
5. 53 28 08 N 022 30 57 E
6. 52 49 55 N 022 17 54 E
1. 52 41 11 N 021 12 44 E

##### Vertical limits:

- Lower limit: 3500 ft AMSL  
Upper limit: FL 95

## 2.2 STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA)

Strefy wydzielone na potrzeby treningów i pokazów lotniczych. Wlot do stref możliwy jest wyłącznie po uzgodnieniu z kierującym lotami.

## TEMPORARY RESERVED AREAS (TRA)

Areas are segregated for trainings and air shows. Entry to the areas is possible only after consultation with the director of flights.

#### EPTR583 - przestrzeń niesklasyfikowana

##### Granice poziome:

1. 52 53 59 N 021 14 11 E
2. 52 56 31 N 020 05 43 E
3. 52 35 18 N 020 39 16 E
4. 52 41 55 N 020 59 26 E
1. 52 53 59 N 021 14 11 E

##### Granice pionowe:

- Dolna granica: 3500 ft AMSL  
Górna granica: FL 95

#### EPTR583 - unclassified airspace

##### Lateral limits:

1. 52 53 59 N 021 14 11 E
2. 52 56 31 N 020 05 43 E
3. 52 35 18 N 020 39 16 E
4. 52 41 55 N 020 59 26 E
1. 52 53 59 N 021 14 11 E

##### Vertical limits:

- Lower limit: 3500 ft AMSL  
Upper limit: FL 95

#### EPTR584 - przestrzeń niesklasyfikowana

##### Granice poziome:

1. 52 24 30 N 020 42 30 E
2. 52 35 18 N 020 39 16 E
3. 52 41 55 N 020 59 26 E
4. 52 41 11 N 021 12 44 E
5. 52 27 50 N 021 18 53 E
1. 52 24 30 N 020 42 30 E

##### Granice pionowe:

- Dolna granica: GND  
Górna granica: 5000 ft AMSL

#### EPTR584 - unclassified airspace

##### Lateral limits:

1. 52 24 30 N 020 42 30 E
2. 52 35 18 N 020 39 16 E
3. 52 41 55 N 020 59 26 E
4. 52 41 11 N 021 12 44 E
5. 52 27 50 N 021 18 53 E
1. 52 24 30 N 020 42 30 E

##### Vertical limits:

- Lower limit: GND  
Upper limit: 5000 ft AMSL

#### EPTR585 - przestrzeń niesklasyfikowana

##### Granice poziome:

1. 52 15 48 N 020 53 40 E
2. 52 24 30 N 020 42 30 E
3. 52 27 50 N 021 18 53 E
4. 52 26 11 N 021 19 37 E
5. 52 20 01 N 021 23 36 E
6. 52 15 08 N 021 00 53 E
7. 52 15 30 N 020 57 30 E
8. 52 15 38 N 020 57 05 E
9. 52 15 48 N 020 55 56 E
1. 52 15 48 N 020 53 40 E

##### Granice pionowe:

- Dolna granica: GND  
Górna granica: 5000 ft AMSL

Z wyłączeniem aktywnego EPD30.

#### EPTR585 - unclassified airspace

##### Lateral limits:

1. 52 15 48 N 020 53 40 E
2. 52 24 30 N 020 42 30 E
3. 52 27 50 N 021 18 53 E
4. 52 26 11 N 021 19 37 E
5. 52 20 01 N 021 23 36 E
6. 52 15 08 N 021 00 53 E
7. 52 15 30 N 020 57 30 E
8. 52 15 38 N 020 57 05 E
9. 52 15 48 N 020 55 56 E
1. 52 15 48 N 020 53 40 E

##### Vertical limits:

- Lower limit: GND  
Upper limit: 5000 ft AMSL

Excluding active EPD30.

#### EPTR586 - przestrzeń niesklasyfikowana

##### Granice poziome:

1. 52 15 28 N 020 57 49 E
2. 52 14 34 N 020 58 34 E
3. 52 06 08 N 021 09 32 E
4. 52 01 32 N 021 15 39 E

#### EPTR586 - unclassified airspace

##### Lateral limits:

1. 52 15 28 N 020 57 49 E
2. 52 14 34 N 020 58 34 E
3. 52 06 08 N 021 09 32 E
4. 52 01 32 N 021 15 39 E

5. 52 03 01 N 021 16 46 E  
6. 52 07 55 N 021 10 37 E  
7. 52 11 03 N 021 06 13 E  
8. 52 15 08 N 021 00 53 E  
1. 52 15 28 N 020 57 49 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: 5000 ft AMSL

**EPTR587 - przestrzeń niesklasyfikowana****Granice poziome:**

1. 52 15 08 N 021 00 53 E  
2. 52 20 01 N 021 23 36 E  
3. 52 17 00 N 021 26 15 E  
4. 52 10 59 N 021 27 39 E  
5. 52 07 00 N 021 32 41 E  
6. 52 03 40 N 021 37 46 E  
7. 51 55 05 N 021 36 00 E  
8. 52 01 32 N 021 15 39 E  
9. 52 03 01 N 021 16 46 E  
10. 52 07 57 N 021 10 36 E  
11. 52 11 03 N 021 06 13 E  
1. 52 15 08 N 021 00 53 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: FL 95

**Z wyłączeniem aktywnego EPD30.**

Ponadto w trakcie treningów i defilady planowane jest wykorzystanie EPTS2 A, B, C, D, E, F i EPTS4 A, B.

**3. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ POKAZÓW LOTNICZYCH**  
Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych

**4. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO**

- 4.1 Strefy EPTR i EPTS wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb: APP WARSZAWA, TWR EPWA, TWR EPMO oraz FIS WARSZAWA.
- 4.2 Strefy EPTR i EPTS podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1/9.2 przez MIL ARO EPMO.
- 4.3 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefach EPTR/EPTS z prędkością większą niż 250 kt IAS będą utrzymywały odległość 500 ft od górnej granicy rejonów oraz 2,5 NM bufora poziomego wewnątrz rejonów.
- 4.4 Loty w strefach EPTR/EPTS statków powietrznych z prędkością nie większą niż 250 kt IAS powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 4.5 Ograniczenia w ruchu lotniczym na lotnisku EPWA, EPMO oraz niedostępne trasy VFR do/z lotniska EPWA, EPMO i EPBC będą opublikowane w formie NOTAM.
- 4.6 Strefy EPTR/EPTS posiadają priorytet w stosunku do cywilnych struktur przestrzeni zarządzanych przez AMC Polska, o ile nie zostanie to określone inaczej w odpowiednich NOTAM/AIP SUP. Priorytet względem struktur wojskowych określi strona wojskowa podczas składania zamówienia w AMC Polska.

**5. INFORMACJE DODATKOWE**

Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonów ograniczeń lotów będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapy.

- KONIEC -

5. 52 03 01 N 021 16 46 E  
6. 52 07 55 N 021 10 37 E  
7. 52 11 03 N 021 06 13 E  
8. 52 15 08 N 021 00 53 E  
1. 52 15 28 N 020 57 49 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: 5000 ft AMSL

**EPTR587 - unclassified airspace****Lateral limits:**

1. 52 15 08 N 021 00 53 E  
2. 52 20 01 N 021 23 36 E  
3. 52 17 00 N 021 26 15 E  
4. 52 10 59 N 021 27 39 E  
5. 52 07 00 N 021 32 41 E  
6. 52 03 40 N 021 37 46 E  
7. 51 55 05 N 021 36 00 E  
8. 52 01 32 N 021 15 39 E  
9. 52 03 01 N 021 16 46 E  
10. 52 07 57 N 021 10 36 E  
11. 52 11 03 N 021 06 13 E  
1. 52 15 08 N 021 00 53 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: FL 95

**Excluding active EPD30.**

Additionally, priority has been assigned for the use of EPTS2 A, B, C, D, E, F and EPTS4 A, B for the purposes of the trainings and the shows.

**AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANISATION OF THE EXERCISE**  
Armed Forces General Command

**ROUTING OF AIR TRAFFIC**

The EPTR and EPTS areas are segregated within the area of responsibility of: WARSZAWA APP, EPWA TWR, EPMO TWR and WARSZAWA FIS.

The EPTR and EPTS areas are to be requested and activated by MIL ARO EPMO in accordance with AIP Poland, ENR 5.2.1 point 8 and points 9.1/9.2.

Crews of aircraft performing flights within the EPTR/EPTS areas at speeds greater than 250 kt IAS will maintain 500 ft from the upper limits of the areas and 2.5 NM inner buffer within the areas.

Flights within EPTR/EPTS at speeds not greater than 250 kt IAS should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.

Air traffic restrictions at EPWA, EPMO aerodromes and unavailable VFR routes to/from EPWA, EPMO and EPBC aerodromes will be published by NOTAM.

The EPTR/EPTS have priority over the remaining airspace structures managed by AMC Poland unless indicated otherwise by a relevant NOTAM/AIP SUP. The priority to military structures will be determined by the military side when placing the order with AMC Poland.

**ADDITIONAL INFORMATION**

Detailed information on the actual activity times of the flight restriction areas will be available from AMC Poland (ASM-3), phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: charts.

- END -





POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8  
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625  
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619  
AFS: EPWWYOYX  
e-mail: ais.poland@pansa.pl  
http://www.ais.pansa.pl

## AIRAC SUP 74/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

15 JUN 2023

Obowiązuje od / Effective from

13 JUL 2023

Obowiązuje do / Effective to

18 APR 2024

### LOTY AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO W REJONIE LOTNISKA EPKP

#### 1. TERMINY

13 JUL 2023 - 18 APR 2024

#### 2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).  
Łączny czas aktywności nie może przekroczyć 3 miesięcy.

#### 3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Wlot do stref możliwy jest wyłącznie za zgodą zarządzającego. Przestrzeń powietrzna klasy G.

##### EPTR460A

###### Granice poziome:

- 50 04 53 N 020 11 32 E
- 50 05 17 N 020 15 14 E
- 50 05 33 N 020 16 49 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 49 59 16 N 020 12 56 E
- 50 01 23 N 020 12 51 E
- 50 04 53 N 020 11 32 E

###### Granice pionowe:

Dolna granica: 2300 ft AMSL  
Górna granica: 6500 ft AMSL

##### EPTR460B

###### Granice poziome:

- 50 05 33 N 020 16 49 E
- 50 07 07 N 020 27 03 E
- 50 02 11 N 020 29 55 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 50 05 33 N 020 16 49 E

###### Granice pionowe:

Dolna granica: 2300 ft AMSL  
Górna granica: 6500 ft AMSL

##### EPTR460C

###### Granice poziome:

- 49 59 16 N 020 12 56 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 50 02 11 N 020 29 55 E
- 50 01 20 N 020 30 25 E
- 49 59 02 N 020 28 48 E
- 49 55 46 N 020 12 53 E
- 49 59 16 N 020 12 56 E

### FLIGHTS OF CRACOW AERO CLUB IN THE AREA OF EPKP AERODROME

#### DATES

13 JUL 2023 - 18 APR 2024

#### TIME (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).  
Total activity time of the area shall not exceed 3 months.

#### TEMPORARY RESERVED AREAS

Entry into the areas is possible with the permission of the operator. Class G airspace.

##### EPTR460A

###### Lateral limits:

- 50 04 53 N 020 11 32 E
- 50 05 17 N 020 15 14 E
- 50 05 33 N 020 16 49 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 49 59 16 N 020 12 56 E
- 50 01 23 N 020 12 51 E
- 50 04 53 N 020 11 32 E

###### Vertical limits:

Lower limit: 2300 ft AMSL  
Upper limit: 6500 ft AMSL

##### EPTR460B

###### Lateral limits:

- 50 05 33 N 020 16 49 E
- 50 07 07 N 020 27 03 E
- 50 02 11 N 020 29 55 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 50 05 33 N 020 16 49 E

###### Vertical limits:

Lower limit: 2300 ft AMSL  
Upper limit: 6500 ft AMSL

##### EPTR460C

###### Lateral limits:

- 49 59 16 N 020 12 56 E
- 49 59 59 N 020 18 37 E
- 50 02 11 N 020 29 55 E
- 50 01 20 N 020 30 25 E
- 49 59 02 N 020 28 48 E
- 49 55 46 N 020 12 53 E
- 49 59 16 N 020 12 56 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: 3500 ft AMSL  
Górna granica: 6500 ft AMSL

**EPTR460D**

**Granice poziome:**

1. 49 55 46 N 020 12 53 E
2. 49 59 02 N 020 28 48 E
3. 49 51 56 N 020 23 50 E
4. 49 49 22 N 020 12 59 E
1. 49 55 46 N 020 12 53 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: 3500 ft AMSL  
Górna granica: 6500 ft AMSL

**4. ZARZĄDZAJĄCY**

Aeroklub Krakowski  
POBIEDNIK RADIO 118,605 MHz

**5. INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefy wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb APP KRAKÓW i FIS KRAKÓW.
- 5.2 Loty powinny być wykonywane z prędkościami poniżej 250 kt IAS, zgodnie z przepisami dla lotów VFR, z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefami oraz z dala od przydzielonych granic stref, bez ich naruszania.
- 5.3 Strefa EPTR460 podlega procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez organizatora.

Patrz: mapa.

**Vertical limits:**

Lower limit: 3500 ft AMSL  
Upper limit: 6500 ft AMSL

**EPTR460D**

**Lateral limits:**

1. 49 55 46 N 020 12 53 E
2. 49 59 02 N 020 28 48 E
3. 49 51 56 N 020 23 50 E
4. 49 49 22 N 020 12 59 E
1. 49 55 46 N 020 12 53 E

**Vertical limits:**

Lower limit: 3500 ft AMSL  
Upper limit: 6500 ft AMSL

**MANAGING**

Krakowski Aero Club  
POBIEDNIK RADIO 118.605 MHz

**ADDITIONAL INFORMATION**

The areas are segregated within the area of responsibility of KRAKÓW APP and KRAKÓW FIS.

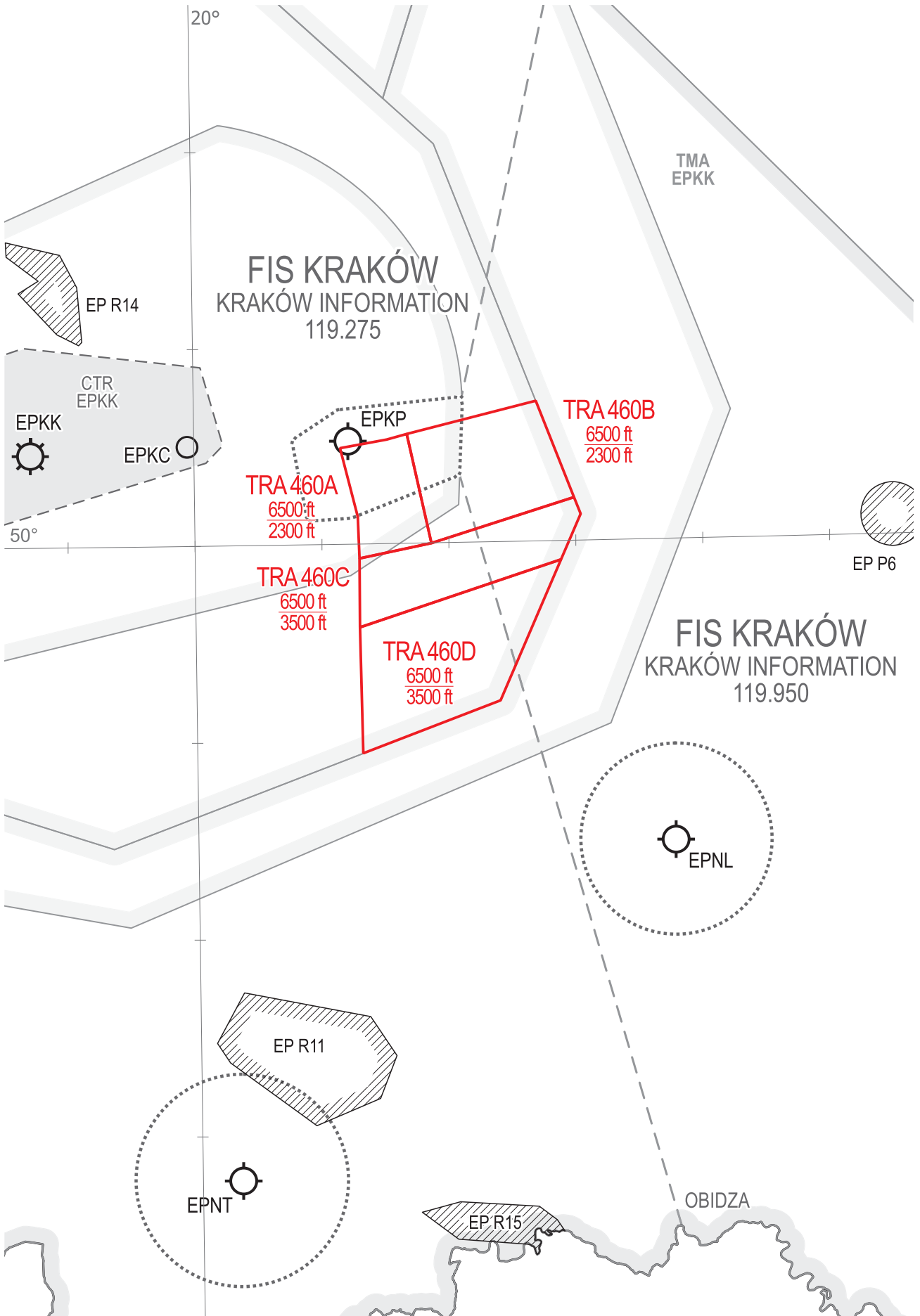
Flights within the area will be conducted at speeds not greater than 250 kt IAS and under VFR, at speeds giving adequate opportunity to observe any traffic or obstacles in time to avoid collision with traffic outside the area and clear of the allocated area limits without infringing them.

EPTR460 area is to be requested and activated by the organiser according to AIP Poland ENR 5.2.1, points 8 and 9.1.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8  
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625  
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619  
AFS: EPWWYOYX  
e-mail: ais.poland@pansa.pl  
http://www.ais.pansa.pl

## AIRAC SUP 75/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

15 JUN 2023

Obowiązuje od / Effective from

13 JUL 2023

Obowiązuje do / Effective to

18 APR 2024

### LOTY SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH W REJONIE MIŃSKA MAZOWIECKIEGO

#### 1. TERMINY

13 JUL 2023 - 18 APR 2024

#### 2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

#### 3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Wlot do stref możliwy jest wyłącznie po uzgodnieniu z zarządzającym.  
Przestrzeń powietrzna klasy D.

##### EPTR598

###### Granice poziome:

1.	52 29 49 N	022 10 49 E
2.	52 27 08 N	022 43 17 E
3.	52 22 41 N	022 39 14 E
4.	52 16 57 N	022 36 52 E
5.	52 10 01 N	022 39 52 E
6.	52 07 44 N	022 21 33 E
7.	52 18 37 N	022 19 13 E
1.	52 29 49 N	022 10 49 E

###### Granice pionowe:

Dolna granica: 2500 ft AMSL  
Górna granica: FL 95

##### EPTR599

###### Granice poziome:

1.	52 04 02 N	022 00 31 E
2.	52 05 40 N	022 01 54 E
3.	52 08 36 N	022 00 25 E
4.	52 17 36 N	021 55 51 E
5.	52 22 05 N	021 53 34 E
6.	52 25 59 N	021 51 34 E
7.	52 25 45 N	022 04 45 E
8.	52 29 49 N	022 10 49 E
9.	52 18 37 N	022 19 13 E
10.	52 07 44 N	022 21 33 E
11.	52 03 55 N	022 15 53 E
1.	52 04 02 N	022 00 31 E

###### Granice pionowe:

Dolna granica: 1500 ft AMSL  
Górna granica: 2000 ft AMSL

#### 4. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

Częstotliwość: 120.775 MHz  
Znak wywoławczy: MIŃSK ZBLIŻANIE

### MILITARY FLIGHTS IN THE VICINITY OF MIŃSK MAZOWIECKI

#### DATES

13 JUL 2023 - 18 APR 2024

#### TIME (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

#### TEMPORARY RESERVED AREAS

Entry into the area is possible only by arrangement with the operator.  
Class D airspace.

##### EPTR598

###### Lateral limits:

1.	52 29 49 N	022 10 49 E
2.	52 27 08 N	022 43 17 E
3.	52 22 41 N	022 39 14 E
4.	52 16 57 N	022 36 52 E
5.	52 10 01 N	022 39 52 E
6.	52 07 44 N	022 21 33 E
7.	52 18 37 N	022 19 13 E
1.	52 29 49 N	022 10 49 E

###### Vertical limits:

Lower limit: 2500 ft AMSL  
Upper limit: FL 95

##### EPTR599

###### Lateral limits:

1.	52 04 02 N	022 00 31 E
2.	52 05 40 N	022 01 54 E
3.	52 08 36 N	022 00 25 E
4.	52 17 36 N	021 55 51 E
5.	52 22 05 N	021 53 34 E
6.	52 25 59 N	021 51 34 E
7.	52 25 45 N	022 04 45 E
8.	52 29 49 N	022 10 49 E
9.	52 18 37 N	022 19 13 E
10.	52 07 44 N	022 21 33 E
11.	52 03 55 N	022 15 53 E
1.	52 04 02 N	022 00 31 E

###### Vertical limits:

Lower limit: 1500 ft AMSL  
Upper limit: 2000 ft AMSL

#### RADIO COMMUNICATION

Frequency: 120.775 MHz  
Call sign: MIŃSK APPROACH



5. **INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefy wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefy podczas aktywności przyjmują klasę przestrzeni "D" – przestrzeń kontrolowana ze służbą ATC zapewnianą przez organ wojskowy.
- 5.3 Strefy zamawiane będą w AMC Polska zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska – ENR 5.2.1. pkt 8 oraz pkt 9.2. przez BOZ Mińsk Mazowiecki.
- 5.4 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR będą dostępne w AMC Polska (ASM 3) tel. +48-22-574-5733 - 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

**ADDITIONAL INFORMATION**

The areas are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

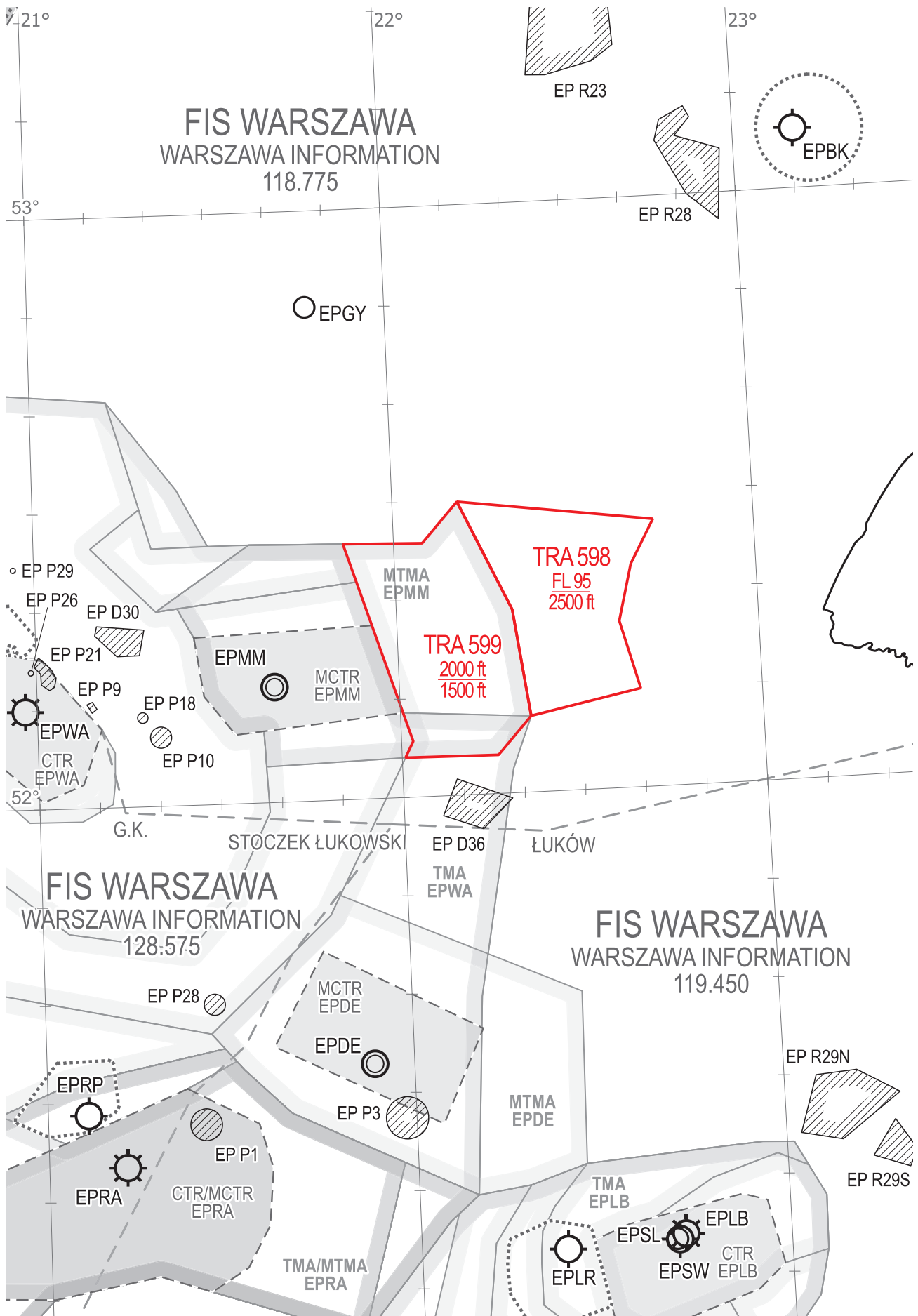
During activity of the areas the airspace is class "D". Controlled airspace with ATC service provided by the military authority.

The areas are to be requested by MIŃSK MAZOWIECKI ARO in AMC Poland, in accordance with procedures published in AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.

Detailed information on the actual activity times of the areas EPTR will be available from AMC Poland (ASM 3), phone: +48-22-574-5733 - 35.

See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8  
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625  
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619  
AFS: EPWWYOYX  
e-mail: ais.poland@pansa.pl  
http://www.ais.pansa.pl

## AIRAC SUP 76/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date  
**15 JUN 2023**

Obowiązuje od / Effective from  
**13 JUL 2023**

Obowiązuje do / Effective to  
**31 DEC 2023**

### DZIAŁALNOŚĆ LOTNICTWA WOJSKOWEGO W REJONIE RZESZOWA

#### 1. TERMINY

13 JUL 2023 - 31 DEC 2023

Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

#### 2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

#### 3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Przestrzeń niesklasyfikowana.

#### EPTR500

##### Granice poziome:

- 50 22 37 N 021 45 13 E
- 50 29 20 N 022 31 14 E
- 50 25 35 N 022 41 27 E
- 50 20 51 N 022 47 55 E
- 49 57 57 N 023 08 18 E

następnie wzdłuż granicy do punktu:

- 49 48 32 N 022 56 24 E
- 49 50 09 N 021 45 18 E
- 50 22 37 N 021 45 13 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 225

#### EPTR501

##### Granice poziome:

- 51 02 20 N 022 55 25 E
- 50 57 08 N 023 54 23 E
- 50 33 44 N 023 56 53 E
- 50 21 05 N 023 36 00 E
- 49 58 52 N 023 07 30 E
- 50 10 49 N 022 56 52 E
- 50 20 51 N 022 47 55 E
- 50 25 35 N 022 41 27 E
- 50 29 20 N 022 31 14 E
- 50 22 37 N 021 45 13 E
- 50 48 07 N 022 06 23 E
- 50 53 57 N 022 35 58 E
- 51 02 20 N 022 55 25 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 225

### MILITARY AVIATION ACTIVITY IN THE VICINITY OF RZESZÓW

#### DATES

13 JUL 2023 - 31 DEC 2023

Total activity time of the area will not exceed 90 days.

#### TIME (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

#### TEMPORARY RESERVED AREAS

Airspace is unclassified.

#### EPTR500

##### Lateral limits:

- 50 22 37 N 021 45 13 E
- 50 29 20 N 022 31 14 E
- 50 25 35 N 022 41 27 E
- 50 20 51 N 022 47 55 E
- 49 57 57 N 023 08 18 E

then along the state border to point:

- 49 48 32 N 022 56 24 E
- 49 50 09 N 021 45 18 E
- 50 22 37 N 021 45 13 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 225

#### EPTR501

##### Lateral limits:

- 51 02 20 N 022 55 25 E
- 50 57 08 N 023 54 23 E
- 50 33 44 N 023 56 53 E
- 50 21 05 N 023 36 00 E
- 49 58 52 N 023 07 30 E
- 50 10 49 N 022 56 52 E
- 50 20 51 N 022 47 55 E
- 50 25 35 N 022 41 27 E
- 50 29 20 N 022 31 14 E
- 50 22 37 N 021 45 13 E
- 50 48 07 N 022 06 23 E
- 50 53 57 N 022 35 58 E
- 51 02 20 N 022 55 25 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 225

**EPTR502****Granice poziome:**

1.	51 25 19 N	023 27 14 E
2.	50 59 06 N	023 53 27 E
3.	50 57 08 N	023 54 23 E
4.	51 01 18 N	023 07 38 E
5.	51 17 33 N	023 05 57 E
6.	51 20 44 N	023 03 12 E
7.	51 23 11 N	023 01 05 E
1.	51 25 19 N	023 27 14 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 225

**EPTR502****Lateral limits:**

1.	51 25 19 N	023 27 14 E
2.	50 59 06 N	023 53 27 E
3.	50 57 08 N	023 54 23 E
4.	51 01 18 N	023 07 38 E
5.	51 17 33 N	023 05 57 E
6.	51 20 44 N	023 03 12 E
7.	51 23 11 N	023 01 05 E
1.	51 25 19 N	023 27 14 E

**Vertical limits:**

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 225

**3.1 STREFY FBZ (FBZ):****EPTR501Z****Granice poziome:**

1.	51 05 02 N	022 54 24 E
2.	50 59 28 N	023 57 26 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

3.	49 55 45 N	023 05 37 E
4.	50 19 20 N	022 44 36 E
5.	50 23 33 N	022 38 50 E
6.	50 26 35 N	022 30 35 E
7.	50 19 44 N	021 43 46 E
8.	50 22 09 N	021 40 15 E
9.	50 50 16 N	022 03 33 E
10.	50 56 19 N	022 34 10 E
1.	51 05 02 N	022 54 24 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 225

**EPTR502Z****Granice poziome:**

1.	51 25 15 N	022 54 34 E
2.	51 28 06 N	023 29 20 E
3.	51 19 15 N	023 38 15 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

4.	50 56 55 N	023 58 47 E
5.	50 53 58 N	024 00 10 E
6.	50 59 00 N	023 03 45 E
7.	51 16 49 N	023 01 53 E
1.	51 25 15 N	022 54 34 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 225

**3.2 RESTRYKCJE FUA:**

EPTR501R - NOT AVBL FOR TRAFFIC EXC WITH RFL ABOVE FL95  
EPTR501ZR - NOT AVBL FOR TRAFFIC EXC DEP/ARR EPLB, EPRZ  
EPTR502R - NOT AVBL FOR TRAFFIC  
EPTR502ZR - NOT AVBL FOR TRAFFIC

**4. ORGANIZATOR**

Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego  
tel.: +48-261-828-202

**5. INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefy EPTR500-502 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służb ACC WARSZAWA, TWR RZESZÓW, FIS WARSZAWA i FIS KRAKÓW.
- 5.2 Strefy podlegają procedurze zamawiania oraz aktywacji i dezaktywacji w AMC Polska przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt. 8 i 9.
- 5.3 Strefy EPTR500-502 są dostępne do zamawiania i aktywacji w godzinach 0800-1000 (0700-0900), 1200-1400 (1100-1300), 1600-1800 (1500-1700).

**FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ):****EPTR501Z****Lateral limits:**

1.	51 05 02 N	022 54 24 E
2.	50 59 28 N	023 57 26 E

then along the state border to point:

3.	49 55 45 N	023 05 37 E
4.	50 19 20 N	022 44 36 E
5.	50 23 33 N	022 38 50 E
6.	50 26 35 N	022 30 35 E
7.	50 19 44 N	021 43 46 E
8.	50 22 09 N	021 40 15 E
9.	50 50 16 N	022 03 33 E
10.	50 56 19 N	022 34 10 E
1.	51 05 02 N	022 54 24 E

**Vertical limits:**

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 225

**EPTR502Z****Lateral limits:**

1.	51 25 15 N	022 54 34 E
2.	51 28 06 N	023 29 20 E
3.	51 19 15 N	023 38 15 E

then along the state border to point:

4.	50 56 55 N	023 58 47 E
5.	50 53 58 N	024 00 10 E
6.	50 59 00 N	023 03 45 E
7.	51 16 49 N	023 01 53 E
1.	51 25 15 N	022 54 34 E

**Vertical limits:**

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 225

**EU RESTRICTIONS**

EPTR501R - NOT AVBL FOR TRAFFIC EXC WITH RFL ABOVE FL95  
EPTR501ZR - NOT AVBL FOR TRAFFIC EXC DEP/ARR EPLB, EPRZ  
EPTR502R - NOT AVBL FOR TRAFFIC  
EPTR502ZR - NOT AVBL FOR TRAFFIC

**ORGANISER**

Command of the Air Operations Centre – Air Component Command  
phone: +48-261-828-202

**ADDITIONAL INFORMATION**

The areas are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA ACC, RZESZÓW TWR, WARSZAWA FIS and KRAKÓW FIS.  
The areas are to be requested and activated/deactivated at AMC Poland by the organiser, in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.  
Areas EPTR500-502 are available for requesting and activation in hours: 0800-1000 (0700-0900), 1200-1400 (1100-1300), 1600-1800 (1500-1700).

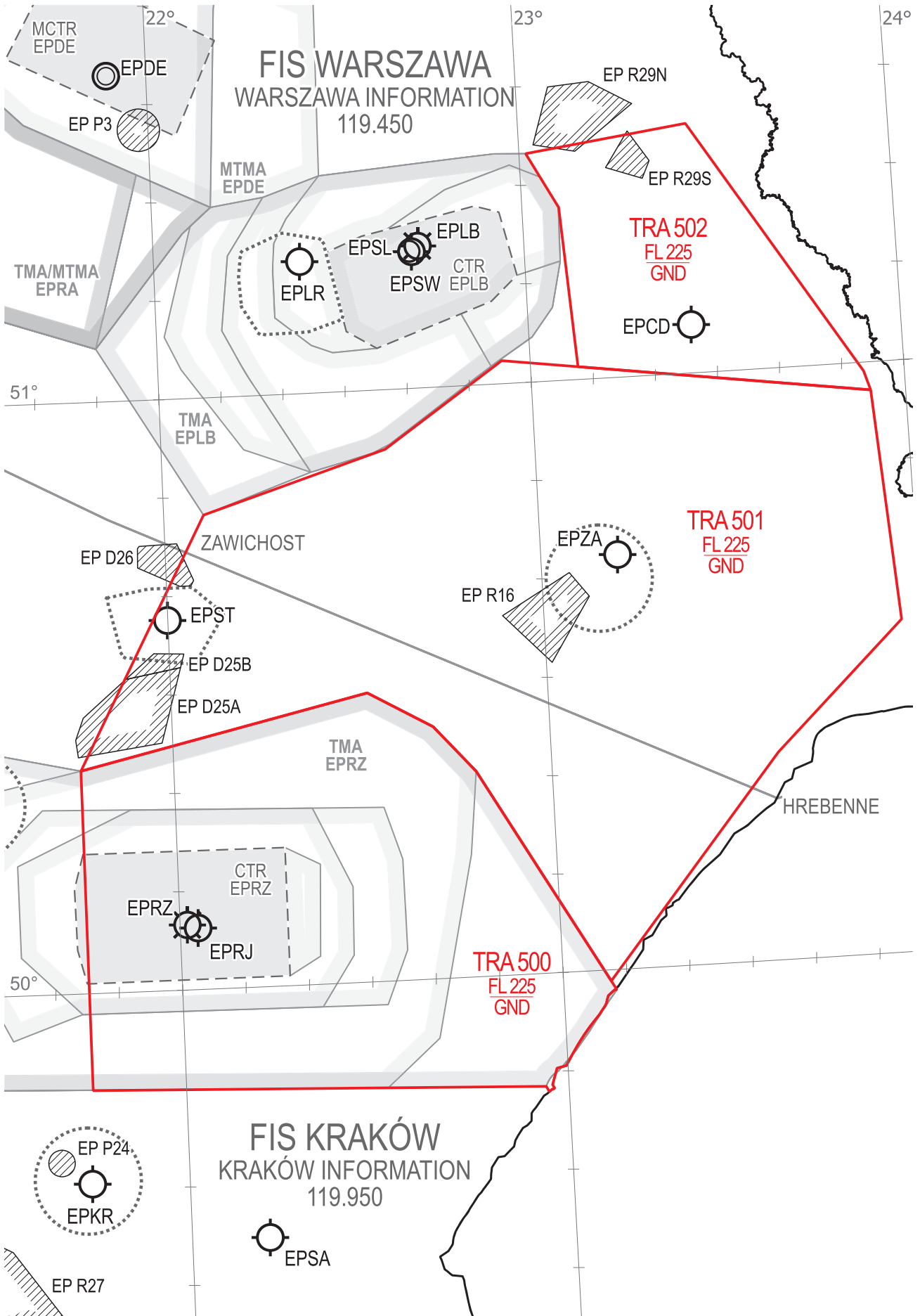
- |     |  |  |
|-----|--|--|
| 5.4 | Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.  | Flights within the areas should be conducted according to provisions specified in AIP Poland ENR 5.2.1.  |
| 5.5 | Strefy EPTR500-502 mają priorytet nad innymi kolizyjnymi strukturami przestrzeni, chyba że SSRL/DORSZ określi inaczej.                   | Areas EPTR500-502 have priority over other collision airspace, unless Command of Air Traffic Service/ Polish Armed Forces Operational Command to decide otherwise. |
| 5.6 | Organizator ma obowiązek skoordynowania działań ze Strażą Graniczną aby zapewnić bezkolizyjność ze strefami EPTR wzdłuż granicy.         | The organizer is required to coordinate with the Border Guard to ensure conflict-free operation with EPTR areas along the border.                                  |
| 5.7 | Strefy nie będą wykorzystywane częściej niż 2 razy w tygodniu po 2 HR.   | Areas will be not used more more than twice a week for 2 HR.   |
| 5.8 | Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR będą dostępne w AMC Polska (ASM 3) tel. +48-22-574-5733 - 35. | Detailed information on the actual activity times of the areas EPTR will be available from AMC Poland (ASM 3), phone: +48-22-574-5733 - 35.                        |

Patrz: mapa.

See: chart.

**- KONIEC -**

**- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



## AIRAC SUP 77/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

15 JUN 2023

Obowiązuje od / Effective from

03 AUG 2023

Obowiązuje do / Effective to

06 AUG 2023

### 18. MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONOWE – NAŁĘCZÓW 2023

#### 1. TERMINY I CZAS (UTC)

03 AUG 2023: 1500 – 1830

04 AUG 2023: 0330 – 0630 oraz 1500 – 1830

05 AUG 2023: 0330 – 0630 oraz 1500 – 1830

06 AUG 2023: 0330 – 0630

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

#### 2. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia lotów balonowych w ramach 18. Międzynarodowych Zawodów Balonowych – Nałęczów 2023. Przestrzeń klasy G.

#### EPTR357

##### Granice poziome:

Koło o promieniu 25 km i środku w punkcie o współrzędnych:

51 17 17 N 022 12 20 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 5000 ft AMSL

#### 4. ORGANIZATOR

Aerostat Club

Tel.kom: +48 577-540-707 lub +48 577-535-144

#### 5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR357 zlokalizowana jest w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA.

5.2 Strefa EPTR357 podlega procedurze zamawiania i aktywacji w AMC Polska zgodnie z AIP Polska, ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.2.

5.3 W strefie EPTR357 odbywać się będą loty balonowe. Wlot innych statków powietrznych dozwolony za zgodą organizatorów zawodów.

5.4 Loty w strefie odbywają się z wyłączeniem CTR LUBLIN, TMA LUBLIN, MCTR EPDE, MTMA EPDE oraz EPP3 PUŁAWY.

5.5 Podczas aktywności EPTR357 nie dopuszcza się aktywności MRT5.

5.6 Strefa EPTR357 posiada priorytet nad EPTR182 B. W godzinach aktywności EPTR357, EPTS5 D dostępna od 5500 ft AMSL.

5.7 W czasie aktywności strefy loty w kolizyjnych strefach EPTR4 F oraz EPTR5 G mogą odbywać się zgodnie z ENR 5.2.1 punkt 10.6.

5.8 Loty balonowe w EPTR170 są możliwe po wcześniejszym uzgodnieniu organizatora zawodów z zarządzającym strefą - Aeroklubem Lubelskim, (tel.: +48-603-303-226).

5.9 Załogi wykonujące loty w wydzielonej strefie będą utrzymywać łączność radiową na częstotliwości 121,390 MHz, znak wywoławczy: RADAWIEC RADIO.

### 18th INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIPS – NAŁĘCZÓW 2023

#### DATES AND TIME (UTC)

03 AUG 2023: 1500 – 1830

04 AUG 2023: 0330 – 0630 and 1500 – 1830

05 AUG 2023: 0330 – 0630 and 1500 – 1830

06 AUG 2023: 0330 – 0630

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

#### TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for the purposes of securing balloon flights carried out within the scope of the 18th International Balloon Championships - Nałęczów 2023. Class G airspace.

#### EPTR357

##### Lateral limits:

A circle of 25 km radius centred at point:

51 17 17 N 022 12 20 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 5000 ft AMSL

#### ORGANISER

Aerostat Club

Phone: +48 577-540-707 or +48-577-535-144

#### ADDITIONAL INFORMATION

The area EPTR357 is located within the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

The area EPTR357 is to be requested and activated by AMC Poland according to AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.

Balloon flights will be carried out within EPTR357. Flights of other aircraft are possible after obtaining permission from the organiser of the championships.

Flights within the area are carried out excluding LUBLIN CTR, LUBLIN TMA, EPDE MCTR, EPDE MTMA as well as EPP3 PUŁAWY area.

During activity of EPTR357, the activity of MRT5 is not permitted.

EPTR357 has priority over EPTR182 B. During the activity of EPTR357, EPTS5 D is available from 5500 ft AMSL.

During activity of the area flights within conflict areas EPTR4 F and EPTR5 G may be carried out in accordance with ENR 5.2.1 point 10.6.

Balloon flights within EPTR170 are possible after prior consultation between the championships organiser and the area operator Lubelski Aero Club (phone: +48-603-303-226).

Crews of the balloons flying within the segregated area shall maintain radio communications on frequency 121.390 MHz, call sign RADAWIEC RADIO.



- 5.10 Loty w strefie wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody, w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza rejonem. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic rejonu, bez ich naruszania.
- 5.11 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego zakresu wysokości i czasu aktywności rejonu ograniczeń lotów będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-57-33 – 35.

Flights within the area will be performed under VFR at speeds ensuring the ability to spot other traffic or obstacle, within the time sufficient to avoid a collision with traffic outside the area. The operations shall be performed away from the designated area boundaries and without infringing them.

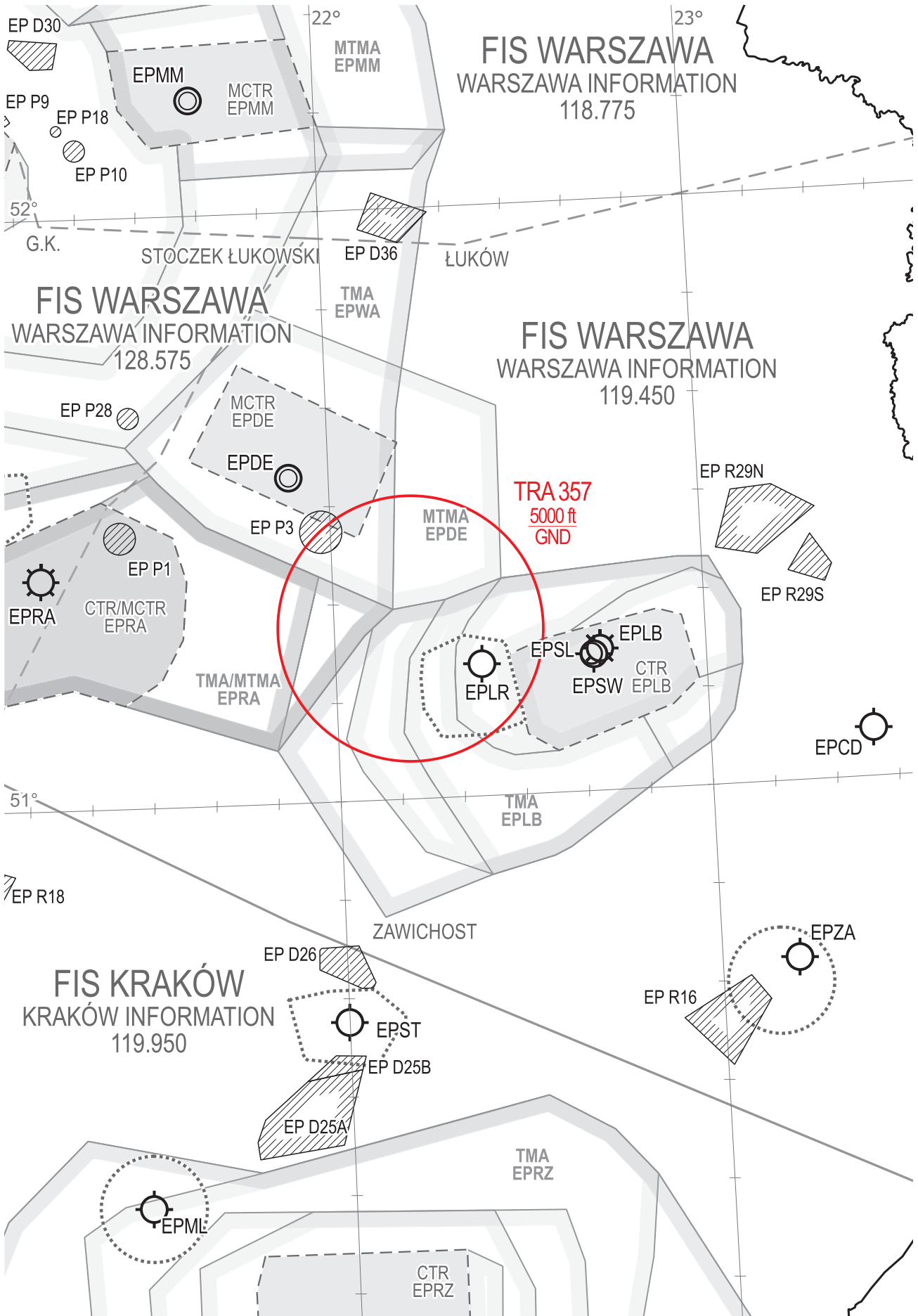
Detailed information on the actual levels and activity time of the flight restriction area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-57-33 – 35.

Patrz: mapa.

See: chart.

**- KONIEC -**

**- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8  
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625  
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619  
AFS: EPWWYOYX  
e-mail: ais.poland@pansa.pl  
http://www.ais.pansa.pl

## AIRAC SUP 78/23 (AD 2 EPMO)

Data publikacji / Publication date

15 JUN 2023

Obowiązuje od / Effective from

13 JUL 2023

Obowiązuje do / Effective to

14 OCT 2023

### PRACE REMONTOWE NA LOTNISKU WARSZAWA/ MODLIN (EPMO)

#### 1. CZAS OBOWIĄZYWANIA SUPLEMENTU

Termin rozpoczęcia prac: rozpoczęte.  
Termin zakończenia prac: 14 OCT 2023.

#### 2. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

Zamknięcie fragmentu TWY A2 (TWY A2 na wysokości płyty odlodzeniowej) oraz skrzyżowania TWY A1, TWY A2, TWY C.

TWY C z przeznaczeniem tylko do zawracania samolotów do kodu A.  
APN 1 stanowisko 1 - mijanka dla dwóch samolotów do kodu C.

APN SW mijanka dla dwóch samolotów: jednego do kodu B i jednego do kodu C.

Loty szkolne i treningowe niedostępne. Zakaz nie dotyczy użytkowników bazujących na lotnisku Warszawa/Modlin.

W przypadku nieregularności spodziewane dodatkowe obostrzenia w ruchu lotniskowym i lotniczym.

Lotnisko niedostępne dla samolotów kodu D i E.

#### 3. INFORMACJE DODATKOWE

W przypadku dodatkowych utrudnień informacje będą publikowane za pomocą depeesz NOTAM.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

### RENOVATION WORKS AT WARSZAWA/MODLIN (EPMO) AERODROME

#### TIME OF APPLICABILITY

Date of commencement: in progress.  
Date of completion: 14 OCT 2023.

#### OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

TWY A2 portion (TWY A2 abeam de-icing pad) and intersection of TWY A1, TWY A2 and TWY C closed.

TWY C restricted to Code A aeroplanes.

APN 1 stand 1 – place where two Code C aeroplanes can safely pass each other.

APN SW – place where two aeroplanes (one of Code B and one of Code C) can safely pass each other.

Training flights are not permitted. The restriction does not apply to users based at Warszawa/Modlin aerodrome.

Additional restrictions to aerodrome movements and air traffic may be imposed in the event of irregularities.

Aerodrome not available to Code D and E aeroplanes.

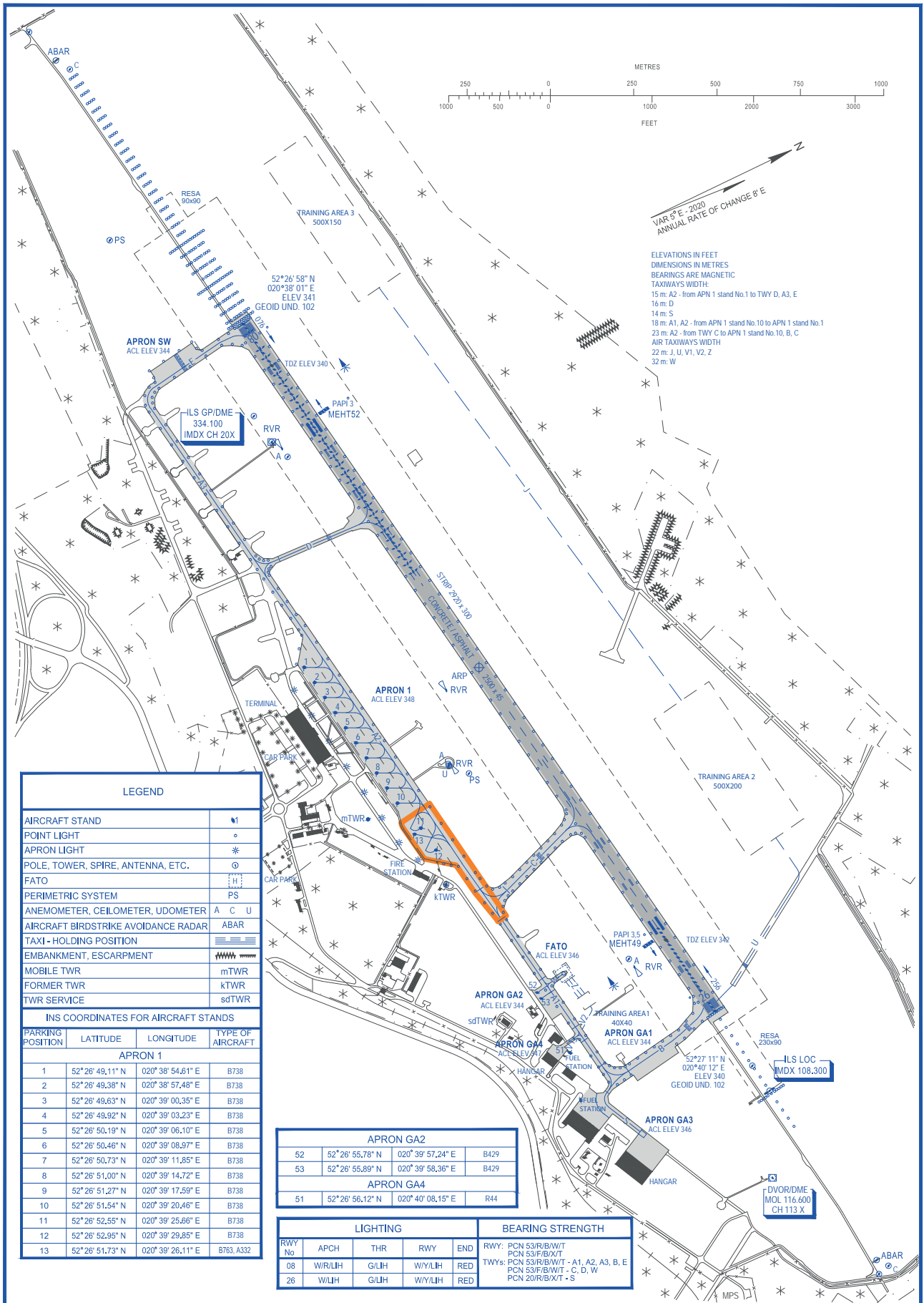
#### ADDITIONAL INFORMATION

In the event of additional obstructions information will be published by NOTAM.

See: chart.

- END -

APPENDIX A



NOT TO SCALE

## AIRAC SUP 79/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date  
**15 JUN 2023**

Obowiązuje od / Effective from  
**17 JUL 2023**

Obowiązuje do / Effective to  
**28 JUL 2023**

### ĆWICZENIE WOJSKOWE WAWELBERG BRIDGES

- TERMIN**  
17 – 28 JUL 2023
- CZAS (UTC)**  
Zgodnie z AUP.  
Codziennie: 2000 - 2200.
- STREFY CZASOWO REZERWOWANE**  
Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia lotów śmigłowców, skoków spadochronowych oraz zrzutu zasobników. W trakcie aktywności stref przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

#### EPTR412 (Grodzicz)

**Granice poziome:**

Koło o promieniu 4 km i środku w punkcie:  
50 41 43 N 018 14'48 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: 2000 ft AMSL

#### EPTR413 (Dąbrówka)

**Granice poziome:**

Koło o promieniu 4 km i środku w punkcie:  
50 31 28 N 018 28 18 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: 2000 ft AMSL

#### EPTR414 (Łomnica)

**Granice poziome:**

Koło o promieniu 3 km i środku w punkcie:  
50 48 38 N 018 32 37 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: 2000 ft AMSL

#### EPTR415 (Molna)

**Granice poziome:**

Koło o promieniu 4 km i środku w punkcie:  
50 46 40 N 018 38 28 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND  
Górna granica: 2000 ft AMSL

### WAWELBERG BRIDGES MILITARY EXERCISE

- DATES**  
17 – 28 JUL 2023
- TIMES (UTC)**  
According to the AUP.  
Daily: 2000 - 2200.
- TEMPORARY RESERVED AREAS**  
Areas designated for safeguarding helicopters flights, parachute jumps and jettison of aircraft stores. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry to the area only upon agreement with the organiser.

#### EPTR412 (Grodzicz)

**Lateral limits:**

Circle of 4 km radius centred at point:  
50 41 43 N 018 14 48 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: 2000 ft AMSL

#### EPTR413 (Dąbrówka)

**Lateral limits:**

Circle of 4 km radius centred at point:  
50 31 28 N 018 28 18 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: 2000 ft AMSL

#### EPTR414 (Łomnica)

**Lateral limits:**

Circle of 3 km radius centred at point:  
50 48 38 N 018 32 37 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: 2000 ft AMSL

#### EPTR415 (Molna)

**Lateral limits:**

Circle of 4 km radius centred at point:  
50 46 40 N 018 38 28 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND  
Upper limit: 2000 ft AMSL

**EPTR416 (Staniszczce)**

**Granice poziome:**

Koło o promieniu 4 km i środka w punkcie:

50 38 54 N 018 20 25 E

**Granice pionowe:**

Dolna granica: GND

Górna granica: 2000 ft AMSL

**4. ORGANIZATOR**

Dowódca JW 4101

Tel.: +48-261-101-280

Tel. kom.: +48-665-251-602 +48-727-014-854

**5. INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefy EPTR412 - 416 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS POZNAŃ i FIS KRAKÓW.
- 5.2 Strefy EPTR412 - 416 będą zamawiane w AMC Polska zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska – ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9 przez przedstawiciela JW 4101.
- 5.3 Statki powietrzne biorące udział w ćwiczeniu: 1 x C-295, 2 x Mi-17.
- 5.4 Lotnisko startu i lądowania: EPKK/EPPW dla C-295 oraz teren JW 4101 (Lubliniec) dla Mi-17.
- 5.5 Loty będą wykonywane na podstawie planów lotów (FPL).
- 5.6 Loty w strefach EPTR412 - 416 powinny być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS), w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 5.7 Wykorzystanie strefy EPP13 w trakcie ćwiczeń (kolizyjność z EPTR412) uzgodniono z zarządzającym strefą (tel.: +48-261-623-061).
- 5.8 Strefy EPTR414 - 415 posiadają priorytet w stosunku do MRT139.
- 5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonu ograniczeń lotów będą dostępne w AMC Polska (ASM 3), tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828 –131/2.

Patrz: mapa.

**EPTR416 (Staniszczce)**

**Lateral limits:**

Circle of 4 km radius centred at point:

50 38 54 N 018 20 25 E

**Vertical limits:**

Lower limit: GND

Upper limit: 2000 ft AMSL

**ORGANISER**

Commander of Military Unit 4101

Phone: +48-261-101-280

Mobile: +48-665-251-602, +48-727-014-854

**ADDITIONAL INFORMATION**

The areas EPTR412 - 416 are segregated within the area of responsibility of POZNAŃ FIS and KRAKÓW FIS.

The EPTR412 - 416 are to be requested in accordance with procedures for requesting airspace elements published in AIP Poland ENR 5.2.1 point 8 and 9 by the Military Unit 4101 representative.

Aircraft participating in the exercise: 1 x C-295, 2 x Mi-17.

Aerodrome of take-off and landing: EPKK/EPPW for C-295 and area of Military Unit 4101 (Lubliniec) for Mi-17.

Flights will be carried according to flight plans (FPLs).

Flights within the areas EPTR412 - 416 shall be performed by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles (not greater than 250 kt IAS), in time to avoid a collision with traffic outside the area. The operations will be performed away from the assigned area boundaries, without infringing them.

The use of EPP13 during the exercise (in conflict with EPTR412) has been consulted with area administrator (phone: +48-261-623-061).

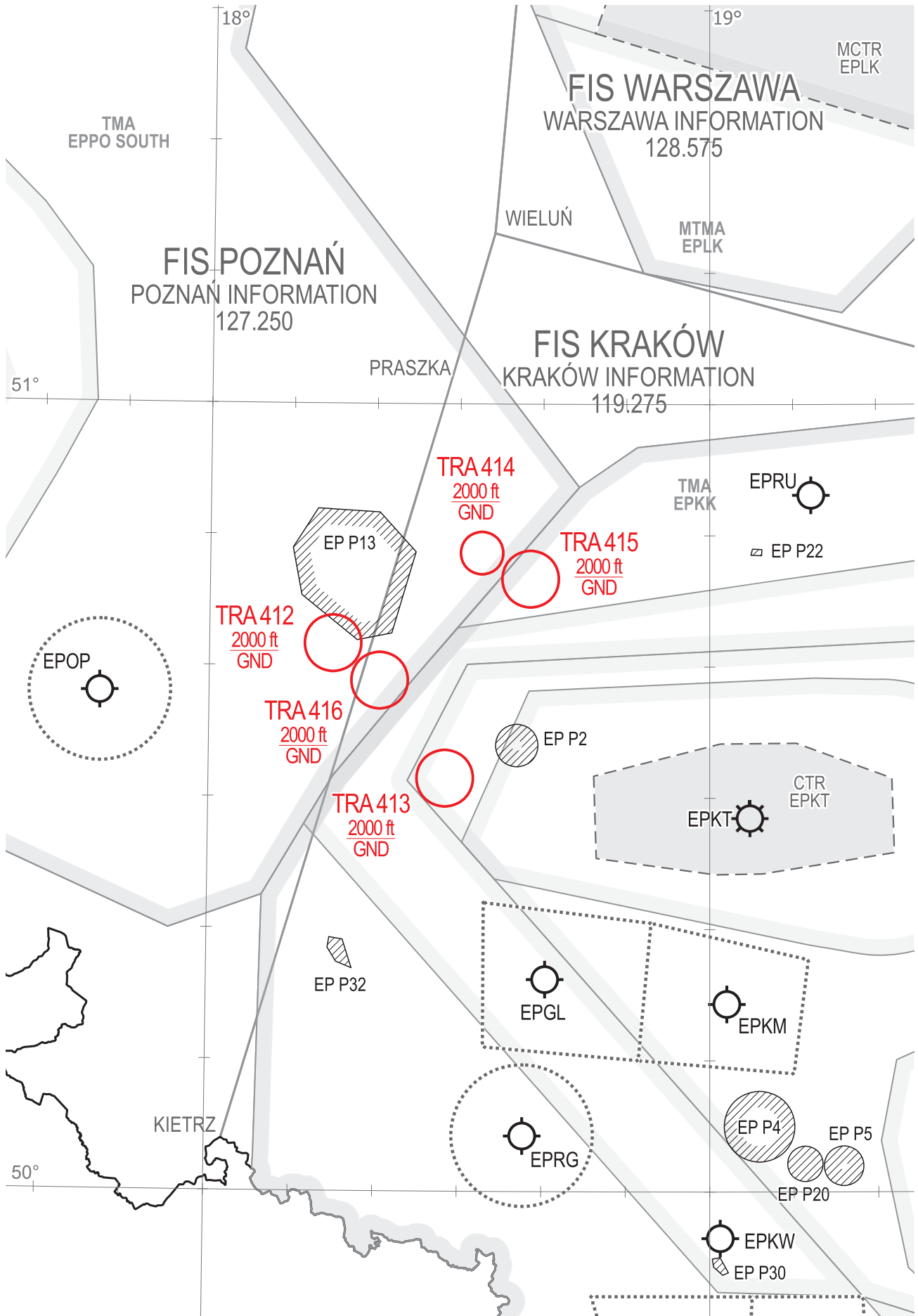
The EPTR412 - 416 areas have priority over MRT139.

Detailed information on the actual activity times of the area will be available from AMC Polska (ASM 3), phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828 –131/2.

See: chart.

**- KONIEC -**

**- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

## AIRAC SUP 80/23 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date  
**15 JUN 2023**

Obowiązuje od / Effective from  
**13 JUL 2023**

Obowiązuje do / Effective to  
**10 AUG 2023 EST**

### TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy, nie wpływające na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu SID i IAPCH dla EPWA.

I.

**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: T2.TBOMP.060.168.2021.LK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.125.285.2021

**2. Opis:**

żurawie budowlane Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż5, Ż6, Ż7 oraz żurawie samojezdne S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 do montażu i demontażu żurawi budowlanych. Żurawie budowlane Ż3, Ż4, Ż5, Ż6 oraz żurawie samochodowe S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 stanowią przeszkody lotnicze.

**3. Lokalizacja:**

ul. Wynałazek 3.  
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:  
żurawie zlokalizowane 223 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2078 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1	52 10 44,3 N	020 59 31,8 E
Ż2/S2	52 10 45,9 N	020 59 31,9 E
Ż3/S3	52 10 44,5 N	020 59 34,6 E
Ż4/S4	52 10 43,2 N	020 59 33,7 E
Ż5/S5	52 10 44,5 N	020 59 32,5 E
Ż6/S6	52 10 46,5 N	020 59 34,9 E
Ż7/S7	52 10 47,2 N	020 59 32,7 E

**4. Wysokości:**

maksymalne wysokości:  
Ż3: 173,5 m/569,23 ft AMSL; S3: 183,5 m/602,04 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

Ż1, S1: do 31 DEC 2023  
Ż2, Ż3, Ż4, Ż5, S2, S3, S4 S5: do 30 JUN 2023  
Ż6, Ż7, S6, S7: do 30 DEC 2023

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż3, Ż4, Ż5, Ż6, Ż7, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7: dzienne – TAK, nocne – TAK.

### TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA) for a planned period longer than 6 months, not affecting the minima and parameters of operationally applicable SID and IAPCH procedures for EPWA.

**Legal basis:**

PPL arrangement: T2.TBOMP.060.168.2021.LK  
PANSNA arrangement: OSK.633.125.285.2021

**Description:**

construction cranes Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż5, Ż6, Ż7 and mobile cranes S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 for erecting/dismantling construction cranes. The construction cranes Ż3, Ż4, Ż5, Ż6 and mobile cranes S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 are aeronautical obstacles.

**Location:**

ul. Wynałazek 3.  
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

cranes located 223 m before THR 29, measuring along RCL and 2078 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1	52 10 44,3 N	020 59 31,8 E
Ż2/S2	52 10 45,9 N	020 59 31,9 E
Ż3/S3	52 10 44,5 N	020 59 34,6 E
Ż4/S4	52 10 43,2 N	020 59 33,7 E
Ż5/S5	52 10 44,5 N	020 59 32,5 E
Ż6/S6	52 10 46,5 N	020 59 34,9 E
Ż7/S7	52 10 47,2 N	020 59 32,7 E

**Heights:**

maximum heights:  
Ż3: 173.5 m/569.23 ft AMSL; S3: 183.5 m/602.04 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

Ż1, S1: till 31 DEC 2023  
Ż2, Ż3, Ż4, Ż5, S2, S3, S4 S5: till 30 JUN 2023  
Ż6, Ż7, S6, S7: till 30 DEC 2023

**Obstacle marking/lighting:**

Ż3, Ż4, Ż5, Ż6, Ż7, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7: day – YES, night – YES.



II.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.253.2022.MK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.29.870.2021

2. **Opis:**

żurawie budowlane Ż5, Ż6 i Ż7 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Jutrzenki.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż5 zlokalizowany 2639 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 256 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

Ż6 zlokalizowany 2688 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 217 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

Ż7 zlokalizowany 2724 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 256 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż5: 52 12 02,015 N 020 56 27,325 E

Ż6: 52 12 02,835 N 020 56 24,274 E

Ż7: 52 12 04,475 N 020 56 25,180 E

4. **Wysokości:**

maksymalna wysokość:

Ż6: 159,90 m/524,60 ft AMSL.

5. **Przewidywany czas pracy:**

Ż5, Ż6, Ż7: do 16 AUG 2023

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż5: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż6: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż7: dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.95.2022.JG  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.35.078.2022

2. **Opis:**

Samochody ciężarowe, hydrauliczny dźwиг samochodowy (HDS) i koparki gąsienicowe stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

al. Krakowska, dz. ewid. 35/(31, 32, 33, 34, 36, 17, 18, 19, 20, 27, 22, 23, 24, 25) z obrębów 20602 oraz 2/(72, 73, 76, 81) z obrębów 20607.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

SB1 zlokalizowany 570 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB2 zlokalizowany 481 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 102 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB3 zlokalizowany 375 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 95 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB4 zlokalizowany 426 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 91 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

SB1: 52 10 59,16 N 020 57 07,10 E

SB2: 52 10 58,16 N 020 57 14,04 E

SB3: 52 10 55,04 N 020 57 16,31 E

SB4: 52 10 56,43 N 020 57 14,84 E

4. **Wysokości:**

maksymalna wysokość:

SB1: 119,87 m/393,28 ft AMSL.

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 31 OCT 2023.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

SB1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

SB2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

SB3: dzienne – TAK, nocne – TAK,

SB4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.253.2022.MK  
PANSА arrangement: OSK.633.29.870.2021

**Description:**

tower cranes Ż5, Ż6 and Ż7 are aeronautical obstacles.

**Location:**

ul. Jutrzenki.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż5 located 2639 m before THR 15 measuring along RCL and 256 m to the left of THR 15 approach path,

Ż6 located 2688 m before THR 15 measuring along RCL and 217 m to the left of THR 15 approach path,

Ż7 located 2724 m before THR 15 measuring along RCL and 256 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż5: 52 12 02.015 N 020 56 27.325 E

Ż6: 52 12 02.835 N 020 56 24.274 E

Ż7: 52 12 04.475 N 020 56 25.180 E

**Heights:**

maximum height:

Ż6: 159.90 m/524.60 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

Ż5, Ż6, Ż7: till 16 AUG 2023

**Obstacle marking/lighting:**

Ż5: day – YES, night – YES,

Ż6: day – YES, night – YES,

Ż7: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.95.2022.JG  
PANSА arrangement: OSK.633.35.078.2022

**Description:**

Trucks, hydraulic truck crane (HDS) and crawler excavators are aerodrome obstacles.

**Location:**

al. Krakowska, plot No. 35/(31, 32, 33, 34, 36, 17, 18, 19, 20, 27, 22, 23, 24, 25), 20602 and plot No. 2/(72, 73, 76, 81), 20607.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

SB1 located 570 m before THR 15 measuring along RCL and 1 m to the left of THR 15 approach path,

SB2 located 481 m before THR 15 measuring along RCL and 102 m to the left of THR 15 approach path,

SB3 located 375 m before THR 15 measuring along RCL and 95 m to the left of THR 15 approach path,

SB4 located 426 m before THR 15 measuring along RCL and 91 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

SB1: 52 10 59.16 N 020 57 07.10 E

SB2: 52 10 58.16 N 020 57 14.04 E

SB3: 52 10 55.04 N 020 57 16.31 E

SB4: 52 10 56.43 N 020 57 14.84 E

**Heights:**

maximum height:

SB1: 119.87 m/393.28 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

till 31 OCT 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

SB1: day – YES, night – YES,

SB2: day – YES, night – YES,

SB3: day – YES, night – YES,

SB4: day – YES, night – YES.

**IV.**

- 1. Podstawa prawna:**  
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.182.2022.JG  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.111.256.2022
- 2. Opis:**  
żuraw samochodowy S1 oraz żuraw stacyjny Ż1 stanowią przeszkody lotnicze.
- 3. Lokalizacja:**  
ul. Broniwoja 1  
Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.  
Lokalizacja względem podejścia:  
Ż1/S1 zlokalizowany 1532 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3764 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.  
Współrzędne:  
Ż1/S1: 52 11 16,60 N 021 01 14,00 E  
**Wysokości:**  
maksymalne wysokości:  
Ż1: 159,59 m/523,58 ft AMSL, S1: 165,59 m/543,27 ft AMSL.
- 5. Przewidywany czas pracy:**  
Ż1/S1: do 23 JUN 2023.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**  
Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.182.2022.JG  
PANSА arrangement: OSK.633.111.256.2022

**Description:**

tower crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

**Location:**

ul. Broniwoja 1  
OLS location: conical surface.

**Location relative to approach path:**

Ż1/S1 located 1532 m before THR 29 measuring along RCL and 3764 m to the right of THR 29 approach path.

**Coordinates:**

Ż1/S1: 52 11 16.60 N 021 01 14.00 E

**Heights:**

**maximum heights:**

Ż1: 159.59 m/523.58 ft AMSL, S1: 165.59 m/543.27 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

Ż1/S1: till 23 JUN 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

Ż1/S1: day – YES, night – YES

**V.**

- 1. Podstawa prawna:**  
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.154.2022.MK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.79.190.2022
- 2. Opis:**  
Żurawie stacyjne Ż1, Ż2 i Ż3 oraz żurawie samochodowe S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.
- 3. Lokalizacja:**  
ul. Szturmowa 2  
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.  
Lokalizacja względem podejścia:  
Ż1/S1 zlokalizowany 1938 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1807 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.  
Ż2/S2 zlokalizowany 1953 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1752 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.  
Ż3/S3 zlokalizowany 2007 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1777 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.  
Współrzędne:  
Ż1/S1: 52 10 13,50 N 021 00 50,60 E  
Ż2/S2: 52 10 11,70 N 021 00 50,10 E  
Ż3/S3: 52 10 11,70 N 021 00 53,20 E
- 4. Wysokości:**  
maksymalne wysokości:  
Ż3: 169 m/554,46 ft AMSL, S3: 179 m/587,26 AMSL.
- 5. Przewidywany czas pracy:**  
do 31 AUG 2023.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**  
Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,  
S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,  
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,  
S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,  
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,  
S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.154.2022.MK  
PANSА arrangement: OSK.633.79.190.2022

**Description:**

tower cranes Ż1, Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1, S2 and S3 are aeronautical obstacles.

**Location:**

ul. Szturmowa 2  
OLS location: inner horizontal surface.

**Location relative to approach path:**

Ż1/S1 located 1938 m before THR 29 measuring along RCL and 1807 m to the right of THR 29 approach path.

Ż2/S2 located 1953 m before THR 29 measuring along RCL and 1752 m to the right of THR 29 approach path.

Ż3/S3 located 2007 m before THR 29 measuring along RCL and 1777 m to the right of THR 29 approach path.

**Coordinates:**

Ż1/S1: 52 10 13.50 N 021 00 50.60 E

Ż2/S2: 52 10 11.70 N 021 00 50.10 E

Ż3/S3: 52 10 11.70 N 021 00 53.20 E

**Heights:**

**maximum heights:**

Ż3: 169 m/554.46 ft AMSL, S3: 179 m/587.26 AMSL.

**Expected time of operation:**

till 31 AUG 2023 .

**Obstacle marking/lighting:**

Ż1: day – YES, night – YES,

S1: day – YES, night – YES,

Ż2: day – YES, night – YES,

S2: day – YES, night – YES,

Ż3: day – YES, night – YES,

S3: day – YES, night – YES.

**VI.**

- 1. Podstawa prawna:**  
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.204.2022.MK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.137.320.2022
- 2. Opis:**  
Żurawie stacyjne Ż1, Ż2, Ż3 i Ż4 stanowią przeszkody lotnicze.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.204.2022.MK  
PANSА arrangement: OSK.633.137.320.2022

**Description:**

tower cranes Ż1, Ż2, Ż3 and Ż4 are aeronautical obstacles.

**3. Lokalizacja:**

ul. Instalatorów 5  
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1 zlokalizowany 1843 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1128 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż2 zlokalizowany 1802 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1159 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż3 zlokalizowany 1800 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1065 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż4 zlokalizowany 1760 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1100 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 52,70 N 020 57 27,60 E  
Ż2: 52 11 52,00 N 020 57 30,10 E  
Ż3: 52 11 50,50 N 020 57 25,80 E  
Ż4: 52 11 49,90 N 020 57 28,40 E

**4. Wysokości:**

maksymalna wysokość:

Ż2: 161,50 m/529,85 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

do 31 AUG 2023.

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**VII.**

**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.216.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.180.866.2021

**2. Opis:**

Żurawie stacjonarne Ż4 i Ż5 stanowią przeszkody lotnicze.

**3. Lokalizacja**

Dzielnica Włochy, obr. 2-07-02, dz.ew. 15/2 i 14

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż4 zlokalizowany 2198 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 581 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Ż5 zlokalizowany 2119 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 669 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż4: 52 11 36,60 N 020 55 59,50 E  
Ż5: 52 11 33,00 N 020 55 57,40 E

**4. Wysokości:**

maksymalna wysokość:

Ż4: 150,50 m/493,76 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

Ż4: do 31 JUL 2023,

Ż5: do 30 OCT 2023.

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż4: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż5: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**VIII.**

**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.215.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.260.863.2021

**2. Opis:**

Żurawie samochodowe S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.

**3. Lokalizacja:**

ul. Domaniewska (dz. 4/2 obręb 1-08-08)

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

**Location:**

ul. Instalatorów 5  
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1843 m before THR 15 measuring along RCL and 1128 m to the left of THR 15 approach path.

Ż2 located 1802 m before THR 15 measuring along RCL and 1159 m to the left of THR 15 approach path.

Ż3 located 1800 m before THR 15 measuring along RCL and 1065 m to the left of THR 15 approach path.

Ż4 located 1760 m before THR 15 measuring along RCL and 1100 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 52.70 N 020 57 27.60 E  
Ż2: 52 11 52.00 N 020 57 30.10 E  
Ż3: 52 11 50.50 N 020 57 25.80 E  
Ż4: 52 11 49.90 N 020 57 28.40 E

**Heights:**

maximum height:

Ż2: 161.50 m/529.85 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

till 31 AUG 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

Ż1: day – YES, night – YES,

Ż2: day – YES, night – YES,

Ż3: day – YES, night – YES,

Ż4: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.216.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.180.866.2021

**Description:**

tower cranes Ż4 and Ż5 are aeronautical obstacles.

**Location:**

Włochy district, plot No.15/2 and 14, 2-07-02

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż4 is located 2198 m m before THR 15 measuring along RCL and 581 m to the right of THR 15 approach path.

Ż5 is located 2119 m m before THR 15 measuring along RCL and 669 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż4: 52 11 36.60 N 020 55 59.50 E  
Ż5: 52 11 33.00 N 020 55 57.40 E

**Heights:**

maximum height:

Ż4: 150.50 m/493.76 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

Ż4: till 31 JUL 2023,

Ż5: till 30 OCT 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

Ż4: day – YES, night – YES,

Ż5: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.215.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.260.863.2021

**Description:**

Mobile cranes S1, S2 and S3 are aeronautical obstacles.

**Location:**

ul. Domaniewska (plot No. 4/2, 1-08-08)

OLS location: inner horizontal surface.

**Lokalizacja względem podejścia:**

S1 zlokalizowany 54 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2416 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

S2 zlokalizowany 184 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2462 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

S3 zlokalizowany 132 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2411 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

**Współrzędne:**

S1: 52 10 56,80 N 020 59 33,70 E

S2: 52 10 56,40 N 020 59 40,90 E

S3: 52 10 55,60 N 020 59 37,30 E

**4. Wysokości:**

maksymalna wysokość:

S1: 158,00 m/518,37 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

do 30 JUN 2023.

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**IX.****1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.277.2022.JG

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.20.458.2022.

**2. Opis:**

Żuraw samochodowy S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

**3. Lokalizacja:**

ul. Oleńki 12 Dawidy Bankowe

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

S1 zlokalizowany 931 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2351 m po lewej stronie podchodząc na THR 33.

**Współrzędne:**

S1: 52 07 53,40 N 020 57 28,90 E

**4. Wysokości:**

Maksymalna wysokość:

S1: 158,50 m/520,02 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

do 30 DEC 2023.

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**X.****1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.297.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.211.517.2022

**2. Opis:**

Żuraw samochodowy S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

**3. Lokalizacja:**

ul. Jerzego Różyckiego w Zamieniu.

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

S1 zlokalizowany 3586 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2380 m po lewej stronie podchodząc na THR 33.

**Współrzędne:**

S1: 52 06 57,80 N 020 58 15,80 E

**4. Wysokości:**

Maksymalna wysokość:

S1: 160 m/524,93 ft AMSL.

**5. Przewidywany czas pracy:**

do 30 SEP 2023.

**6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

**Location relative to approach path:**

S1 is located 54 m before THR 29 measuring along RCL and 2416 m to the right of THR 29 approach path.

S2 is located 184 m before THR 29 measuring along RCL and 2462 m to the right of THR 29 approach path.

S3 is located 132 m before THR 29 measuring along RCL and 2411 m to the right of THR 29 approach path.

**Coordinates:**

S1: 52 10 56.80 N 020 59 33.70 E

S2: 52 10 56.40 N 020 59 40.90 E

S3: 52 10 55.60 N 020 59 37.30 E

**Heights:**

maximum height:

S1: 158.00 m/518.37 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

till 30 JUN 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

S1: day – YES, night – YES,

S2: day – YES, night – YES,

S3: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.277.2022.JG.

PANSA arrangement: OSK.633.20.458.2022.

**Description:**

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

**Location:**

ul. Oleńki 12 Dawidy Bankowe

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

S1 located 931 m before THR 33, measuring along RCL and 2351 m to the left of THR 33 approach path.

**Coordinates:**

S1: 52 07 53.40 N 020 57 28.90 E

**Heights:**

Maximum height:

S1: 158.50 m/520.02 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

till 30 DEC 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

S1: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.297.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.211.517.2022

**Description:**

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

**Location:**

ul. Jerzego Różyckiego, Zamienie.

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

S1 located 3586 m before THR 33, measuring along RCL and 2380 m to the left of THR 33 approach path.

**Coordinates:**

S1: 52 06 57.80 N 020 58 15.80 E

**Heights:**

Maximum height:

S1: 160 m/524.93 ft AMSL.

**Expected time of operation:**

till 30 SEP 2023.

**Obstacle marking/lighting:**

S1: day – YES, night – YES.

## XI.

### 1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.350.2022.MK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.235.589.2022

### 2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S2 stanowią przeszkody lotnicze.

### 3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 47.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1 zlokalizowany 1771 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 107 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,

S2 zlokalizowany 1741 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 85 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 31,70 N 020 56 32,10 E

S2: 52 11 31,20 N 020 56 33,90 E

### 4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 148,80 m/488,18 ft AMSL,

S2: 148,40 m/486,87 ft AMSL.

### 5. Przewidywany czas pracy:

do 15 DEC 2023.

### 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S2, Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

### Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.350.2022.MK  
PANSAs arrangement: OSK.633.235.589.2022

### Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.

### Location:

ul. Łopuszańska 47.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1771 m before THR 15, measuring along RCL and 107 m to the right of THR 15 approach path.

S2 located 1741 m before THR 15, measuring along RCL and 85 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 31.70 N 020 56 32.10 E

S2: 52 11 31.20 N 020 56 33.90 E

### Heights:

Maximum height:

Ż1: 148.80 m/488.18 ft AMSL,

S2: 148.40 m/486.87 ft AMSL.

### Expected time of operation:

till 15 DEC 2023.

### Obstacle marking/lighting:

S2, Ż1: day – YES, night – YES.

## XII.

### 1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.358.2022.MK  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.242.604.2022

### 2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S2 stanowią przeszkody lotnicze.

### 3. Lokalizacja:

ul. Włodarzewska 59.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1 zlokalizowany 2329 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1156 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

S2 zlokalizowany 2308 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1164 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 12 07,00 N 020 57 16,80 E

S2: 52 12 06,50 N 020 57 17,70 E

### 4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

Ż1: 156,56 m/513,64 ft AMSL, S2: 158,04 m/518,50 ft AMSL.

### 5. Przewidywany czas pracy:

do 30 SEP 2023.

### 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

### Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.358.2022.MK  
PANSAs arrangement: OSK.633.242.604.2022

### Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.

### Location:

ul. Włodarzewska 59.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2329 m before THR 15 measuring along RCL and 1156 m to the left of THR 15 approach path,

S2 located 2308 m before THR 15 measuring along RCL and 1164 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 12 07.00 N 020 57 16.80 E

S2: 52 12 06.50 N 020 57 17.70 E

### Heights:

maximum height:

Ż1: 156.56 m/513.64 ft AMSL, S2: 158.04 m/518.50 ft AMSL.

### Expected time of operation:

till 30 SEP 2023.

### Obstacle marking/lighting:

Ż1, S2: day – YES, night – YES.

## XIII.

### 1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.69.2023.JG  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.38.2023.86

### 2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

### 3. Lokalizacja:

ul. Równoległa 16.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

### Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.69.2023.JG  
PANSAs arrangement: OSK.633.38.2023.86

### Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

### Location:

ul. Równoległa 16.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Lokalizacja względem podejścia:  
Ż1 zlokalizowany 2395 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 370 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:  
Ż1: 52 11 56,80 N 020 56 38,70 E

4. **Wysokości:**  
maksymalna wysokość:  
Ż1: 153,30 m/502,95 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**  
do 29 FEB 2024.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**  
Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

#### XIV.

1. **Podstawa prawna:**  
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG  
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.53.2023.122
2. **Opis:**  
Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S1 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**  
ul. Taśmowa 5.  
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.  
Lokalizacja względem podejścia:  
Ż1/S1 zlokalizowany 98 m za THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1986 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.  
Współrzędne:  
Ż1/S1: 52 10 46,15 N 020 59 16,98 E
4. **Wysokości:**  
Maksymalna wysokość:  
Ż1: 152,00 m/498,68 ft AMSL,  
S1: 170,00 m/557,74 ft AMSL.
5. **Przewidywany czas pracy:**  
do 30 JUN 2024.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**  
Ż1, S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.
- Uwaga:**  
obiekty nie stanowiące przeszkód lotniczych nie wymagają oznakowania przeszkodowego.
- Patrz: mapa.  
Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 63/23.

Location relative to approach path:  
Ż1 located 2395 m before THR 15 measuring along RCL and 370 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:  
Ż1: 52 11 56.80 N 020 56 38.70 E

- Heights:**  
maximum height:  
Ż1: 153.30 m/502.95 ft AMSL
- Expected time of operation:**  
till 29 FEB 2024.
- Obstacle marking/lighting:**  
Ż1: day – YES, night – YES.

**Legal basis:**  
PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG  
PANSA arrangement: OSK.633.53.2023.122

**Description:**  
Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

**Location:**  
ul. Taśmowa 5.  
OLS location: inner horizontal surface.  
Location relative to approach path:  
Ż1/S1 located 98 m behind THR 29 measuring along RCL and 1986 m to the right of THR 29 approach path.  
Coordinates:  
Ż1/S1: 52 10 46.15 N 020 59 16.98 E

**Heights:**  
Maximum height:  
Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL,  
S1: 170.00 m/557.74 ft AMSL.

**Expected time of operation:**  
till 30 JUN 2024.

**Obstacle marking/lighting:**  
Ż1, S1: day – YES, night – YES.

**Note:**  
objects that are not aeronautical obstacles do not require obstacle marking.

See: chart.  
This Supplement replaces Supplement 63/23.

- KONIEC -

- END -



I - OBSTACLE NUMBER  
603 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

## AIRAC SUP 81/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date  
**15 JUN 2023**

Obowiązuje od / Effective from  
**13 JUL 2023**

Obowiązuje do / Effective to  
**17 APR 2024**

### SZKOLENIE JW 3940

#### 1. TERMINY

13 JUL 2023 - 17 APR 2024

#### 2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).  
Aktywacja strefy EPTR396 nie więcej niż 90 dni w danym roku.

#### 3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa wyznaczona dla zabezpieczenia lotów załogowych i bezzałogowych statków powietrznych. W trakcie aktywności strefy - przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do strefy możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

##### EPTR396

###### Granice poziome:

1.	50 16 06 N	018 09 24 E
2.	50 16 35 N	018 18 24 E
3.	50 18 01 N	018 25 18 E
4.	50 14 17 N	018 30 31 E
5.	50 11 21 N	018 29 31 E
6.	50 10 15 N	018 09 48 E
1.	50 16 06 N	018 09 24 E

###### Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	4500 ft AMSL

#### 4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ SZKOLENIA

Dowódca JW 3940  
Tel.: +48-261-111-323

#### 5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

5.1 Strefa EPTR396 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS KRAKÓW.

5.2 Strefa EPTR396 będzie zamawiana, aktywowana i dezaktywowana w AMC Polska zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9 przez przedstawicieli JW 3940 (tel. kom.: +48-796-796-909, +48-608-537-650, +48-660-773-818, +48-533-693-666, +48-506-284-641, +48-665-577-742).

5.3 Strefa EPTR396 oraz EPTR133 nie mogą być aktywne jednocześnie.

5.4 Strefa EPTR396 posiada priorytet w stosunku do strefy EPTR133.

5.5 Loty w strefie EPTR396 powinny być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS), w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

### TRAINING OF MILITARY UNIT 3940

#### DATES

13 JUL 2023 - 17 APR 2024

#### TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).  
Activation of area EPTR396 no more than 90 days in a given year.

#### TEMPORARY RESERVED AREA

The area designated for safeguarding flights of manned and unmanned aerial vehicles. During area activity - unclassified space. Entry into the area is possible only after obtaining the permission of the organizer.

##### EPTR396

###### Lateral limits:

1.	50 16 06 N	018 09 24 E
2.	50 16 35 N	018 18 24 E
3.	50 18 01 N	018 25 18 E
4.	50 14 17 N	018 30 31 E
5.	50 11 21 N	018 29 31 E
6.	50 10 15 N	018 09 48 E
1.	50 16 06 N	018 09 24 E

###### Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	4500 ft AMSL

#### AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANISING THE TRAINING

Commander of Military Unit 3904  
Phone: +48-261-111-323

#### ROUTING OF AIR TRAFFIC

Area EPTR396 is segregated within the area of responsibility of KRAKÓW FIS.

The areas will be requested, activated and deactivated in AMC Poland according to procedures for requesting airspace elements published in AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9 by representatives of Military Unit 3940 (phone: +48-796-796-909, +48-608-537-650, +48-660-773-818, +48-533-693-666, +48-506-284-641, +48-665-577-742).

EPTR396 and EPTR133 cannot be activated simultaneously.

EPTR396 has priority over EPTR133.

Flights within EPTR396 shall be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles (not more than 250 kt IAS) in time to avoid collision with traffic outside the area. Operations are to be carried out clear of the allocated area boundaries without infringing them.



5.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonu ograniczeń lotów będą dostępne w AMC Polska (ASM 3), tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828-131 – 132.

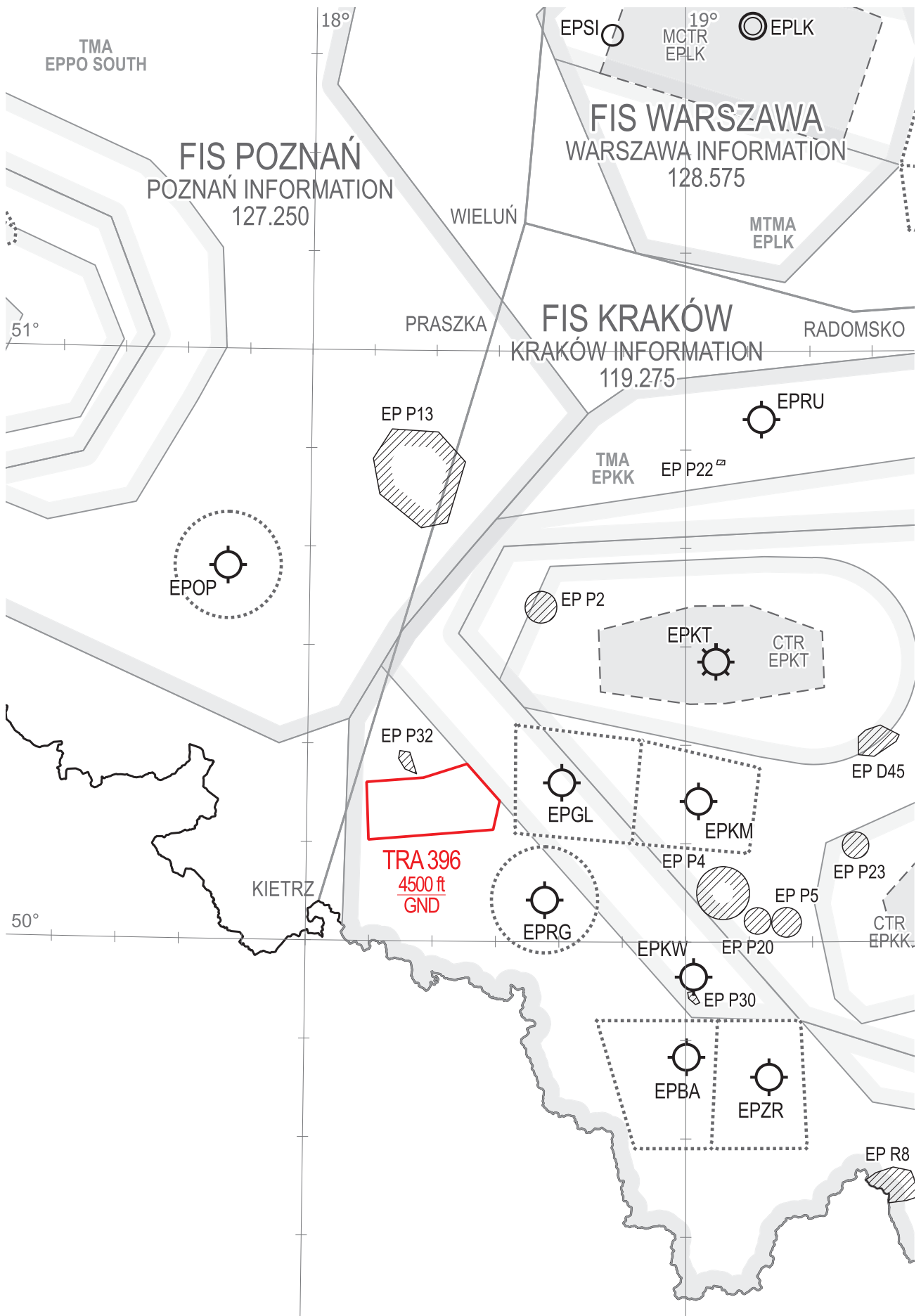
Patrz: mapa.

**- KONIEC -**

Detailed information on the actual activity times of the flight restriction area will be available from AMC Poland (ASM 3), phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828-131 – 132.

See: chart.

**- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8  
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625  
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619  
AFS: EPWWYOYX  
e-mail: ais.poland@pansa.pl  
http://www.ais.pansa.pl

## AIRAC SUP 82/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date  
**15 JUN 2023**

Obowiązuje od / Effective from  
**13 JUL 2023**

Obowiązuje do / Effective to  
**31 DEC 2023**

### DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZA W REJONIE POLIGONU ORZYSZ

- TERMIN**  
13 JUL – 31 DEC 2023  
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.
- CZAS (UTC)**  
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

### 3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Przestrzeń niesklasyfikowana.

#### EPTS474A

##### Granice poziome:

- 54 06 49 N 021 35 25 E
- 54 05 52 N 022 29 01 E
- 53 55 52 N 022 28 30 E
- 53 56 49 N 021 35 12 E
- 54 06 49 N 021 35 25 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND  
Górna granica: FL 145

**UWAGA:** patrz punkt 5.3.

#### EPTS474B

##### Granice poziome:

- 53 56 49 N 021 35 12 E
- 53 55 52 N 022 28 30 E
- 53 46 29 N 022 28 02 E
- 53 45 47 N 021 51 22 E
- 53 43 45 N 021 34 55 E
- 53 56 49 N 021 35 12 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND  
Górna granica: FL 145

#### EPTS475

##### Granice poziome:

- 53 46 29 N 022 28 02 E
- 53 42 28 N 022 35 57 E
- 53 25 36 N 022 30 05 E
- 53 26 04 N 021 34 41 E
- 53 43 45 N 021 34 55 E
- 53 45 47 N 021 51 22 E
- 53 46 29 N 022 28 02 E

##### Granice pionowe:

Dolna granica: GND  
Górna granica: FL 245

### AERIAL ACTIVITIES - MILITARY TRAINING AREA ORZYSZ

**DATES**  
13 JUL – 31 DEC 2023  
Total activity time of the area will not exceed 90 days.

**TIMES (UTC)**  
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

### TEMPORARY SEGREGATED AREAS

Unclassified airspace.

#### EPTS474A

##### Lateral limits:

- 54 06 49 N 021 35 25 E
- 54 05 52 N 022 29 01 E
- 53 55 52 N 022 28 30 E
- 53 56 49 N 021 35 12 E
- 54 06 49 N 021 35 25 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND  
Upper limit: FL 145

**NOTE:** see point 5.3.

#### EPTS474B

##### Lateral limits:

- 53 56 49 N 021 35 12 E
- 53 55 52 N 022 28 30 E
- 53 46 29 N 022 28 02 E
- 53 45 47 N 021 51 22 E
- 53 43 45 N 021 34 55 E
- 53 56 49 N 021 35 12 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND  
Upper limit: FL 145

#### EPTS475

##### Lateral limits:

- 53 46 29 N 022 28 02 E
- 53 42 28 N 022 35 57 E
- 53 25 36 N 022 30 05 E
- 53 26 04 N 021 34 41 E
- 53 43 45 N 021 34 55 E
- 53 45 47 N 021 51 22 E
- 53 46 29 N 022 28 02 E

##### Vertical limits:

Lower limit: GND  
Upper limit: FL 245

3.1 STREFY FBZ ( FLIGHT PLAN BUFFER ZONE)

EPTS474AZ

Granice poziome:

1.	54 09 27 N	021 33 21 E
2.	54 08 26 N	022 30 58 E
3.	54 06 58 N	022 33 29 E
4.	53 54 52 N	022 32 52 E
5.	53 53 14 N	022 30 30 E
6.	53 54 15 N	021 33 05 E
7.	53 55 51 N	021 30 47 E
8.	54 07 52 N	021 31 00 E
1.	54 09 27 N	021 33 21 E

Granice pionowe:

Granica dolna:	FL 95
Granica górna:	FL 145

EPTS474BZ

Granice poziome:

1.	53 59 26 N	021 33 26 E
2.	53 58 26 N	022 30 32 E
3.	53 56 50 N	022 32 59 E
4.	53 45 14 N	022 32 21 E
5.	53 43 54 N	022 29 41 E
6.	53 43 11 N	021 51 51 E
7.	53 41 00 N	021 34 16 E
8.	53 42 08 N	021 30 30 E
9.	53 57 59 N	021 30 49 E
1.	53 59 26 N	021 33 26 E

Granice pionowe:

Granica dolna:	FL 95
Granica górna:	FL 145

EPTS475Z

Granice poziome:

1.	53 48 22 N	021 50 47 E
2.	53 49 07 N	022 29 36 E
3.	53 43 52 N	022 39 58 E
4.	53 42 28 N	022 40 27 E
5.	53 24 14 N	022 34 05 E
6.	53 22 58 N	022 31 44 E
7.	53 23 28 N	021 32 43 E
8.	53 25 04 N	021 30 19 E
9.	53 44 47 N	021 30 33 E
10.	53 46 08 N	021 32 39 E
1.	53 48 22 N	021 50 47 E

Granice pionowe:

Granica dolna:	FL 95
Granica górna:	FL 245

3.2 RESTRYKCJE FUA

EUTS474AR

Not available for traffic.

EUTS474BR

Not available for traffic.

EUTS475R

Not available for traffic.

EUTS474AZR

Not available for traffic.

EUTS474BZR

Not available for traffic.

EUTS475ZR

Not available for traffic.

4. ORGANIZATOR

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

Tel.: +48-261-821-658.

FLIGHT PLAN BUFFER ZONES (FBZs)

EPTS474AZ

Lateral limits:

1.	54 09 27 N	021 33 21 E
2.	54 08 26 N	022 30 58 E
3.	54 06 58 N	022 33 29 E
4.	53 54 52 N	022 32 52 E
5.	53 53 14 N	022 30 30 E
6.	53 54 15 N	021 33 05 E
7.	53 55 51 N	021 30 47 E
8.	54 07 52 N	021 31 00 E
1.	54 09 27 N	021 33 21 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 145

EPTS474BZ

Lateral limits:

1.	53 59 26 N	021 33 26 E
2.	53 58 26 N	022 30 32 E
3.	53 56 50 N	022 32 59 E
4.	53 45 14 N	022 32 21 E
5.	53 43 54 N	022 29 41 E
6.	53 43 11 N	021 51 51 E
7.	53 41 00 N	021 34 16 E
8.	53 42 08 N	021 30 30 E
9.	53 57 59 N	021 30 49 E
1.	53 59 26 N	021 33 26 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 145

EPTS475Z

Lateral limits:

1.	53 48 22 N	021 50 47 E
2.	53 49 07 N	022 29 36 E
3.	53 43 52 N	022 39 58 E
4.	53 42 28 N	022 40 27 E
5.	53 24 14 N	022 34 05 E
6.	53 22 58 N	022 31 44 E
7.	53 23 28 N	021 32 43 E
8.	53 25 04 N	021 30 19 E
9.	53 44 47 N	021 30 33 E
10.	53 46 08 N	021 32 39 E
1.	53 48 22 N	021 50 47 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 245

FUA RESTRICTIONS

EUTS474AR

Not available for traffic.

EUTS474BR

Not available for traffic.

EUTS475R

Not available for traffic.

EUTS474AZR

Not available for traffic.

EUTS474BZR

Not available for traffic.

EUTS475ZR

Not available for traffic.

ORGANISER

Command of Air Traffic Service of Polish Armed Forces

Phone: +48-261-821-658.

**5. INFORMACJE DODATKOWE:**

- 5.1 Strefy EPTS474 A, B - 475 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA i/lub ACC WARSZAWA.
- 5.2 Strefy podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji w AMC Polska zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez przedstawiciela JW wskazanego przez organizatora.
- 5.3 Strefa EPTS474 A jest standardowo dostępna do zamawiania w granicach pionowych 2000 ft AMSL – FL145. W przypadku potrzeby rezerwacji strefy poniżej 2000 ft AMSL należy wystąpić o zgodę do ASM1 na minimum 7 dni przed operacją.
- 5.4 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.
- 5.5 Podczas działalności wykorzystywana będzie strefa EPD29. Jednocześnie mogą być aktywne strefy EPTS2 A, B, C, D.
- 5.6 Loty w EPTS2 A, B, C, D mogą odbywać się z ominięciem aktywnej strefy EPTS475.
- 5.7 Załogi wykonujące loty w EPTS, EPD będą utrzymywały łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Sił Zbrojnych RP.
- 5.8 Loty z lotnisk bazowania do/z rejonów ćwiczeń będą wykonywane na podstawie planów lotów.
- 5.9 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA”, „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzielone strefy należy koordynować bezpośrednio z przedstawicielem JW wskazanym przez organizatora lub z Dyżurną Służbą Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrzego, tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.
- 5.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapy.

**Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 02/23 oraz NOTAM N 2873/23.**

**- KONIEC -**

**ADDITIONAL INFORMATIONS**

The EPTS474 A, B - 475 are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS and/or WARSZAWA ACC.

The areas are to be requested and activated/deactivated at AMC Poland in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 by representative of Military Unit indicated by the organiser.

Area EPTS474 A can be requested within the vertical limits between 2000 ft AMSL - FL 145. Reservation of areas below 2000 ft AMSL shall be agreed with ASM1 at least 7 days in advance.

Flights within the areas should be conducted according to provisions specified in AIP Poland ENR 5.2.1.

During the exercise EPD29 will be used. EPTS2 A, B, C, D can be active simultaneously.

Flights with in EPTS2 A, B, C, D should be conducted bypassing the active EPTS475.

Crews of aircraft conducting flights within the EPTS, EPD will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of the Polish Military Forces.

Flights from base aerodromes to/from exercise areas will be conducted according to the flight plans (FPL).

Entry of "GARDA", "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER flights into designated areas is to be coordinated with the representative of Military Unit indicated by the organiser or Duty Operational Service of the Air Operations Centre - Air Component Command (COP-DKP), phone: +48-261-828-370 or +48-261-828-202.

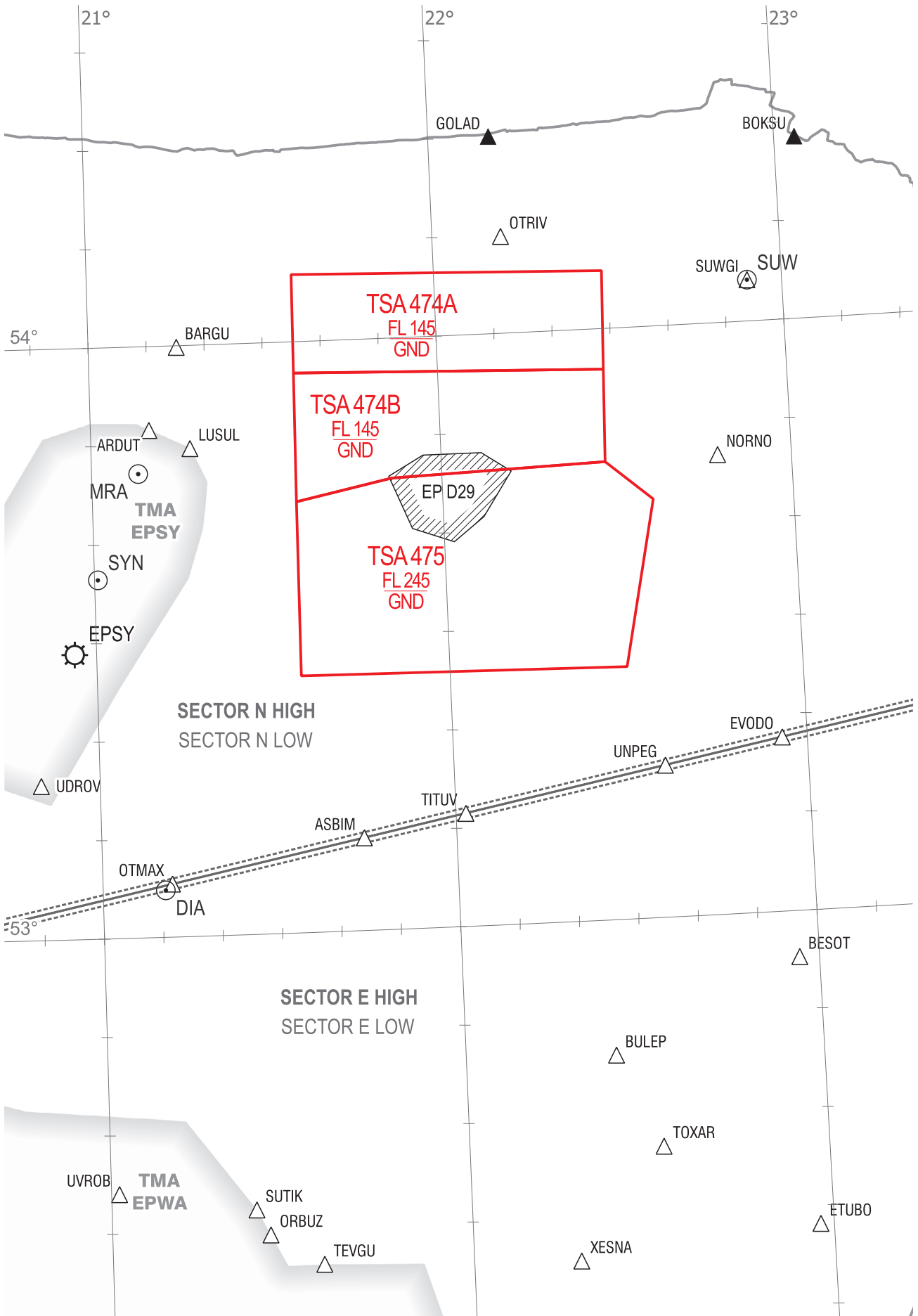
Detailed information on the actual activity times of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: charts.

**This Supplement replaces Supplement 02/23 and NOTAM D 2873/23**

**- END -**





NOT TO SCALE

ACC SECTORS

## AIP AIRAC AMDT 07/23

Obowiązuje od / Effective from

13 JUL 2023

### GEN:

- aktualizacja informacji o różnicach w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO - Doc 4444, Doc 8168;
- zmiana sposobu publikacji taryfy opłat Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA);
- zmiany edytorskie.

### ENR:

- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: FM Domisław, FM Sędziszów, Torzym (Grabicz);
- aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: FW Kotomierz (Niewieścín, Mirowice), MP Oboza, FW Potęgowo;

Informacje o wyżej wymienionych przeszkodach dostępne są w cyfrowych zbiorach danych: Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/>.

- zmiany edytorskie.

### AD:

- aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotniska dla lotnisk Lublin (EPLB) oraz Poznań-Ławica (EPPO);

### UWAGA:

Począwszy od Zmiany AIRAC 07/23 (13 JUL 2023) informacje publikowane dotychczas w rozdziałach AD 2 punkt 2.10 (PRZESZKODY LOTNISKOWE) dostępne będą jedynie jako cyfrowe zbiory danych: Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 2 i 3 (.csv).

- aktualizacja informacji o lotniskach:

Bydgoszcz (EPBY) – mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Kraków-Balice (EPKK) – temperatura odniesienia, undulacja geoidy, godziny pracy stanowiska DELIVERY, procedury instrumentalnych podejść - ICAO RNP RWY 07, RNP RWY 25;

Lublin (EPLB) – kategoria przeciwpożarowa, aktualizacja informacji o oznakowaniu dziennym TWY;

Warszawa/Modlin (EPMO) – TWY dla śmigłowców, holowanie statków powietrznych, zmiana parametrów dla TLOF/FATO, procedury związane z operacjami dla śmigłowców, odloty wielokierunkowe, strefy lotów szkolnych, mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO;

Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – ocena warunków na drodze startowej, ograniczenia związane z OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span);

- zmiany edytorskie.

### GEN:

- information on Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures - ICAO Doc 4444, Doc 8168 updated;
- method of publication of Warsaw Chopin Airport (EPWA) charges changed;
- editorial changes.

### ENR:

- information on new aeronautical obstacles introduced: FM Domisław, FM Sędziszów, Torzym (Grabicz);
- information on aeronautical obstacles updated: FW Kotomierz (Niewieścín, Mirowice), MP Oboza, FW Potęgowo;

Information about the above mentioned obstacles is available only in digital data sets: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/>.

- editorial changes.

### AD:

- cases involving exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of the aerodrome for Lublin (EPLB) and Poznań-Ławica (EPPO) aerodromes updated;

### NOTE:

Starting from AIRAC Amendment 07/23 (13 JUL 2023) the information published so far in chapters AD 2 point 2.10 (AERODROME OBSTACLES) will be available only as digital data sets: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 2 and 3 (.csv).

- information on the aerodromes updated:

Bydgoszcz (EPBY) – chart of VFR Arrival and Departure Routes;

Kraków-Balice (EPKK) – reference temperature, geoid undulation, working hours of DELIVERY position, Instrument Approach Charts - ICAO RNP RWY 07 and RNP RWY 25;

Lublin (EPLB) – category for fire fighting, information on the day marking of TWY updated;

Warszawa/Modlin (EPMO) – TWY for helicopters, towed of aircraft, TLOF/FATO area dimensions, procedures related to helicopter operations, omnidirectional departures, training flights areas, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO;

Warsaw Chopin Airport (EPWA) – runway surface condition assessment, restrictions related to OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span);

- editorial changes.





AD 1.5.1-12	01 DEC 2022 258	AD 1.5.1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-13	19 MAY 2022 251	AD 1.5.1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-14	19 MAY 2022 251	AD 1.5.1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-15	19 MAY 2022 251	AD 1.5.1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-16	19 MAY 2022 251	AD 1.5.1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-17	19 MAY 2022 251	AD 1.5.1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-18	03 NOV 2022 257	AD 1.5.1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-19	03 NOV 2022 257	AD 1.5.1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-20	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-21	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-22	03 NOV 2022 257	AD 1.5.1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 1.5.1-23	03 NOV 2022 257	-----	-----
AD 2 EPBY 1-4	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-5	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-6	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-7	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-8	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-9	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-10	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-11	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-12	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-13	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-14	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 1-15	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPBY 1-16	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPBY 7-2-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 7-2-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-5	06 OCT 2022 256	AD 2 EPGD 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-9	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPGD 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-10	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-11	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-12	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-13	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-14	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-15	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-16	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-17	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-18	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-19	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-20	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-21	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-22	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPGD 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-23	23 MAR 2023 03/23	-----	-----
AD 2 EPGD 1-24	23 MAR 2023 03/23	-----	-----
AD 2 EPKK 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-6	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-8	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-10	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-11	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-12	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-13	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-13	13 JUL 2023 07/23

AD 2 EPKK 1-14	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-15	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-16	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-17	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-18	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKK 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-19	18 MAY 2023 05/23	-----	-----
AD 2 EPKK 1-20	18 MAY 2023 05/23	-----	-----
AD 2 EPKK 1-21	18 MAY 2023 05/23	-----	-----
AD 2 EPKK 1-22	18 MAY 2023 05/23	-----	-----
AD 2 EPKK 6-6-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 6-6-1-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 6-6-1-4	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 6-6-1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 6-6-2-1	09 SEP 2021 243	AD 2 EPKK 6-6-2-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 6-6-2-4	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 6-6-2-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-7	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPKT 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-9	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-10	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-11	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-12	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKT 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-13	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-14	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-15	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKT 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-16	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKT 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-17	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-18	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-19	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-20	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-21	26 JAN 2023 01/23	-----	-----
AD 2 EPLB 1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-3	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-7	24 MAR 2022 249	AD 2 EPLB 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-10	02 DEC 2021 246	AD 2 EPLB 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-11	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-12	02 DEC 2021 246	AD 2 EPLB 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-13	02 DEC 2021 246	AD 2 EPLB 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-14	02 DEC 2021 246	AD 2 EPLB 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-15	01 DEC 2022 258	-----	-----
AD 2 EPLL 1-4	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-6	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-7	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-8	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-10	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-11	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-12	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-13	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-14	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-15	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPLL 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-16	20 APR 2023 04/23	-----	-----
AD 2 EPLL 1-17	20 APR 2023 04/23	-----	-----

AD 2 EPLL 1-18	20 APR 2023 04/23	-----	-----
AD 2 EPMO 1-4	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPMO 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-10	27 JAN 2022 247	AD 2 EPMO 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-13	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-14	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-15	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-16	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-17	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 4-2-1-0	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 4-2-2-0	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-10	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPPO 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-11	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPPO 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-12	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPPO 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-13	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPPO 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-14	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-15	06 OCT 2022 256	AD 2 EPPO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-16	06 OCT 2022 256	AD 2 EPPO 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-17	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-18	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-19	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-20	06 OCT 2022 256	AD 2 EPPO 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-21	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-22	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-23	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPPO 1-23	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-24	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPRA 1-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-6	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-7	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-8	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-9	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-10	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-11	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-12	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-13	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-14	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-15	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-16	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-17	20 APR 2023 04/23	-----	-----
AD 2 EPRZ 1-5	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRZ 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-6	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-8	06 OCT 2022 256	AD 2 EPRZ 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-9	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRZ 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-10	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-11	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-12	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPRZ 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-13	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-14	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-14	13 JUL 2023 07/23

---

AD 2 EPRZ 1-15	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-16	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-17	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRZ 1-18	20 APR 2023 04/23	-----	-----
AD 2 EPSC 1-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-7	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSC 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-10	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-11	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSC 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-4	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-5	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-6	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-7	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-8	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSY 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-10	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSY 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	06 OCT 2022 256	AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-12	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-13	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSY 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-14	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSY 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-15	01 DEC 2022 258	-----	-----
AD 2 EPWA 1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWA 1-3	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-6	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-7	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-8	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-9	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-10	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-11	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-12	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-13	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-14	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-15	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-16	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-17	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-18	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-19	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-20	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-21	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-22	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-23	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-23	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-24	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-24	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-25	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-26	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-27	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-27	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-28	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-28	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-29	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-29	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-30	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-31	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-32	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-33	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-33	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-34	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-35	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-35	13 JUL 2023 07/23

AD 2 EPWA 1-36	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-36	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-37	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-37	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-38	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-38	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-39	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPWA 1-40	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPWA 1-41	15 JUN 2023 06/23	-----	-----
AD 2 EPWR 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-6	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-8	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-9	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-10	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-11	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-12	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-13	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWR 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-14	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-15	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-16	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-17	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-18	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-19	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-20	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-21	17 JUN 2021 240	AD 2 EPWR 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWR 1-22	01 DEC 2022 258	-----	-----
AD 2 EPZG 1-4	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPZG 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPZG 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-6	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPZG 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-7	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPZG 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-8	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPZG 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-9	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPZG 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-10	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPZG 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-11	18 MAY 2023 05/23	-----	-----

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ:  
N 2136/23, N 2376/23, D 2873/23, P 1081/23.

4) NASTĘPUJĄCE SUPLEMENTY SĄ NINIEJSZYM SKASOWANE: PATRZ GEN 0.3.

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:  
04/17, 02/21, 01/22, 02/22, 01/23.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH  
THIS AMENDMENT: A 1081/23, D 2136/23, D 2376/23, D 2873/23.

4) THE FOLLOWING SUPPLEMENTS ARE HEREBY CANCELLED: SEE GEN 0.3.

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:  
04/17, 02/21, 01/22, 02/22, 01/23.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

7) RECORD THE ENTRY OF THE AMENDMENT ON PAGES GEN 0.2.

**- KONIEC -**

**- END -**

**GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP  
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
06/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w gm. Rzeszów Temporary aeronautical obstacle within the municipality of Rzeszów	ENR 5.4	27 JAN 2022 31 OCT 2023 EST	
20/22	Wyłączenie z użytkowania stanowiska postojowego na lotnisku Łódź (EPLL) Apron stand at Łódź aerodrome put out of service (EPLL)	AD 2 EPLL	27 JAN 2022 31 DEC 2022 EST	
79/22	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Zielona Góra-Babimost (EPZG) New aeronautical obstacles in the vicinity of Zielona Góra-Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	16 JUN 2022 01 DEC 2022 EST	
89/22	Roboty budowlane prowadzone w polu ruchu naziemnego lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted in the movement area of Kraków-Balice aerodrome (EPKK)	AD 2 EPKK	16 JUN 2022 31 DEC 2023 EST	
124/22	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S23 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice aerodrome (EPKT) during the summer season S23	AD 2 EPKT	03 APR 2023 23 OCT 2023	
125/22	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S24 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice aerodrome (EPKT) during the summer season S24	AD 2 EPKT	01 APR 2024 21 OCT 2024	
126/22	Wyłączenie z użytkowania trawiastych RWY 02/20 oraz RWY 11/29 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Grass RWY 02/20 and RWY 11/29 at Bydgoszcz aerodrome (EPBY) closed	AD 2 EPBY	01 DEC 2022 01 NOV 2023 EST	
127/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Wałęsa aerodrome (EPGD)	AD 2 EPGD	01 DEC 2022 03 OCT 2024 EST	
128/22	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice aerodrome (EPWR)	AD 2 EPWR	01 DEC 2022 31 AUG 2023 EST	
130/22	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	AD 2 EPWA	01 DEC 2022 31 DEC 2023 EST	
01/23	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
02/23	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	12 JUL 2023
03/23	Zabezpieczenie operacji lotniczych w rejonie poligonu Wędrzyn (EPD27) Safeguarding the air operations within military training area Wędrzyn (EPD27)	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
04/23	Prace związane z demontażem świateł błyskowych (SFL) dla RWY 26 na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Works related to the removal of sequenced flashing lights (SFL) on RWY 26 at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	26 JAN 2023 31 JUL 2023 EST	
10/23	Szkolenie JW. 4101 Training of Military Unit 4101	ENR 5	13 FEB 2023 31 DEC 2023	
11/23	Roboty budowlane prowadzone na terenie lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted at Kraków-Balice aerodrome (EPKK)	AD 2 EPKK	26 JAN 2023 31 DEC 2024 EST	
13/23	Loty szkolne w rejonie Westerplatte Training flights in the area of Westerplatte	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
16/23	Strefa czasowo rezerwowana dla zabezpieczenia operacji do/z lotniska Łask (EPLK) wykonywanych w ramach ćwiczeń wojskowych Temporary reserved area for securing operations to/from Łask aerodrome (EPLK) carried out as a part of military training	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	
20/23	Loty UAV w FIR EPWW UAV flights within EPWW FIR	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	
21/23	Skoki spadochronowe – Powidz (EPPW) Parachute Jumping – Powidz (EPPW)	ENR 5	03 APR 2023 10 OCT 2023	
24/23	Roboty budowlane prowadzone w polu ruchu naziemnego lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted in the movement area of Kraków-Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	23 MAR 2023 31 MAR 2024 EST	
26/23	Procedura "Intersection take-off" z użyciem TWY S2 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Intersection take-off procedure with the use of TWY S2 at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	23 MAR 2023 31 DEC 2023 EST	
27/23	Skoki spadochronowe na lotnisku DĘBLIN (EPDE) Parachute jumping at DĘBLIN (EPDE) aerodrome	ENR 5	25 APR 2023 13 OCT 2023	
28/23	A) 48. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Klasie Otwartej B) 21. Szybowcowe Mistrzostwa Europy A) 48th International Polish Gliding Competition in the Open Class B) 21st European Gliding Championships	ENR 5	05 MAY 2023 11 AUG 2023	
29/23	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
30/23	Loty szybowcowe w rejonie Milewa (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
31/23	Szkolne loty akrobacyjne w rejonie Chrcynna (EPNC) School aerobatic flights in the vicinity of Chrcynno (EPNC)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
32/23	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Forces	ENR 5	20 APR 2023 17 APR 2024	
33/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Bydgoszcz (EPBY) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	20 APR 2023 09 AUG 2023	
35/23	Niemieckie Zawody Szybowcowe – 2023 German Gliding Championships – 2023	ENR 5	26 APR 2023 07 AUG 2023	
36/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	20 APR 2023 07 SEP 2023 EST	
38/23	Prace budowlane na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Modernisation works at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	21 APR 2023 16 JUN 2023 EST	
39/23	Loty UAV typu MALE z lotniska MIŃSK MAZOWIECKI (EPMN) UAV MALE flights from MIŃSK MAZOWIECKI (EPMN) aerodrome	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
41/23	A) 13. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej B) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Klasie Klub A) 13th International Polish Gliding Championships in the 15-metre Class B) International Gliding Competition - Club Class	ENR 5	03 JUN 2023 06 AUG 2023	
42/23	Prace budowlane na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA) Construction works at Warszawa-Radom (EPRA) aerodrome	AD 2 EPRA	20 APR 2023 01 JUN 2023 EST	
43/23	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	18 MAY 2023 31 DEC 2023	
44/23	1. 25. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Klasie A 2. 51. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski juniorów w Klasie B i Standard 3. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych. 1. 25th International Polish Gliding Championships in the A Class 2. 51st International Junior Polish Gliding Championships in the B and Standard Class 3. Training camp of glider pilots	ENR 5	10 JUN 2023 27 AUG 2023	
45/23	Prace budowlane na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	18 MAY 2023 31 DEC 2023 EST	
50/23	Szkolne loty szybowcowe w rejonie Bezmiechowej Training glider flights in Bezmiechowa area	ENR 5	01 JUN 2023 31 OCT 2023	
56/23	Szkolenie lotnicze JW 5444 / Loty UAV Aerial training Military Unit 5444 / UAV flights	ENR 5	01 JUN 2023 29 AUG 2023	
59/23	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of 6th Airborne Brigade	ENR 5	12 JUN 2023 30 DEC 2023	
62/23	Brak oświetlenia przeszkodowego grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2024 EST	
63/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 13 JUL 2023 EST	13 JUL 2023
64/23	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 13 JUL 2023 EST	
65/23	Szkolenie spadochronowe i loty śmigłowców JW 8083 Bielsko-biała Parachute training and helicopter flights of Military Unit 8083 Bielsko-Biała	ENR 5	26 JUN 2023 07 JUL 2023	08 JUL 2023
66/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Małogoszcz Temporary aeronautical obstacle - Małogoszcz	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	
67/23	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
68/23	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
70/23	Zmiana OCA (OCH) w procedurze RNP RWY 06 na lotnisku Zielona Góra/Babimost (EPZG) Change of the OCA (OCH) in the RNP RWY 06 procedure at Zielona Góra/Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	15 JUN 2023 15 JUN 2024 EST	
71/23	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	
72/23	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	15 JUN 2023 31 DEC 2023	
73/23	Treningi i defilada lotnicza - Warszawa Trainings and Air Parade - Warszawa	ENR 5	08 AUG 2023 15 AUG 2023	
74/23	Loty Aeroklubu Krakowskiego w rejonie lotniska EPKP Flights of Cracow Aero Club in the area of EPKP aerodrome	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	



Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
75/23	Loty samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military flights in the area of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	
76/23	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	
77/23	18. Międzynarodowe Zawody Balonowe – Nałęczów 2023 18th International Balloon Championships – Nałęczów 2023	ENR 5	03 AUG 2023 06 AUG 2023	
78/23	Prace remontowe na lotnisku Warszawa/Modlin (EPMO) Renovation works at Warszawa/Modlin (EPMO) aerodrome	AD 2 EPMO	13 JUL 2023 14 OCT 2023	
79/23	Ćwiczenie wojskowe Wawelberg Bridges Wawelberg Bridges military exercise	ENR 5	17 JUL 2023 28 JUL 2023	
80/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	13 JUL 2023 10 AUG 2023 EST	
81/23	Szkolenie JW 3940 Training of Military Unit 3940	ENR 5	13 JUL 2023 17 APR 2024	
82/23	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	

<b>GEN 0.4</b>	<b>LISTA KONTROLNA STRON AIP CHECKLIST OF AIP PAGES</b>
----------------	---

<b>UWAGA</b>	numery stron zapisane drukiem wytłuszczonym są wprowadzone zmianą AIRAC.
<b>REMARK</b>	page numbers printed in bold are introduced by an AIRAC Amendment.

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
<b>GEN</b>		GEN 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.1-2	27 JAN 2022 247	GEN 1.7.1-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
<b>GEN 0.3-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.3-2</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.3-3</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-2</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-3</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.6-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.8-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.10-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.14-2	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.4-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.14-3	20 APR 2023 04/23
<b>GEN 0.5-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 1.7.15-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-1	14 JUL 2022 253	GEN 1.7.16-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-2	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.17-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.7.18-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-2	28 FEB 2019 211	GEN 1.7.19-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-1	03 DEC 2020 234	<b>GEN 1.7.4444-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
GEN 1.2-2	03 DEC 2020 234	<b>GEN 1.7.8168-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
GEN 1.2-3	03 DEC 2020 234	GEN 1.7.10066-1	15 JUN 2023 06/23
GEN 1.2-4	03 DEC 2020 234	GEN 2.1-1	07 OCT 2021 244
GEN 1.2-5	03 DEC 2020 234	GEN 2.1-2	01 DEC 2022 258
GEN 1.2-6	03 DEC 2020 234	GEN 2.2-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.2-7	03 DEC 2020 234	GEN 2.2-2	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-1	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-2	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-4	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-5	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-6	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-7	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-8	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-1	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-9	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-10	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-11	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-12	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-13	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-14	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-1	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-15	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-2	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-16	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-17	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-18	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-2	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-19	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-3	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-4	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-5	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-22	26 JAN 2023 01/23
		GEN 2.2-23	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 2.2-24	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022 258
GEN 2.2-25	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023 05/23
GEN 2.2-26	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 2.3-1	27 JAN 2022 247	GEN 3.5-2	20 APR 2023 04/23
GEN 2.3-2	14 JUL 2022 253	GEN 3.5-3	26 MAR 2020 225
GEN 2.3-3	25 MAR 2021 237	GEN 3.5-4	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-4	25 MAR 2021 237	GEN 3.5-5	06 OCT 2022 256
GEN 2.3-5	07 OCT 2021 244	GEN 3.5-6	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-6	07 OCT 2021 244	GEN 3.5-7	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-7	07 OCT 2021 244	GEN 3.5-8	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-0	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-9	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-1	18 MAY 2023 05/23	GEN 3.5-10	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-3	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-12	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-4	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-13	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-5	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-14	26 MAR 2020 225
GEN 2.4-6	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-15	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-1	20 APR 2023 04/23	GEN 3.5-16	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-2	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-0	26 APR 2018 201
GEN 2.5-3	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.5-4	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-2	20 JUN 2019 215
GEN 2.6-1	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-3	26 APR 2018 201
GEN 2.6-2	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-4	20 JUN 2019 215
GEN 2.7-1	26 JAN 2023 01/23	GEN 3.6-5	20 JUN 2019 215
GEN 2.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1-1	07 DEC 2017 196
GEN 2.7.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-1	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-2	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-2	22 APR 2021 238
GEN 3.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-2	06 OCT 2022 256	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-3	06 OCT 2022 256	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	26 JAN 2023 01/23	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	24 FEB 2022 248	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	24 FEB 2022 248	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-7	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-8	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.2-1	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-1	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-2	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-3	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-3	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-4	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 4.1.2-5	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-5	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.3-1	12 SEP 2019 218
<b>GEN 3.2-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 4.1.3-2	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-7	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.3-3	23 MAR 2023 03/23
<b>GEN 3.2-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 4.1.3-4	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-9	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.3-5	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-10	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.3-6	12 AUG 2021 242
<b>GEN 3.2-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>GEN 4.1.4-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>GEN 3.2-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-13	02 DEC 2021 246	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-3	15 JUN 2023 06/23	<b>GEN 4.1.6-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
GEN 3.3-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 4.1.7-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 4.1.7-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-3	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-4	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-5	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-6	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-7	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 4.1.7-8	23 MAR 2023 03/23	ENR	
GEN 4.1.7-9	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.1-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.6-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.6-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-1	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-2	03 DEC 2020 234
GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-3	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-2	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 4.1.8-9	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-1	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-10	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-2	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-1	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-3	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-2	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-4	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-3	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-5	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-4	20 APR 2023 04/23	ENR 1.4-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 4.1.9-5	20 APR 2023 04/23	ENR 1.4-2	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.9-6	20 APR 2023 04/23	ENR 1.5-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.9-7	20 APR 2023 04/23	ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.10-2	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-2	15 JUN 2023 06/23
GEN 4.1.10-3	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-3	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.10-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-4	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-5	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-5	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-6	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.10-7	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-7	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.11-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.7-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.11-2	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-2	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-3	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-3	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-4	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-4	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.12-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.7-5	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.12-2	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.12-3	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.12-4	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-3	27 JAN 2022 247
<b>GEN 4.1.13-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	ENR 1.8-4	22 APR 2021 238
GEN 4.1.14-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.9-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.14-2	03 NOV 2022 257	ENR 1.9-2	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-3	03 NOV 2022 257	ENR 1.9-3	10 OCT 2019 219
GEN 4.1.14-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.9-4	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-5	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-1	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.15-1	28 MAR 2019 212	ENR 1.10-2	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.15-2	22 APR 2021 238	ENR 1.10-3	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.15-3	22 APR 2021 238	ENR 1.10-4	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.15-4	22 APR 2021 238	ENR 1.10-5	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.15-5	22 APR 2021 238	ENR 1.10-6	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.15-6	22 APR 2021 238	ENR 1.10-7	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.15-7	22 APR 2021 238	ENR 1.10.1-1	14 JUL 2022 253
GEN 4.1.15-8	22 APR 2021 238	ENR 1.11-1	03 NOV 2022 257
GEN 4.1.15-9	22 APR 2021 238	ENR 1.11-2	03 NOV 2022 257
GEN 4.1.15-10	22 APR 2021 238	ENR 1.12-1	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.15-11	22 APR 2021 238	ENR 1.12-2	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.15-12	22 APR 2021 238	ENR 1.12-3	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-1	21 APR 2022 250	ENR 1.12-4	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250	ENR 1.12-5	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-3	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.12-6	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-4	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.12-7	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-5	20 MAY 2021 239	ENR 1.12-8	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.13-1	07 DEC 2017 196
GEN 4.2-7	21 APR 2022 250	ENR 1.14-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.2-8	20 MAY 2021 239	ENR 1.14.1-1	14 JUL 2022 253
		ENR 1.14.1-2	14 JUL 2022 253

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 1.14.2-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-8	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-3	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-4	14 JUL 2022 253	<b>ENR 2.2.1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 1.14.2-5	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-12	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-6	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-13	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.3-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-1	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.14.3-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-2	23 MAR 2023 03/23
ENR 2.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 3.1-1	01 MAR 2018 199
ENR 2.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.2-1	01 MAR 2018 199
ENR 2.1-2	24 FEB 2022 248	ENR 3.3-1	16 JUN 2022 252
ENR 2.1.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3-2	13 AUG 2020 230
ENR 2.1.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L23 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L29 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L32 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 L59 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L71-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L87 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.1-8	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L132 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-9	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L616 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-10	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L617 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-11	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L617 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-12	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L619 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-13	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L619 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-14	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L621 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-15	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L621 -2	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.1-16	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L623 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-17	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L730 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-18	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L733 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-19	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L735 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-20	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L747 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-21	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L856 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-22	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L867 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-23	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L979 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-24	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L980 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-25	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L980 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-26	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L981 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L981 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L983 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.2-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L984 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L984 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L986 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L987 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.2-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L996 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L999 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.3-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.3.1 M66 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.3-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.3.1 M70 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.3-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M159 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.3-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M602 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.3-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M607 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.3-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M857 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.3.1 M857 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.3.1 M860 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M863 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M865 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.2.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M866 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M977 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 M984 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.3.1 M985 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.2.1-7	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.3.1 M985 -2	26 JAN 2023 01/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.3.1 M992 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T710 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M994 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T710 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N5 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T714 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N133 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T720 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N133 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T727 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N133 -3	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T738 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N191 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T871 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N191 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y41 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 N195 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y100 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N195 -2	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Y209 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N744 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y210 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N746 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Y218 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N858 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y564 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N869 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y565 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N869 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y566 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N871 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z72 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N871 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z73 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N983 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Z80 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 P31 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z95 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P139 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z96 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P150 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z121 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P159 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z126 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P193 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z127 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P733 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z131 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P733 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z159 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P746 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z169 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P851 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z172 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P861 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z175 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q10 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z176-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q34 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z179 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q35 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z181 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q99 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z182 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q258 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z186 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q277 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z187 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q316 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z212 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 Q800 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Z225 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T174 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z348 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T205 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z349 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T224 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z367 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T240 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z419 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T265-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z460 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T266-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z491 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T267-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z493 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T269-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z717 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T270 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.4-1	16 JUN 2022 252
ENR 3.3.1 T282 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.3.1 T344 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-2	24 FEB 2022 248
ENR 3.3.1 T353 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-3	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T354 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-4	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T355 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-5	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T356 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-6	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T357 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-7	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T359 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-8	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T375 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-9	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T425 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-10	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T670 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-11	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T671 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-12	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T672 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-13	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T673 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-14	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T707 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-15	20 APR 2023 04/23
ENR 3.3.1 T709 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.5-16	20 APR 2023 04/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.5-17	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-18	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-19	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-2	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-20	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-3	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-21	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-22	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-5	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-23	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-24	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-7	24 FEB 2022 248
ENR 3.6-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1-8	24 FEB 2022 248
ENR 4-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-2	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 4.2-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-6	20 APR 2023 04/23
ENR 4.3-1	23 FEB 2023 02/23	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
<b>ENR 4.4-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
<b>ENR 4.4-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-19	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-20	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-14	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-21	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-15	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-22	20 APR 2023 04/23
ENR 4.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-23	20 APR 2023 04/23
ENR 5.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-24	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-1	18 JUL 2019 216	ENR 5.2.1.2-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-2	23 APR 2020 226	ENR 5.2.1.3-1	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.3-2	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-3	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-4	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-6	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-7	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-8	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-9	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1.2-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-10	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-11	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-12	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-13	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-14	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-15	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1.3-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-16	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1.3-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-17	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1.3-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-18	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-19	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-7	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-20	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-8	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-21	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-9	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-22	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-10	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-23	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1.3-11	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-24	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-12	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-25	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-13	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-26	20 APR 2023 04/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.2.1.3-27	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-28	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-29	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-30	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-31	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-32	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-33	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-2	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-34	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-3	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-35	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-4	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-36	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-5	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-37	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-38	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-39	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-40	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-41	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-10	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-42	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-11	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-43	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-12	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-44	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-13	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-45	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-14	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-46	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-15	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-47	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-16	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-48	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-17	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-49	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-18	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-50	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-19	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-51	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-20	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-52	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-21	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-53	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-22	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-54	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-23	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-55	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-24	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-56	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-25	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-57	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-26	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-58	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-27	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-59	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-28	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-60	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-29	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-61	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-30	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-62	20 APR 2023 04/23	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-63	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-64	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-65	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-66	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-6	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-7	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-8	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-5	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-9	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-6	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-10	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.4-7	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-11	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-8	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-12	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-9	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-13	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-14	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-11	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-15	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-16	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-17	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.4-14	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-1	16 JUN 2022 252
ENR 5.2.1.4-15	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-2	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.4-16	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-3	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.4-17	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-4	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.2-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.2-2	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.3-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.6-8	03 DEC 2020 234



STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.6-9	03 DEC 2020 234	AD 1.5-1	03 NOV 2022 257
ENR 6.0-1	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-1	06 OCT 2022 256
ENR 6.1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 1.5.1-2	06 OCT 2022 256
ENR 6.1-2	15 JUN 2023 06/23	AD 1.5.1-3	22 APR 2021 238
ENR 6.1-3	15 JUN 2023 06/23	AD 1.5.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-1	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-5	11 AUG 2022 254
ENR 6.1.3-2	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.1.3-3	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-7	14 JUL 2022 253
ENR 6.1.3-4	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-8	14 JUL 2022 253
ENR 6.1.3-5	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-9	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-6	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-10	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-7	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-1	15 JUN 2023 06/23	<b>AD 1.5.1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-2	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-3	15 JUN 2023 06/23	<b>AD 1.5.1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-4	22 APR 2021 238	<b>AD 1.5.1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-5	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-6	01 DEC 2022 258	<b>AD 1.5.1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-7	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-18</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-8	09 SEP 2021 243	<b>AD 1.5.1-19</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-9	18 MAY 2023 05/23	<b>AD 1.5.1-20</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-10	22 APR 2021 238	<b>AD 1.5.1-21</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.2-11	20 APR 2023 04/23	<b>AD 1.5.1-22</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.3-1	18 JUL 2019 216		
ENR 6.3-2	18 JUL 2019 216	AD 2 EPBY 1-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 2 EPBY 1-2	15 JUN 2023 06/23
<b>ENR 6.4-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPBY 1-3	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	<b>AD 2 EPBY 1-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.5-1	14 JUL 2022 253	<b>AD 2 EPBY 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.5-2	24 FEB 2022 248	<b>AD 2 EPBY 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.6-1	16 JUN 2022 252	<b>AD 2 EPBY 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.6-2	01 DEC 2022 258	<b>AD 2 EPBY 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.1-0	21 APR 2022 250	<b>AD 2 EPBY 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPBY 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPBY 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.2-0	22 APR 2021 238	<b>AD 2 EPBY 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.2-1	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPBY 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.2-2	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPBY 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
ENR 6.7.2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-0	27 JAN 2022 247	AD 2 EPBY 1-2-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-3-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-3-2	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 4-1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 6.7.4-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-1-2	12 AUG 2021 242
ENR 6.7.4-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 6.7.4-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-4	12 AUG 2021 242
ENR 6.7.4-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23
<b>AD</b>		AD 2 EPBY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 0.1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPBY 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23
AD 0.6-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 1.1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-1-2	12 AUG 2021 242
AD 1.2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPBY 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23
AD 1.2-2	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.2-3	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23
AD 1.3-0	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 1.3-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 1.4-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023 04/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPBY 6-1-4	04 NOV 2021 245	AD 2 EPGD 6-6-1-1	16 JUN 2022 252
AD 2 EPBY 6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-1-3	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPBY 6-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-1-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-2-1	16 JUN 2022 252
AD 2 EPBY 6-2-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 6-2-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-6	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 7-3-1	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPBY 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23		
AD 2 EPBY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPKK 1-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPBY 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPKK 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPKK 1-3	11 AUG 2022 254
AD 2 EPBY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPBY 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	<b>AD 2 EPKK 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPBY 7-2-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
		<b>AD 2 EPKK 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 1-1	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPKK 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 1-2	11 AUG 2022 254	<b>AD 2 EPKK 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 1-3	11 AUG 2022 254	<b>AD 2 EPKK 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 1-4	11 AUG 2022 254	<b>AD 2 EPKK 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPKK 1-18</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPGD 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022 249
<b>AD 2 EPGD 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-1-0	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-18</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-1-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-19</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-1-2	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-20</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-1-3	26 JAN 2023 01/23
<b>AD 2 EPGD 1-21</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-2-0	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPGD 1-22</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPKK 4-2-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020 227	AD 2 EPKK 5-3-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 4-2-1-0	17 JUN 2021 240	AD 2 EPKK 5-3-1-3	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 4-2-1-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-1-4	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 4-2-2-0	17 JUN 2021 240	AD 2 EPKK 5-3-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 4-2-2-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-2-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 5-3-1-0	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-1-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPGD 5-3-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-1-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-1-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-2-1	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 6-2-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-0	21 APR 2022 250	AD 2 EPKK 6-2-3	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-2-4	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPKK 6-6-1-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 6-1-1	16 JUN 2022 252	AD 2 EPKK 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238	<b>AD 2 EPKK 6-6-1-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 6-2-1	16 JUN 2022 252	<b>AD 2 EPKK 6-6-2-1</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 6-2-3	16 JUN 2022 252	<b>AD 2 EPKK 6-6-2-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPGD 6-2-4	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 7-3-1	01 DEC 2022 258

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
		AD 2 EPLB 1-3	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPLB 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-3	11 AUG 2022 254	AD 2 EPLB 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-4	11 AUG 2022 254	AD 2 EPLB 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPKT 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-20	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-3-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-3-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-1-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-3	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 5-3-2-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 7-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-2-3	06 OCT 2022 256		
AD 2 EPKT 6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-6-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-6-1-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 6-6-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 6-6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 7-3-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPLL 1-8	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPLL 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPLL 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 1-2	04 NOV 2021 245	AD 2 EPLL 1-11	13 JUL 2023 07/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
<b>AD 2 EPLL 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPMO 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23
<b>AD 2 EPLL 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPMO 5-3-2-1	22 APR 2021 238
<b>AD 2 EPLL 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPMO 5-3-2-2	20 MAY 2021 239
<b>AD 2 EPLL 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPMO 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022 254	AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-1-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-2-4	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 5-3-1-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-1-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-2-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 7-1-1	15 JUL 2021 241
AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 7-3-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPLL 6-1-2	20 JUN 2019 215		
AD 2 EPLL 6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-3	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-4	16 JUN 2022 252
AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021 245	<b>AD 2 EPPO 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPPO 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	<b>AD 2 EPPO 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 245	<b>AD 2 EPPO 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPPO 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	<b>AD 2 EPPO 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPLL 7-2-1	18 MAY 2023 05/23	<b>AD 2 EPPO 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
		<b>AD 2 EPPO 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-1	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPPO 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-2	08 SEP 2022 255	<b>AD 2 EPPO 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-3	11 AUG 2022 254	<b>AD 2 EPPO 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPMO 1-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPPO 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPMO 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPPO 1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPMO 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPPO 1-18</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPMO 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPPO 1-19</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-8	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPPO 1-20</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-9	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPPO 1-21</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPMO 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPPO 1-22</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-11	27 JAN 2022 247	<b>AD 2 EPPO 1-23</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPMO 1-12	14 JUL 2022 253	AD 2 EPPO 1-1-1	19 MAY 2022 251
<b>AD 2 EPMO 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 1-3-1	19 MAY 2022 251
<b>AD 2 EPMO 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 1-3-2	19 MAY 2022 251
<b>AD 2 EPMO 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017 192
<b>AD 2 EPMO 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017 192
<b>AD 2 EPMO 1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241	AD 2 EPPO 4-2-1-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173	AD 2 EPPO 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165	AD 2 EPPO 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23
<b>AD 2 EPMO 4-2-1-0</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 4-2-2-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 4-2-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 4-2-1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPPO 5-1-1	27 JAN 2022 247
<b>AD 2 EPMO 4-2-2-0</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPPO 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPMO 4-2-2-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 5-3-1-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 5-3-1-2	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPPO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 5-3-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPMO 5-3-1-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 5-3-2-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 5-3-2-2	05 DEC 2019 221

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPPO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-2	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRA 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-2	17 JUN 2021 240		
AD 2 EPPO 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRZ 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRZ 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-3	06 OCT 2022 256
AD 2 EPPO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-4	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPPO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	<b>AD 2 EPRZ 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPPO 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPRZ 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPPO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	<b>AD 2 EPRZ 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPPO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	<b>AD 2 EPRZ 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPPO 7-2-1	11 AUG 2022 254	<b>AD 2 EPRZ 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
		<b>AD 2 EPRZ 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 1-1	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPRZ 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 1-2	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPRZ 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 1-3	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPRZ 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 1-4	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPRZ 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPRA 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPRZ 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPRA 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPRZ 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPRA 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	<b>AD 2 EPRZ 1-17</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPRA 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
<b>AD 2 EPRA 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
<b>AD 2 EPRA 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
<b>AD 2 EPRA 1-11</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23
<b>AD 2 EPRA 1-12</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23
<b>AD 2 EPRA 1-13</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
<b>AD 2 EPRA 1-14</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	09 SEP 2021 243
<b>AD 2 EPRA 1-15</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	09 SEP 2021 243
<b>AD 2 EPRA 1-16</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 4-2-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 4-2-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-3	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 5-3-1-0	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPRZ 6-1-4	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPRA 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-4	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 5-3-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 6-1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 6-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 7-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 6-2-4	20 APR 2023 04/23		
AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-3	11 AUG 2022 254
AD 2 EPRA 6-3-4	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPSC 1-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPSC 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPSC 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPRA 6-6-1-4	20 APR 2023 04/23	<b>AD 2 EPSC 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPSC 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-6-1-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPSC 5-3-1-1	27 JAN 2022 247		
AD 2 EPSC 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-3	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 1-5	19 MAY 2022 251
AD 2 EPSC 6-1-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 7-3-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPWA 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-23	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-24	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-27	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-28	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-29	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-1-1	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 1-33	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 2-1-1	25 FEB 2021 236	AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-35	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-36	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-37	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-38	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-1-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-2-1	01 DEC 2022 258
AD 2 EPSY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-3-1	01 DEC 2022 258
AD 2 EPSY 6-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 1-3-2	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSY 6-1-2	25 FEB 2021 236	AD 2 EPWA 1-3-3	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPSY 6-1-3	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 1-3-4	01 DEC 2022 258
AD 2 EPSY 6-1-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 1-3-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 1-3-6	24 FEB 2022 248

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 6-6-4-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 7-2-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019 211	AD 2 EPWA 7-2-2	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPWA 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016 177
AD 2 EPWA 4-2-1-1	19 MAY 2022 251		
AD 2 EPWA 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPWR 1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-4	11 AUG 2022 254
AD 2 EPWA 4-2-3-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-1-1	25 APR 2019 213
AD 2 EPWA 5-3-4-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017 191
AD 2 EPWA 5-3-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016 175
AD 2 EPWA 5-3-4-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 5-3-4-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-1	21 APR 2022 250	AD 2 EPWR 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPWA 6-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-3	21 APR 2022 250	AD 2 EPWR 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-4	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPWA 6-1-5	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-7	21 APR 2022 250	AD 2 EPWR 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-8	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPWA 6-1-9	21 APR 2022 250	AD 2 EPWR 5-3-2-0	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 6-1-10	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWR 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWR 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPWA 6-2-3	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-7	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 6-2-3	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 6-2-5	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 6-2-6	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPWR 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPWR 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 6-6-3-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPWR 7-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-6-4-1	26 JAN 2023 01/23		

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPZG 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-3	20 APR 2023 04/23
<b>AD 2 EPZG 1-4</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-5</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-6</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-7</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-8</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-9</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
<b>AD 2 EPZG 1-10</b>	<b>13 JUL 2023 07/23</b>
AD 2 EPZG 1-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 1-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-1-1	01 DEC 2022 258
AD 2 EPZG 5-1-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-3-1-0	01 DEC 2022 258
AD 2 EPZG 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPZG 6-1-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 7-3-1	01 DEC 2022 258



**GEN 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO AIP  
LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP**

**GEN**

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

**ENR**

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

**AD**

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPBY 1-1-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E 077° 257°	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E 076° 256°	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-1-1	-	FREQ ATIS 129.330	AIRAC AMDT 255 - 08 SEP 2022
AD 2 EPBY 1-1-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-2-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E 077° 257°	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E 076° 256°	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-2-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-3-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-3-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-3-2	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-3-2	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2016 077°M 257°M	MAGNETIC VARIATION 6° E - 2021 076°M 256°M	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPKK 1-1-1	(THR 07) GEOID UND. 131 (THR 25D) GEOID UND. 133 (THR 25) GEOID UND. 133 (AD ELEV) GEOID UND. 131	GEOID UND. 132 GEOID UND. 132 GEOID UND. 132 GEOID UND. 132	AIRAC AMDT 07/23 - 13 JUL 2023
AD 2 EPMO 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2015	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2020	AIRAC AMDT 241 - 15 JUL 2021
AD 2 EPPO 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 4° E - 2013	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2019	AIRAC AMDT 220 - 07 NOV 2019
AD 2 EPPO 2-1-1	104° 284°	103° 283°	AIRAC AMDT 221 - 05 DEC 2019
AD 2 EPWR 1-1-1	VAR 4° E - 2015 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E 112° 292°	VAR 5° E - 2022 ANNUAL RATE OF CHANGE 9'E 111° 291°	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPWR 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 4° E - 2015 112° 292°	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2022 111° 291°	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPZG 1-1-2	AERODROME CHART AREA OF RESPONSIBILITY	AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AIRAC AMDT 06/23 - 15 JUN 2023

## GEN 1.7.4444

## Doc 4444

**Zarządzanie ruchem lotniczym**

Wydanie szesnaste, 2016, zmiana 10.

**Air Traffic Management**

Sixteenth Edition, 2016, Amdt 10.

**RÓŻNICE:****Cała treść Procedur Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PL-4444)**

Przepisy dotyczące służby doradczej ruchu lotniczego nie mają zastosowania w polskiej przestrzeni powietrznej.

Przepisy dotyczące automatycznego zależnego dozoru (ADS) nie mają zastosowania w polskiej przestrzeni powietrznej.

**Rozdział 12**

- 12.3.1.1** Podczas określania prędkości lub wysokości we frazeologii angielskiej należy unikać stosowania słowa TO bezpośrednio przed wartościami liczbowymi.

W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa nieporozumienia wynikającego z podobnego brzmienia angielskich słów TO i TWO.

- 12.3.1.2** Podczas określania wysokości bezwzględnej we frazeologii polskiej i angielskiej należy stosować słowo ALTITUDE przed wartościami liczbowymi.

W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa nieporozumienia wynikającego z podobnego brzmienia angielskich słów TO i TWO.

- 12.1.4.15** W Polsce zwrotu DRUGI KRAĞ używa się wyłącznie w sytuacji wydawania instrukcji przejścia na drugi krağ lub podjęcia takiej decyzji przez dowódcę statku powietrznego. W każdej innej sytuacji używa się zwrotu NIEUDANE PODEJŚCIE (np. BĄDŹ GOTOWY NA NIEUDANE PODEJŚCIE).

Użycie zwrotu DRUGI KRAĞ w celach informacyjnych może być mylnie zinterpretowane przez pilota jako polecenie wykonania procedury przejścia na drugi krağ.

- 12.1.2.3** W Polsce nie stosuje się frazeologii POZIOM [LOTU] JEDEN ZERO ZERO (ICAO). W Polsce poziomy lotu składające się z pełnych setek należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. POZIOM [LOTU] STO.

W celu zminimalizowania ryzyka pomylenia sąsiadujących poziomów lotu JEDEN ZERO ZERO i JEDEN JEDEN ZERO podczas zajmowania wysokości zezwolonej.

- 12.3.1.4** W Polsce słowo MONITORUJ oznacza przesłuchaj (częstotliwość) (ICAO) lub zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie (przez wskazany organ ATS).

Zwrot STANDBY FOR (częstotliwość) (ICAO) może zostać zrozumiany jako czekaj na polecenie zmiany częstotliwości.

**DIFFERENCES:****A whole content of Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444)**

Regulations related to advisory service are not applicable within Polish airspace.

Regulations related to Automatic Dependent Surveillance (ADS) are not applicable within Polish airspace.

**Chapter 12**

When specifying the speed or altitude in English phraseology the word TO shall be avoided before numerical values.

In order to minimise the possibility of confusion as a result of the similar sounding of the English words TO and TWO.

When specifying the altitude in Polish and English phraseology the word ALTITUDE shall be used before numerical values.

In order to minimise the possibility of confusion as a result of the similar sounding of the English words TO and TWO.

In Poland, the phrase GO AROUND shall be used only when the pilot-in-command is instructed or decides to go around. In any other situation the phrase MISSED APPROACH (e.g. BE READY FOR MISSED APPROACH) shall be used.

The use of the phrase GO AROUND for information could be misinterpreted by the pilot as instruction to actually carry out a go-around procedure.

In Poland, the phraseology [FLIGHT] LEVEL ONE ZERO ZERO (ICAO) shall not be used. In Poland, flight levels consisting of whole hundreds shall be pronounced as in colloquial language, i.e. [FLIGHT] LEVEL ONE HUNDRED.

In order to minimise the probability of confusing the adjacent flight levels ONE ZERO ZERO and ONE ONE ZERO when reaching the cleared altitude.

In Poland, the word MONITOR shall mean listen out (on the frequency) (ICAO) or change the frequency as instructed and wait for being called (by the relevant ATS unit).

The phrase STANDBY FOR (frequency) (ICAO) could be interpreted as wait for being instructed to change the frequency.

**GEN 1.7.8168**

**Doc 8168**

**Operacje Statków Powietrznych**

**Tom I, Procedury lotu**

Wydanie szóste, 2018, zmiana 9.

**RÓŻNICE:**

Brak.

**Aircraft Operations**

**Vol. I, Flight procedures**

Sixth Edition, 2018, Amdt 9.

**DIFFERENCES:**

None.

**Tom II, Opracowywanie procedur lotu z widocznością i według wskazań przyrządów**

Wydanie siódme, 2020, zmiana 9.

**RÓŻNICE:**

Brak.

**Vol. II, Construction of Visual and Instrument Flight Procedures**

Seventh Edition, 2020, Amdt 9.

**DIFFERENCES:**

None.

**Tom III, Procedury operacyjne statków powietrznych**

Wydanie pierwsze, 2018, zmiana 1.

**RÓŻNICE:**

Brak.

**Vol. III, Aircraft Operating Procedures**

First Edition, 2018, Amdt 1.

**DIFFERENCES:**

None.

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000	TMA RZESZÓW TMA SZCZECIN TMA OLSZTYN TMA WARSZAWA TMA ŁÓDŹ	ENR 6.2-8 ENR 6.2-9 ENR 6.2-10 ENR 6.2-11 AD 2 EPLL 5-2-1	09 SEP 2021 18 MAY 2023 22 APR 2021 20 APR 2023 20 APR 2023
<b>Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO</b>  1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000  <b>RNAV 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNAV 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNAV 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 500 000 1: 500 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 500 000 1: 500 000  <b>RNAV 1</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNAV 1</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 500 000 1: 500 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 500 000 1: 500 000  <b>RNP 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000  <b>RNAV 1</b> 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000	<b>Bydgoszcz:</b> Bydgoszcz RWY 08 Bydgoszcz RWY 26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)  <b>Gdańsk Lech Walesa:</b> Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29  <b>Kraków - Balice:</b> Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25  <b>Katowice - Pyrzowice:</b> Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26  <b>Lublin:</b> Lublin RWY 07 Lublin RWY 25  <b>Łódź:</b> Łódź RWY 07 Łódź RWY 25  <b>Warszawa/Modlin:</b> Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26  <b>Poznań - Ławica:</b> Poznań - Ławica RWY 10 Poznań - Ławica RWY 28  <b>Warszawa - Radom:</b> Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25  <b>Rzeszów - Jasionka:</b> Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27  <b>Szczecin - Goleniów:</b> Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31  <b>Olsztyn - Mazury:</b> Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19  <b>Warsaw Chopin Airport:</b> Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29	AD 2 EPBY 4-1-1 AD 2 EPBY 4-1-3 AD 2 EPBY 4-2-1-0 AD 2 EPBY 4-2-2-0  AD 2 EPGD 4-2-1-0 AD 2 EPGD 4-2-2-0  AD 2 EPKK 4-2-1-0 AD 2 EPKK 4-2-2-0  AD 2 EPKT 4-2-1-0 AD 2 EPKT 4-2-2-0  AD 2 EPLB 4-2-1-0 AD 2 EPLB 4-2-2-0  AD 2 EPLL 4-2-1-0 AD 2 EPLL 4-2-2-0  AD 2 EPMO 4-2-1-0 AD 2 EPMO 4-2-2-0  AD 2 EPPO 4-2-1-0 AD 2 EPPO 4-2-2-0  AD 2 EPRA 4-2-1-0 AD 2 EPRA 4-2-2-0  AD 2 EPRZ 4-2-1-0 AD 2 EPRZ 4-2-2-0  AD 2 EPSC 4-2-1-0 AD 2 EPSC 4-2-2-0  AD 2 EPSY 4-2-1-0 AD 2 EPSY 4-2-2-0  AD 2 EPWA 4-2-1-0 AD 2 EPWA 4-2-2-0 AD 2 EPWA 4-2-3-0	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023  17 JUN 2021 17 JUN 2021  22 APR 2021 22 APR 2021  06 OCT 2022 06 OCT 2022  28 JAN 2021 28 JAN 2021  04 NOV 2021 04 NOV 2021  13 JUL 2023 13 JUL 2023  18 MAY 2023 18 MAY 2023  20 APR 2023 20 APR 2023  20 APR 2023 09 SEP 2021  18 MAY 2023 18 MAY 2023  22 APR 2021 22 APR 2021  20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 5-3-3-0 AD 2 EPWA 5-3-4-0	20 APR 2023 20 APR 2023
<b>RNAV 1 (GNSS)</b> 1: 750 000 1: 750 000	<b>Wrocław - Strachowice:</b> Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 5-3-1-0 AD 2 EPWR 5-3-2-0	20 APR 2023 15 JUN 2023
1: 500 000 1: 500 000	<b>Zielona Góra - Babimost:</b> Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPZG 5-1-1 AD 2 EPZG 5-3-1-0	01 DEC 2022 01 DEC 2022
<b>Instrument Approach Chart - ICAO</b>			
1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	<b>Bydgoszcz:</b> ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-1 AD 2 EPBY 6-1-3 AD 2 EPBY 6-2-1 AD 2 EPBY 6-2-3 AD 2 EPBY 6-2-5 AD 2 EPBY 6-6-1-1 AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	<b>Gdańsk Lech Walesa:</b> ILS CAT II or LOC RWY 29 (A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-1-1 AD 2 EPGD 6-2-1 AD 2 EPGD 6-2-3 AD 2 EPGD 6-6-1-1 AD 2 EPGD 6-6-2-1	16 JUN 2022 16 JUN 2022 16 JUN 2022 16 JUN 2022 16 JUN 2022
1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000	<b>Kraków - Balice:</b> ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-1-1 AD 2 EPKK 6-2-1 AD 2 EPKK 6-2-3 AD 2 EPKK 6-6-1-1 AD 2 EPKK 6-6-2-1	09 SEP 2021 17 JUN 2021 17 JUN 2021 13 JUL 2023 13 JUL 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	<b>Katowice - Pyrzowice:</b> ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-1-1 AD 2 EPKT 6-2-1 AD 2 EPKT 6-2-3 AD 2 EPKT 6-6-1-1 AD 2 EPKT 6-6-2-1	06 OCT 2022 06 OCT 2022 06 OCT 2022 06 OCT 2022 06 OCT 2022
1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	<b>Lublin:</b> ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D) ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-1-1 AD 2 EPLB 6-1-3 AD 2 EPLB 6-2-1 AD 2 EPLB 6-2-3 AD 2 EPLB 6-2-5 AD 2 EPLB 6-2-7 AD 2 EPLB 6-6-1-1 AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021
1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	<b>Łódź:</b> ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-1-1 AD 2 EPLL 6-2-1 AD 2 EPLL 6-2-3 AD 2 EPLL 6-6-1-1 AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021
1: 500 000	<b>Warszawa/Modlin:</b> ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-1-1	20 APR 2023

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 5000	<b>Warszawa-Radom:</b> APRONS 1, 2 (DE-ICING)	AD 2 EPRA 1-3-1	20 APR 2023
1: 5 000	<b>Warsaw Chopin Airport:</b> APRONS 1, 7A, 7B, 9	AD 2 EPWA 1-3-1	01 DEC 2022
1: 5 000	APRONS 3, 5A, 5B, 5C	AD 2 EPWA 1-3-2	18 MAY 2023
1: 5 000	CARGO APRON, APRONS 12, 13	AD 2 EPWA 1-3-3	23 FEB 2023
1: 5 000	APRON 10	AD 2 EPWA 1-3-4	01 DEC 2022
1: 5 000	MILITARY APRON, APRON 9	AD 2 EPWA 1-3-5	12 AUG 2021
1: 5 000	APRON 2	AD 2 EPWA 1-3-6	24 FEB 2022
<b>ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO</b>			
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.7.1-0	21 APR 2022
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.7.2-0	22 APR 2021
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.7.3-0	27 JAN 2022
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.7.4-0	20 APR 2023
<b>VFR Arrival and Departure Routes</b>			
1: 500 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 7-2-1	13 JUL 2023
1: 500 000	Lublin	AD 2 EPLB 7-2-1	20 APR 2023
1: 500 000	Łódź	AD 2 EPLL 7-2-1	18 MAY 2023
1: 250 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 7-2-1	11 AUG 2022
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 7-2-1	26 JAN 2023
1: 250 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 7-2-1	18 MAY 2023
1: 100 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 7-2-2	18 MAY 2023
1: 500 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 7-2-1	20 APR 2023
<b>Visual Operation Chart</b>			
1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 7-3-1	15 JUN 2023
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 7-3-1	01 DEC 2022
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 7-3-1	23 FEB 2023
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 7-3-1	18 MAY 2023
1: 500 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 7-3-1	20 APR 2023
1: 500 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 7-3-1	15 JUN 2023
1: 500 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 7-3-1	20 APR 2023
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 7-3-1	01 DEC 2022

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
<b>Wskaźniki lokalizacji/Location indicators</b> 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	15 JUN 2023
<b>Teren górzysty w FIR WARSZAWA/Mountainous areas within FIR WARSZAWA</b> 1: 4 000 000		GEN 3.3-0	01 DEC 2022
<b>Sektory AIRMET/AIRMET sectors</b> 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022
<b>Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions</b> 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023
<b>Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/SAR localization within WARSZAWA FIR</b> 1: 4 000 000		GEN 3.6-0	26 APR 2018
<b>Pokrycie radiolokacyjne – maksymalny zasięg 250 NM/Radar coverage – maximum range 250 NM</b> 1: 4 000 000		ENR 1.6-0	27 JAN 2022
<b>Strefy obowiązkowej łączności (RMZ)/Radio Communication Mandatory Zones (RMZs)</b> 1: 4 000 000		ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023
<b>Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR</b> 1: 3 000 000		ENR 6.1-2	15 JUN 2023
<b>Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/ Baltic FRA boundary within Warszawa FIR</b> 1: 4 000 000		ENR 6.1-3	15 JUN 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-1	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-2	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-3	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-4	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-5	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-6	20 APR 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-7	20 APR 2023
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	15 JUN 2023
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-1	18 JUL 2019
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-2	18 JUL 2019
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-3	12 SEP 2019
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) Trasy dolotowe do stref (TFR)/Feeding Routes (TFRs) 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	13 JUL 2023
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.4-2	21 APR 2022
Sondy balonowe/Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	14 JUL 2022
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.5-2	24 FEB 2022
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/ Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	16 JUN 2022
Rejony działalności lotniczej - loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem/ Areas of aerial activities - paraglider or powered paragliding flights 1: 4 000 000		ENR 6.6-2	01 DEC 2022
Lotniska/lądowiska/lotniska dla śmigłowców/ Aerodromes/airfields/heliports 1: 4 000 000		AD 1.3-0	01 DEC 2022
Punkty krytyczne/Hot Spots 1: 5 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022
Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności/ Aerodrome Chart - Areas of Responsibility 1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 1-1-2	20 APR 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 1-1-2	15 JUN 2023
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations 1: 15 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations 1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016

**GEN 4.1.4**

**LOTNISKO KATOWICE-PYRZOWICE  
KATOWICE-PYRZOWICE AERODROME**

Oplaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:  
<https://www.katowice-airport.com/pl/nasze-lotnisko/dokumenty-do-pobrania>

Airport charges are available on the airport operator's website:  
<https://www.katowice-airport.com/en/our-airport/downloadable-documents>



**GEN 4.1.6**

**LOTNISKO ŁÓDŹ  
ŁÓDŹ AERODROME**

Oplaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:  
<https://www.lodz-airport.pl/pl/ moje-lotnisko/aip/oplaty-lotniskowe>

Airport charges are available on the airport operator's website:  
<https://www.lodz-airport.pl/en/about-airport/aip/airport-charges>

**GEN 4.1.13**

**LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE  
WARSAW CHOPIN AIRPORT**

← | Oplaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:  
[https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user\\_files/OH/HSL/EPWA-Taryfa-oplat-lotniskowych.pdf](https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user_files/OH/HSL/EPWA-Taryfa-oplat-lotniskowych.pdf)

Airport charges are available on the airport operator's website:  
[https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user\\_files/OH/HSL/EPWA-Airport-charges.pdf](https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user_files/OH/HSL/EPWA-Airport-charges.pdf)

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI REMARKS
<b>TMZ WARSZAWA (EPWA/EPMO)</b> Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR WARSZAWA/Okęcie. Boundaries coincident with those of WARSZAWA/Okęcie CTR.	<u>2000 ft AMSL</u> GND	H24	NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR WARSZAWA/Modlin. Boundaries coincident with those of WARSZAWA/Modlin CTR.	<u>2000 ft AMSL</u> GND		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor A. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector A.	<u>FL 95</u> <u>2000 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor B. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector B.	<u>FL 95</u> <u>3500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor C. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector C.	<u>FL 95</u> <u>6500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor D. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector D.	<u>2000 ft AMSL</u> <u>1000 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor E. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector E.	<u>FL 95</u> <u>6500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic TMA Warszawa sektor F. Boundaries coincident with those of Warszawa TMA sector F.	<u>2000 ft AMSL</u> <u>1500 ft AMSL</u>		

5. **OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)**

**FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS**

Obszary obowiązkowego składania planu lotu (FPL) obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ.

The Flight Plan (FPL) Mandatory Areas shall be valid except for active TSAs, TRAs, MRTs, ATZs.

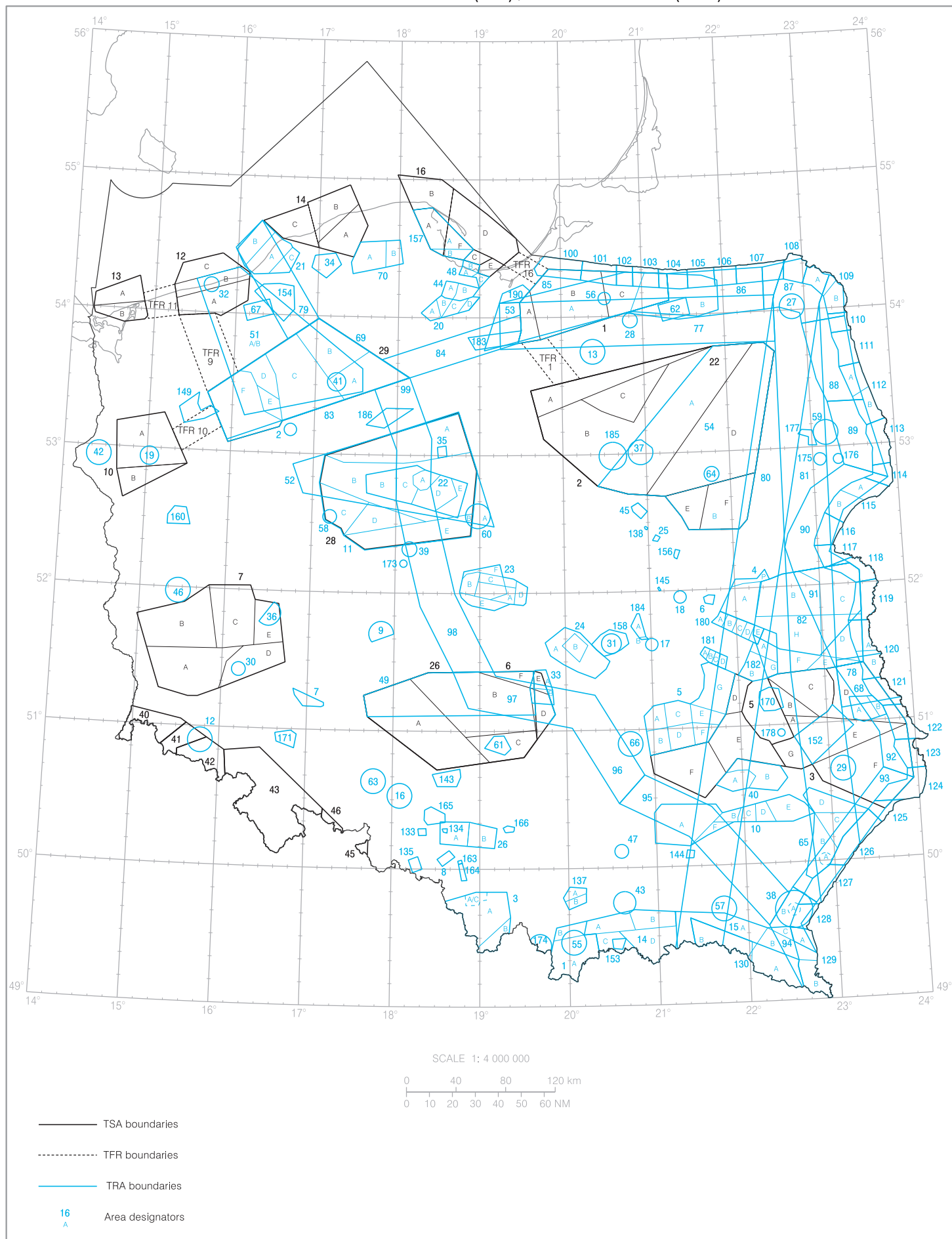
OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI REMARKS
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR Gdańsk/Lech Wałęsa. Boundaries coincident with those of Gdańsk/Lech Wałęsa CTR.	<u>2000 ft AMSL</u> GND	H24	NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor A. Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sector A.	<u>FL95</u> <u>2000 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor B. Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sector B.	<u>FL95</u> <u>3500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor C. Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sector C.	<u>FL95</u> <u>4500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor D. Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sector D.	<u>FL95</u> <u>6500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Gdańsk sektor E. Boundaries coincident with those of Gdańsk LTMA sector E.	<u>FL95</u> <u>7500 ft AMSL</u>		

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI REMARKS
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR Kraków/Balice. Boundaries coincident with those of Kraków/Balice CTR.	<u>2300 ft AMSL</u> GND	H24	NIL
Granice tożsame ze współrzędnymi granic CTR Katowice/Pyrzowice. Boundaries coincident with those of Katowice/Pyrzowice CTR.	<u>2300 ft AMSL</u> GND		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Kraków sektor EPKK. Boundaries coincident with those of Kraków LTMA sector EPKK.	<u>3500 ft AMSL</u> <u>2300 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Kraków sektor EPKT. Boundaries coincident with those of Kraków LTMA sector EPKT.	<u>3500 ft AMSL</u> <u>2300 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Kraków sektor B. Boundaries coincident with those of Kraków LTMA sector B.	<u>FL95</u> <u>3500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Kraków sektor C. Boundaries coincident with those of Kraków LTMA sector C.	<u>FL95</u> <u>5500 ft AMSL</u>		
Granice tożsame ze współrzędnymi granic LTMA Kraków sektor D. Boundaries coincident with those of Kraków LTMA sector D.	<u>FL95</u> <u>6500 ft AMSL</u>		

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
GONTU	53 29 44 N 019 19 07 E	L23, T727	FRA(I)
GORAT	53 10 41 N 023 53 39 E	L23, N869	FRA(EX)
GORPI	54 55 00 N 015 39 18 E	N746, Z80	FRA(EX)
GOSAK	50 33 28 N 020 18 16 E	N133	FRA(I)
GOSIT	52 14 16 N 020 42 34 E	EPWA ILS CAT II z or LOC z RWY 11, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
GOSOT	54 48 20 N 014 51 28 E	Z131, L996	FRA(EX)
GOTIX	50 01 18 N 023 12 43 E	L621	FRA(EX)
GOVEN	52 03 30 N 014 45 20 E	L735, L979, M607, P31, T205	FRA(EX)
GOVRI	50 06 25 N 021 01 54 E	SID EPRZ, STAR EPKK, STAR EPKT, T738	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT FRA(D): EPRZ
GRUDA	53 31 16 N 018 46 53 E	L23, L29, L621, N133, N191, N858, T720, Z95	FRA(I)
GUBNU	52 24 50 N 016 21 45 E	STAR EPP0	
GUPMA	51 14 40 N 017 01 06 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
GUWEN *	52 30 00 N 022 03 30 E	TSA02	
HALFI	52 22 43 N 020 41 14 E	STAR EPWA	
HURTE	51 09 20 N 020 36 12 E	STAR EPRA	FRA(I): Only for ARR EPRA
IBEKA	50 01 40 N 018 56 30 E	M984, T710	FRA(I): Only for DEP EPWR
IBINO	53 33 46 N 019 58 50 E	STAR EPSY, T720	FRA(I) FRA(A): EPSY
IBZEM *	53 12 45 N 018 39 30 E	TRA11, TSA28	
IDEXU	52 41 50 N 017 02 10 E	L735, P851	FRA(I): Only for DEP EPSC. DEP/ARR EPPW.
IDMAV	52 19 05 N 016 27 59 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
IFRAL	51 26 16 N 020 18 36 E	STAR EPRA	
IMNAZ	50 02 04 N 019 28 41 E	EPKK RNP RWY07	
IMWEG	52 33 46 N 020 56 51 E	STAR EPMO	
INDAD	50 04 29 N 021 16 06 E	P746	
INDIG	51 59 48 N 018 00 00 E	L980, T174	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
INFUX	50 13 20 N 023 28 59 E		FRA(EX)
INGES	52 06 05 N 023 30 50 E		
INKOK *	51 37 00 N 016 33 23 E	TSA07	
INPIV	50 27 55 N 020 02 44 E	SID EPKT	
INRAS	52 29 56 N 020 47 32 E	SID EPWA	
INSAB	50 17 23 N 018 51 12 E	SID EPKT	
INSON	52 29 49 N 020 57 29 E	SID EPWA	
INTUN	53 10 03 N 018 41 48 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z96	FRA(I) FRA(AD): EPBY
INZUB	52 29 29 N 020 31 03 E	STAR EPWA	
IPLAM	54 17 01 N 018 50 37 E	ILS or LOC RWY 29 EPGD, VOR RWY 29 EPGD, RNAV (GNSS) RWY 29 EPGD	FRA(I)
IPLIT	54 38 16 N 019 21 20 E	P733	FRA(EX)
IPSOD	50 52 06 N 017 25 58 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
IRBON *	51 24 50 N 021 35 24 E	MTMA EPRA, TSA05	
IRBOS	51 26 33 N 019 50 39 E	N133, T353	FRA(I): Only for DEP EPRA
IRCEN	52 15 03 N 017 35 18 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
IRDEB	51 48 38 N 021 53 32 E	P139, T270	FRA(I): Only for ARR EPRA and DEP EPLB/EPRA
IRGAM	50 45 42 N 021 46 53 E	T375	
IRGET	53 40 11 N 014 36 53 E	M602	
IRLUN	53 45 02 N 018 36 53 E	SID EPGD, STAR EPGD, N133, P733	FRA(I) FRA(AD): EPGD
IVDIR *	52 50 00 N 021 45 00 E	TSA02	
IVGOR	55 35 04 N 017 57 32 E	Q800	FRA(EX)
IVMEM	50 11 43 N 018 36 45 E	STAR EPKT	
IVNER	51 07 05 N 023 51 26 E	Q34	FRA(X)
IXIXI	53 41 04 N 019 53 28 E	L29, Y564	FRA(I): Only for DEP EPGD
IXOGA	51 22 01 N 022 27 39 E	L856	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
OSLOG	53 45 57 N 018 45 13 E	STAR EPGD, T270, Z95	FRA(I) FRA(A): EPGD
OSMAT	50 14 34 N 023 02 44 E	L621, M977	FRA(I)
OSMOV	53 53 08 N 017 28 55 E	T672	FRA(I): Only for ARR EPGD
OSNON	50 36 35 N 017 56 59 E	T714	
OSNUT	52 18 12 N 020 50 47 E	EPWA GNSS RWY 15	
OSTET	51 50 49 N 020 56 34 E		
OTMAX	53 05 23 N 021 11 42 E	N5, Y566	FRA(I): Only for DEP EPSY
OTMUL	51 55 51 N 021 01 07 E	STAR EPWA	
OTPES	53 26 22 N 020 20 57 E	L23	
OTPOP	51 57 56 N 019 34 30 E	N869	
OTRIV	54 09 49 N 022 11 52 E	N858	FRA(I)
OVBOR	51 06 15 N 020 01 09 E	N133, N744, T359	FRA(I) FRA(D): EPKK, EPKT
OVCAB	52 33 26 N 018 11 00 E	MTMA EPPW, TMA POZNAŃ NORTH	
PABWO	50 28 27 N 019 30 46 E	STAR EPKT, EPKT ILS RWY 27, RNP RWY 27	
PADKA	49 56 02 N 018 17 00 E	STAR EPKK, L984, Q10	FRA(EX)
PATFO	52 26 59 N 020 40 13 E	STAR EPWA	
PAVZA	52 32 01 N 020 37 52 E	STAR EPMO	
PEKOT	50 23 18 N 017 26 36 E	SID EPWR, L616, L867, Y210	FRA(D): EPWR
PENEX	52 33 47 N 019 16 38 E	STAR EPRA, N133	FRA(I)
PENOR	55 38 19 N 017 09 41 E	N133, L987, M607	FRA(EX)
PEPOX	53 14 41 N 016 37 22 E	L29	FRA(I)
PESEL	53 30 28 N 014 19 33 E	L87	FRA(X)
PEVUM	52 18 34 N 018 39 27 E	P150	FRA(D): EPPO
PEXAS	50 06 29 N 021 18 57 E	STAR EPRZ	
PEXUL *	51 22 54 N 019 36 46 E	MTMA EPLK	
PIBAR	52 14 02 N 020 23 33 E	STAR EPWA	
PIDAT *	51 17 36 N 018 29 00 E	TSA06	
PIKFI *	53 55 03 N 014 49 24 E	TSA13	
PIXOR	53 17 19 N 015 28 35 E	L996	FRA(I)
POBIG	50 50 06 N 021 43 09 E	T282, T709	FRA(I): Only for ARR EPLB
POBOK	50 34 59 N 020 13 08 E	STAR EPKK, SID EPKK, M985	FRA(I)
PODAN	49 24 46 N 021 26 21 E	M857	FRA(I)
POKEN	54 49 11 N 014 33 51 E	Q800, Z212, Z491	FRA(EX)
POLON	51 48 00 N 019 39 22 E	SID EPRA, L980, M70, M863, N133, N871, N983, Q99, T266, T355, Z169	FRA(I) FRA(D): EPLL
POZUM	51 42 59 N 014 40 54 E		FRA(EX)
PULWI	52 44 17 N 016 55 09 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
PUMQA	52 28 56 N 016 48 41 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
RANOK	54 54 46 N 018 57 30 E	L59, L733, L983, P861	FRA(EX)
RASAN	51 00 50 N 015 05 41 E	P861	FRA(X)
RASUT	51 08 44 N 016 15 33 E	T707	
RATOR	53 57 49 N 017 52 50 E	STAR EPGD, T672	FRA(I) FRA(A): EPGD
RAVAD	51 25 27 N 021 25 23 E	EPRA NDB RWY 25	
RAVAG	53 45 03 N 016 44 56 E	T672	FRA(I)
REBSO	52 16 16 N 021 01 44 E	STAR EPWA	
REGLI	50 01 49 N 017 59 44 E	L617, L867, T720, Z159	FRA(EX)
REGTO	49 24 13 N 020 39 53 E	SID EPKK, SID EPKT	FRA(D): EPKK, EPKT
REKRA	52 13 31 N 017 20 05 E	STAR EPPO	
REMDI	52 17 57 N 020 49 01 E	STAR EPWA	
REMVU	51 09 56 N 015 13 57 E	P861	
REPTU	51 26 41 N 015 59 13 E	Z225	
RERMU	52 25 30 N 017 17 51 E	STAR EPPO	
RETSU	51 25 00 N 023 29 27 E	STAR EPPO	
RIKNO	52 06 19 N 021 30 13 E	STAR EPWA	

STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA) / TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSAs)  
STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA) / TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs)  
TRASY DOLOTOWE DO STREF (TFR) / FEEDING ROUTES (TFRs)



Correction: Editorial changes.

## EPLB – LOTNISKO LUBLIN

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

**CS ADR-DSN.Q.850 (b)** Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, art. 66 ust. 4 pkt 3. – *zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł [...].* Zgodnie z art. 53 ww. ustawy pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym wyposażone są w światła ostrzegawcze koloru żółtego.

**CS ADR-DSN.T.915 (g)** W odległości 121 m od osi RWY (niewyrównana część pasa RWY) znajduje się zespół anten ILS GP wraz z kontenerem zawierającym urządzenie niezbędne do działania systemu, a także skrzynka złączy kablowych zasilających tą instalację. Zarówno skrzynka elektryczna jak i kontener oraz jego zawartość nie są obiektami łatwymi, jednak ich obecność w tej lokalizacji jest niezbędna dla działania systemu ILS CAT II zainstalowanego na lotnisku. Lokalizacja elementów systemu została zaplanowana zgodnie z obowiązującymi w trakcie prac projektowych przepisami ICAO, w miejscu najbardziej dogodnym z punktu widzenia operacyjnego a także planowanego dalszego rozwoju lotniska.

## ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

**CS ADR-DSN.T.905 (b)** Brak bezpośredniego dostępu do RWY dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023

**CS ADR-DSN.N.790 (a)** W związku z brakiem możliwości zainstalowania pionowego oznakowania informacyjnego dla stanowiska sprawdzania VOR zastosowano oznakowanie poziome zawierające informacje wymagane do zamieszczenia na oznakowaniu pionowym dla stanowiska do sprawdzania VOR.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023

**CS ADR-DSN.Q.850 (a)**  
**CS ADR-DSN.Q.850 (c)** Zarządzający PL Lublin nie posiada dokumentacji potwierdzającej, że światła ostrzegawcze są zgodne z wymaganiami zawartymi w Tabeli Q-2.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026

**CS ADR-DSN.M.750 (b)** Na APN 2 wykorzystywanej w warunkach nocnych oraz LVP nie jest zainstalowane stałe oświetlenie płyty postojowej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 30.12.2026

**CS ADR-DSN.M.075 (a)(1)** Na lotnisku Lublin zastosowana odległość pomiędzy zmianami nachyleń podłużnych na drodze startowej nie jest wystarczająca dla spełnienia wymogów specyfikacji certyfikacyjnej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2036

**CS ADR-DSN.D.270 (b)(1)** Na płytowej TWY B zastosowany stopień zmiany nachylenia podłużnego TWY przekracza wymagane w specyfikacji wartości.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2036

**CS ADR-DSN.P.825 (a)**  
**CS ADR-DSN.P.830 (a)** Na lotnisku Lublin TWY C nie jest wyposażona w oznaczniiki krawędzi drogi kołowania ani w oznaczniiki osi drogi kołowania.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.03.2024

**CS ADR-DSN.S.890 (b), (e)** Na lotnisku Lublin system monitorowania oświetlenia nawigacyjnego dla świateł krawędziowych RWY oraz świateł końca RWY sygnalizuje służbom ruchu lotniczego, że poziom niezawodności elementu spadł poniżej minimalnego poziomu niezawodności określonego w tabeli S-1.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

## EPLB – LUBLIN AERODROME

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

In accordance with the Polish Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3 – *It is forbidden to display, in and on a vehicle, devices emitting blue or red light that are obligatory equipment of an emergency vehicle [...].*

In accordance with article 53 of the above mentioned Law, Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights.

A group of ILS GP antennas, ILS GP transmitter housing and a box containing cable connectors supplying electricity to the installation are located at a distance of 121 m from the RWY centre line (non-graded RWY portion). Both the box and the housing with its content are not frangible but their presence in that location is necessary for the proper functioning of the ILS CAT II system installed at the aerodrome. The elements were laid out at the operationally most convenient location and considering further development of the aerodrome, in accordance with ICAO regulations applicable when the aerodrome was being designed.

## DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

No direct access to the RWY for rescue and fire-fighting vehicles.

DAAD expiry date: 31.12.2023

Due to the fact that a VOR aerodrome check-point sign cannot be installed, an adequate marking has been provided with inscription required for a VOR aerodrome check-point sign.

DAAD expiry date: 31.12.2023

The Administration of Lublin Airport has no documents confirming that the obstacle lights conform to the specifications in Table Q-2.

DAAD expiry date: 31.12.2026

APN 2 used at night and during LVPs is not equipped with apron lights.

DAAD expiry date: 30.12.2026

At Lublin aerodrome, the used distance between longitudinal slope changes on RWY is not sufficient to meet the requirements of certification specifications.

DAAD expiry date: 31.12.2036

The longitudinal slope changes on apron TWY B exceed the values required by the specification.

DAAD expiry date: 31.12.2036

At Lublin aerodrome, TWY C is not equipped with taxiway edge and centre line markers.

DAAD expiry date: 31.03.2024

The navigation lighting monitoring system for RWY edge lights and RWY end lights at Lublin aerodrome indicates to ATS that the serviceability level of the element has fallen below a minimum serviceability level specified in Table S-1.

DAAD expiry date: 31.12.2030

## EPPO – LOTNISKO POZNAŃ - ŁAWICA

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- CS ADR-DSN.T.915 (g) Nowy kontener ILS GP, usytuowany w pasie drogi startowej, w odległości 140,6 m od osi, ma konstrukcję nielamliwą.
- CS HPT-DSN.B.120 (b)(4)  
CS HPT-DSN.D.300 (a)(3) Na płycie postojowej na terenie Bazy HEMS, zlokalizowana jest jako stanowisko postojowe z TLOF (TLOF1) przesuwница (platforma) samojezdna przeznaczona do transportu śmigłowca pomiędzy hangarem, a miejscem postojowym śmigłowca. Platforma i betonowa rampa tworzą miejsce postojowe, z którego śmigłowiec rozpoczyna i na którym kończy operacje lotnicze. Zastosowane rozwiązanie nie posiada odpowiednich spadków wymaganych dla TLOF i stanowiska postojowego śmigłowca, zapewnia 3 – minutową gotowość do startu dla lotu ratowniczego.

## ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

- ADR-DSN.B.090 (c) Tekstura powierzchni RWY jest mniejsza niż 1 mm.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- ADR-DSN.M.715 (d) Światła osi TWY D2 na zjeździe z drogi startowej są rozmieszczone w odstępach co 30 m.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027
- CS ADR-DSN.M.771 (a) Brak poprzeczki zakazu wjazdu na TWY R.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- ADR-DSN.E.360 (b) Stanowiska postojowe APN 3 mają maksymalne nachylenia do 2,31%.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.330 (b) W pasie TWY R nachylenia poprzeczne są większe niż wymagane przepisami, do 6,51%.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.270 (b)(2) Zmiany nachyleń podłużnych TWY Y na APN 3 są niewłaściwe – promień krzywizny wynosi 1071 m.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.D.280 (b)(2) Nachylenia poprzeczne TWY T na APN 2 są większe niż wymagane, maksymalnie do 3,07%.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- ADR-DSN.E.360 (b) Nachylenia na stanowiskach postojowych APN 2 wynoszą maksymalnie 3,05%.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.L.597 (c)(3) Oznakowanie krawędzi drogi serwisowej na APN 1 i APN 3 wykonane jest częściowo w postaci podwójnej przerywanej linii.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023
- ADR-DSN.N.795 (a) Na APN 3 brak jest znaków pionowych stanowisk postojowych.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.S.890 (d)(e)  
CS ADR-DSN.S.895 (g) Brak autonomicznego monitoringu świateł końca drogi startowej RWY 10 i RWY 28. Lampy krawędziowe RWY i końca RWY stanowią jeden obwód zasilania i monitoringu - brak informacji o ilości niesprawnych lamp dla danej grupy.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025
- CS ADR-DSN.M.715 B1ii Na drogach kołowania TWY D1 i D2 odstęp podłużny pomiędzy światłami linii środkowej na prostych odcinkach wynosi 30 m; w warunkach RVR poniżej wartości 350 m nie powinien przekraczać 15 m.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.M.710 (b) Na drogach kołowania TWY A, B, G, N, T, W, Y brak świateł linii środkowej, wymaganych do prowadzenia operacji dla RVR < 550 m.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030

## EPPO – POZNAŃ - ŁAWICA AERODROME

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- A new ILS transmitter housing situated within the runway strip, within a distance of 140.6 m from the centre line, is not frangible.
- A parking stand with TLOF (TLOF1) is located on premises of the HEMS Base apron on a mobile platform intended for helicopter transport between the hangar and the parking stand.

The platform and the concrete ramp are a parking stand for commencement and completion of flight operations.  
The applied solution which does not ensure an appropriate slope of TLOF and of the parking stand, provides a 3 minute aircraft ready status for a rescue flight.

## DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

- The texture of RWY surface is less than 1 mm.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- TWY D2 centre line lights on exit taxiway are spaced at 30 m intervals.  
DAAD expiry date: 31.12.2027
- Lack of no-entry bar to TWY R.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Aircraft stands on APN 3 have maximum slopes of 2.31%.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Transverse slopes within TWY R strip are greater than it is required by the regulations, up to 6.51%.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Changes in TWY Y longitudinal slopes on APN 3 are inadequate – radius of curvature is 1071 m.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- TWY T transverse slopes on APN 2 are greater than required, maximum up to 3.07%.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Aircraft stands slopes on APN 2 are maximum 3.05%.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Service road edge markings on APN 1 and APN 3 are partially made in the form of double dotted line.  
DAAD expiry date: 31.12.2023
- There are no aircraft stand signs on APN 3.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- No autonomous system for monitoring the RWY end lights available on RWY 10 and RWY 28. The RWY edge lights and RWY end lights are on the same feed and monitoring circuit - no information on the number of unserviceable lights in each of the groups available.  
DAAD expiry date: 31.12.2025
- On TWR D1 and D2 the longitudinal interval between centre line lights on straight sections is 30 m; in RVR conditions of less than 350 m it should not exceed 15 m.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- No centre line lights on TWY A, B, G, N, T, W, Y required in RVR conditions of less than 550 m.  
DAAD expiry date: 31.12.2030



## EPRZ – LOTNISKO RZESZÓW - JASIONKA

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

<b>CS ADR-DSN.T.915 (g)</b>	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej przez PAŻP. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urzędzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe i czerwone) i świetlne. Informacja dotycząca lokalizacji kontenera jest opublikowana w AIP.
<b>AMC1 ADR.OPS.B.080(a)(b)(2)</b>	Pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych zatem zostały wyposażone w światła przeszkodowe w kolorze żółtym. Termin dostosowania: bezterminowo
<b>AMC1 ADR.OPS.B.080(a)(c)</b>	Większość świateł przeszkodowych zamontowanych na pojazdach nie posiada udokumentowanego potwierdzenia odpowiednich parametrów. W związku z czym Zarządzający wprowadził obowiązek stałej kontroli świateł przeszkodowych przez służby operacyjne oraz bieżącą wymianę na nowe, spełniające odpowiednie wymogi. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.B.095 (b)</b>	Na końcu RWY 09 brak płaszczyzny do zawracania. Wniosek nr 1.1 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.B.165 (c)</b>	Obiekty zagłębione w pasie RWY w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową. Wniosek nr 2 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2036
<b>CS ADR-DSN.B.180</b> <b>CS ADR-DSN.B.185</b>	Nieprawidłowe nachylenie podłużne oraz poprzeczne pasa RWY. Wniosek nr 3 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.S.890</b>	Monitoring systemów świetlnych RWY nie zapewnia automatycznego wskazania wszelkich możliwych do wystąpienia awarii. Wniosek nr 8 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.T.905(b)</b>	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych. Wniosek nr 9 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADDRDSN.M.715(b)(3)</b> <b>CS ADDRDSN.M.715(d)(2)</b>	Światła linii środkowej TWY na prostoliniowych odcinkach o długości 60 m przed i za łukiem rozmieszczone są w odstępach co 15 m. Wniosek nr 11 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2036
<b>CS ADR-DSN.N.780</b>	Brak uzupełnienia znakiem pionowym miejsca oczekiwania przed RWY, na jednokierunkowej TWY C. Wniosek nr 12 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.P.825 (a)</b> <b>CS ADR-DSN.P.830 (a)</b>	Brak oznaczników linii krawędzi oraz linii środkowej drogi kołowania na TWY G oraz TWY Z . Wniosek nr 13.1 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2026
<b>CS ADR-DSN.H.420 (d)(3)</b>	Niewłaściwa wysokość odniesienia, od której wyprowadzona jest płaszczyzna pozioma wewnętrzna. Wniosek nr 14 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 30.06.2023
<b>CS ADR-DSN.L.550 (b)(1)</b>	Niewłaściwa charakterystyka oznakowania linii bocznych RWY. Wniosek nr 15 o wydanie odstępstwa DAAD. Termin dostosowania: 31.12.2021

## EPRZ – RZESZÓW - JASIONKA AERODROME

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

An ILS-GP transmitter housing has been located by PANSAs within the RWY strip. The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting. Information on the location of the transmitter is published in AIP.
Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights. Date of adaptation to the new guidelines: for an indefinite period
Most obstacle lights displayed on vehicles do not conform to the certification specification. Therefore, the Administrator introduced the obligation of constant inspection of obstacle lights by the operational services and the current replacement with new ones that meet the relevant requirements. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
No RWY turn pad at the end of RWY 09 available. Application No. 1.1 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces. Application No. 2 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2036
Inadequate longitudinal and transverse runway strip slopes. Application No. 3 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
The monitoring of the RWY lighting systems does not provide indication of all possible faults that may occur. Application No. 8 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
No direct access to the runway by firefighting vehicles. Application No. 9 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
TWY centre line lights on straight sections with a length of 60 m before and after the curve are spaced at intervals of 15 m. Application No. 11 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2036
No sign provided to supplement the RWY holding-position marking on one-direction TWY C. Application No. 12 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
No taxiway edge line and centre line markers on TWY G and TWY Z. Application No. 13.1 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026
Inadequate altitude reference (point) for the calculation of inner horizontal surface. Application No. 14 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 30.06.2023
Inadequate characteristics of RWY edge marking. Application No. 15 for DAAD exemption issuance. Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2021

**CS ADRDSN.M.771 (ZZ2)** Zmiana przepisów spowodowała konieczność instalacji poprzeczki zakazu wjazdu w poprzek TWY, która przeznaczona jest tylko do zjazdu, w celu zapobiegania przed nieumyślnym wjazdem statku powietrznego na tę TWY. Na jednokierunkowej RET C brak takiej poprzeczki. Dostosowanie do obowiązującego przepisu będzie polegało na udostępnieniu RET C do ruchu dwukierunkowego oraz instalacji poprzeczki oczekiwania przed RWY.

Termin dostosowania: 31.12.2026

Due to the change of regulations a no-entry bar across a TWY, which is only intended for an exit, was installed to prevent aircraft from accidentally entering the TWY. No such crossbar on the one-way RET C. Adaptation to the current regulation will consist in making the RET C available for two-way traffic and the installation of a clearance bar in front of the RWY.

Date of adaptation to the new guidelines: 31.12.2026

## EPSC – LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- CS ADR-DSN.T.915 (g)** Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe - czerwone) i świetlne.
- CS ADR-DSN.Q.850 (d)(3)** Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, art. 66 ust. 4 pkt 3. – *zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł [...].*
- Zgodnie z art. 53 ww. ustawy, pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym wyposażone są w światła ostrzegawcze koloru żółtego.

## ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

- CS ADR-DSN.B.080** Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne drogi startowej. Nachylenie po obu stronach jest niesymetryczne.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.B.165 (a)(c)** Obiekty zagłębione w pasie drogi startowej w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.B.191** Niewłaściwa charakterystyka systemu odprowadzania wód opadowych.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.C.220** Brak dokumentacji dla skrzynek elektrycznych lamp rozładowania kondensatorów potwierdzających ich lamliwość.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.D.290** Niewłaściwy stan nawierzchni asfaltowej dla TWY A.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030
- CS ADR-DSN.M.645 (b)(1)** Wskaźnik ścieżki podejścia PAPI RWY 31 umiejscowiony jest po prawej stronie drogi startowej.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.M.710 (b)(2)**  
**CS ADR-DSN.M.720 (a)(1)** Brak oświetlenia krawędziowego dla TWY D.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.M.715 (b)(d)(1)(2)** Nieprawidłowe oznakowanie świetlne linii zejścia z drogi startowej na drogi kołowania.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.N.775 (c)(8)** Wymiary napisu (litery, cyfry i znaki) znaków nakazu "NO ENTRY" niezgodne z wymaganiami certyfikacyjnymi.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.N.785 (b)(1)(2)(9)** Nieprawidłowe oznakowanie pionowe, gdzie znaki wskazania miejsca przeznaczenia połączone są ze znakiem umiejscowienia, a jeden ze znaków umiejscowiony jest po prawej stronie TWY.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.N.795** Brak oznakowań identyfikacji stanowiska postojowego statku powietrznego.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.Q.847 (a)** Brak oświetlenia dla skrzynek elektrycznych w pasie RWY.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022
- CS ADR-DSN.Q.850 (a)(c)** Brak dokumentacji dla świateł przeszkodowych stosowanych na pojazdach, potwierdzającej częstotliwość błysków, intensywność oraz rozproszenie wiązki światła.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2020
- CS ADR-DSN.P.830** Brak oznaczników linii środkowej drogi kołowania.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022

## EPSC – SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- The ILS-GP transmitter housing is located within the RWY strip. The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting.
- In accordance with the Polish Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3 – *It is forbidden to display, in and on a vehicle, devices emitting blue or red light that are obligatory equipment of an emergency vehicle [...].*
- In accordance with article 53 of the above mentioned Law, Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights.

## DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

- Inadequate transverse slopes of RWY.  
Slopes on both sides are asymmetrical.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Inadequate characteristics of rainwater drainage system.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- No documentation available for electrical boxes of capacitor discharge lamps confirming their frangibility.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Inadequate condition of asphalt surface for TWY A.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- RWY 31 approach path indicator (PAPI) is located to the right of RWY.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- No edge lights for TWY D.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Inadequate exit taxiway centre line lights.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- "NO ENTRY" sign dimensions (letters, numerals and symbols) not compliant with specification requirements.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Inadequate signs where the destination signs are combined with location signs and one of the signs is located right of TWY.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- No aircraft stand identification signs.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- No lighting for electrical boxes along the RWY strip.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- No documentation available for obstacle lights displayed on vehicles confirming the flash rate, intensity and beam spread.  
DAAD expiry date: 31.12.2020
- No taxiway centre line markers.  
DAAD expiry date: 31.12.2022

<b>EPSY – LOTNISKO OLSZTYN - MAZURY</b>		<b>EPSY – OLSZTYN - MAZURY AERODROME</b>	
<b>RÓŻNICE:</b>		<b>DIFFERENCES:</b>	
	<b>ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)</b>		<b>SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS</b>
<b>ADR-DSN.Q.850 (b)</b>	Na Lotnisku Olsztyn - Mazury pojazdy związane z ochroną wyposażone są w światła błyskowe koloru żółtego. Dotyczy to dwóch pojazdów przeznaczonych do użytku przez Służbę Ochrony Lotniska (znaki rejestracyjne: NSZFC30 oraz NSZFC31).		At Olsztyn - Mazury aerodrome safety vehicles are equipped with yellow flashing lights. It relates to two vehicles designated for use by Aerodrome Security Service (registration marks: NSZFC30 and NSZFC31).
<b>CS ADR-DSN.T.915 (g)</b>	W niewyrównanej części pasa drogi startowej znajduje się zespół anten ILS GP wraz z kontenerem zawierającym urządzenia niezbędne do działania systemu. Zarówno zespół anten jak i kontener oraz jego zawartość nie są obiektami łamliwymi.		A group of ILS GP antennas, ILS transmitter housing and a box containing cable connectors supplying electricity to the installation are located on non-graded portion of the RWY strip. Both the group of antennas and the housing with its content are not frangible.
	<b>ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSOB JEGO USUNIĘCIA)</b>		<b>DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS</b>
<b>CS ADR-DSN.B.165 (c)</b>	Ukryte powierzchnie pionowe na wyrównanej części pasa drogi startowej znajdują się w 14 elementach, które są potrzebne dla nawigacji lotniczej lub wymagane są ze względów bezpieczeństwa statków powietrznych. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023		Hidden vertical surfaces on graded portion of the RWY strip are in 14 elements which are necessary for air navigation or are required for aircraft safety reasons. DAAD expiry date: 31.12.2023
<b>CS ADR-DSN.B.175 (a) (1), (b) (1), (c)</b> <b>CS ADR-DSN.B.180 (a), (b) (1), (c)</b> <b>CS ADR-DSN.B.185 (a) (1), (b)</b> <b>CS ADR-DSN.B.190 (a) (1), (b) (1)</b>	Parametry dotyczące wyrównania, nachyleń i nośności pasa drogi startowej nie zostały zmierzone: Zarządzający Lotniskiem Olsztyn-Mazury nie posiada dokumentacji potwierdzającej, czy pas drogi startowej spełnia wytyczne powyżej przytoczonych przepisów. W obszarze pasa drogi startowej występują miejscowe nierówności terenu. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023		Parameters referring to levelling, slopes and RWY strip bearing strength have not been measured: the Olsztyn - Mazury aerodrome administrator does not have documentation confirming whether the RWY strip conforms to the requirements of the above mentioned regulations. Local irregularities occur in the vicinity of the RWY strip. DAAD expiry date: 31.12.2023
<b>CS ADR-DSN.D.290 (a)</b>	Na drogach kołowania P, R, T1 i T2 występują pojedyncze nierówności nawierzchni. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027		There are single irregularities on TWYs P, R, T1 and T2 surfaces. DAAD expiry date: 31.12.2027
<b>CS ADR-DSN.D.325 (b) (2)</b> <b>CS ADR-DSN.D.330 (b) (1), (c)</b>	Zarządzający Lotniskiem Olsztyn - Mazury nie posiada dokumentacji potwierdzającej, że pasy dróg kołowania spełniają wytyczne powyżej przytoczonych przepisów. W tych obszarach występują miejscowe nierówności terenu, które należy usunąć w ramach prac ziemnych. Parametry dotyczące wyrównania i nachyleń pasów dróg kołowania nie zostały zmierzone. Po przeprowadzeniu odpowiednich badań terenu, jeśli potwierdzi się, że teren ten nie spełnia wytycznych planowane prace zostaną rozszerzone o odpowiednie zagęszczanie, uzupełnianie i wałowanie gruntu aż do osiągnięcia wartości docelowych. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023		The administrator of Olsztyn - Mazury aerodrome does not have documentation confirming that RWY strips fulfil the requirements of the above-mentioned regulations. Local surface irregularities occur in these places and they shall be removed as part of excavation works. Parameters referring to levelling and slopes of TWY strips have not been measured. After conducting relevant site investigation, if it is confirmed that the site does not conform to the requirements, the planned works will be extended by relevant consolidation, supplementation and ground rolling as far as the target values are reached. DAAD expiry date: 31.12.2023
<b>CS ADR-DSN.M.750 (b)</b>	APN 4, stanowiąca odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego, przeznaczone do użytku w nocy nie jest oświetlona. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037		APN 4 comprising an isolated aircraft parking position intended to be used at night is not illuminated. DAAD expiry date: 31.12.2037
<b>CS ADR-DSN.N.775 (c) (5)</b>	TWY P, R (które są bezpośrednio połączone z drogą startową przyrządową przeznaczoną do użytkowania w warunkach widzialności poniżej 800 m oraz do użytkowania w nocy) nie są wyposażone w podświetlane znaki pionowe. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023		TWYs P, R (which are directly joined to the instrument RWY designated to be used with visibility lower than 800 m and during night-time) are not equipped with illuminated signs. DAAD expiry date: 31.12.2023
<b>CS ADR-DSN.N.775 (c) (8)</b>	Na lotnisku Olsztyn - Mazury następujące znaki nie mają odpowiednich wysokości napisów: - 2x znak zjazdu z RWY 01/19 w BRAVO (wysokość napisu 300 mm); - 2x znak opuszczenia RWY 01/19 na BRAVO (wysokość napisu 300 mm); Zgodnie z przepisem wysokość napisów na tych znakach powinna być równa 400 mm. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023		At Olsztyn - Mazury aerodrome the following markings are not provided with inscriptions of appropriate height: - 2x exit signs from RWY 01/19 into BRAVO (the height of the inscription is 300 mm); - 2x vacated signs from RWY 01/19 into BRAVO (the height of the inscription is 300 mm); According to the regulation the height of the inscription on these signs should be 400 mm. DAAD expiry date: 31.12.2023

**CS ADR-DSN.Q.850 (a),  
(c), (d)**

Brak jest dokumentacji dla świateł przeszkodowych stosowanych na pojazdach, potwierdzającej częstotliwość błysków, intensywność oraz rozproszenie wiązki światła zgodnie z powyżej przytoczonym przepisem.

Zatwierdzenie proponowanego odstępstwa polega na czasowym dopuszczeniu pojazdów eksploatowanych na terenie Lotniska Olsztyn – Mazury w PRN z dotychczas zabudowanymi światłami przeszkodowymi, do czasu zabudowy na tych pojazdach świateł spełniających wymagania przepisów w zakresie częstotliwości błysków, intensywności oraz rozproszenia wiązki światła.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027

There is no documentation for obstacle lights displayed on vehicles, confirming the flash rate, intensity and beam spread according to the above-mentioned regulation.

The approval of the proposed exemption means that the vehicles used in the vicinity of Olsztyn - Mazury aerodrome are temporarily permitted to be used with lights which have already been installed until lights are provided on these vehicles conforming to the regulations in the scope of flash rate, intensity and beam spread.

DAAD expiry date: 31.12.2027

## EPWA – LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- ADR-DSN.D.335 (b)(1)** Statki powietrzne oczekujące na miejscach oczekiwania przed RWY 11/29: TWY E3, E4, L mogą naruszać powierzchnie podejścia, wznoszenia, zabezpieczenia przeszkodowego PAPI, powierzchnię o nachyleniu 1,2% (wyznaczoną zgodnie z Załącznikiem 4 ICAO) oraz powierzchnię segmentu z widocznością (VSS).
- ADR-DSN.J.470 (d)**  
**ADR-DSN.J.475 (e)**  
**ADR-DSN.J.480 (g)** W rejonie oddziaływania powierzchni ograniczających przeszkody (OLS) ustanowione zostały obszary, na których potencjalnie zezwala się na przebiecie istniejących powierzchni przez obiekty budowlane.
- ADR-DSN.J.475 (d)**  
**ADR-DSN.J.480 (f)** W powierzchni podejścia RWY 15 podwyższono przeszkodę lotniczą WA041-2015-41 (kontener ILS i antena). Budowa nowej konstrukcji DVOR/DME OKC w granicach bocznych powierzchni przejściowych RWY 11/29 oraz RWY 15/33.
- ADR-DSN.L.520 (b)** Na TWY Z orange oraz TWY Z blue osie linii nie są w kolorze żółtym.
- ADR-DSN.L.595 (c) (1)(3)** Linie bezpieczeństwa stanowisk postojowych samolotów niższego kodu, nakładające się ze stanowiskami postojowymi samolotów wyższego kodu, są liniami przerywanymi.
- ADR-DSN.M.635 (b)(5)** RWY 11 wyposażona jest w światła podejścia precyzyjnego Kat. II wysokiej intensywności w układzie geometrycznym typu CALVERT na odcinku 960 m od progu, które są uzupełnione o światła błyskowe od początku światła podejścia do odległości 330 m przed progiem 11.
- ADR-DSN.M.705 (a)** Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania światła SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.
- ADR-DSN.M.705 (b)** Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania światła SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.
- ADR-DSN.M.710 (c)(2)** Oprawy osiowe na TWY ZB i ZO rozmieszczone są w odstępach co 30 m. Pomędzy oprawami, w celu poprawy bezpieczeństwa, zainstalowano oprawy koloru niebieskiego na TWY ZB oraz pomarańczowe na TWY ZO ułatwiające identyfikację TWY.
- ADR-DSN.N.775(c)(1)** Brak możliwości zainstalowania obu znaków pionowych nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed RWY 11/29, w odległości 11-21 m od krawędzi TWY E3.
- ADR-DSN.N.780(b)(1)** Brak znaku pionowego nakazu przy poprzeczce miejsca oczekiwania przed RWY 11/29 na TWY E3, po prawej stronie.  
Brak znaku pionowego nakazu przy poprzeczce miejsca oczekiwania przed RWY 11/29 na TWY R, po prawej stronie.
- ADR-DSN.N.785(b)(1)(4)** Znak pionowy informacyjny przed skrzyżowaniem TWY E2 i E3 jest zlokalizowany po prawej stronie TWY E2.  
Znak pionowy informacyjny przed skrzyżowaniem TWY E3 i E2 jest zlokalizowany po prawej stronie TWY E3.  
Znak pionowy informacyjny zjazdu z RWY 11 na TWY E3 zlokalizowany jest w odległości 20 m od punktu styczności osi drogi startowej z TWY E3 (zamiast wymaganych 60 m).
- ADR-DSN.Q.850 (b)** Oświetlenie sygnalizacyjne pojazdów nie spełnia wymogów określonych w rozdziale Q CS-ADR-DSN (Tabela Q-2. Charakterystyki światła przeszkodowych).
- ADR-DSN.T.915 (g)** Kontenery ILS znajdujące się w pasach RWY 33 i RWY 11 nie mają konstrukcji łamiwej.
- ADR-DSN.B.165 (c)** W części utwardzonej pasa RWY (75 m od osi RWY) zinventaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji, tj. posiadające pod nawierzchnią trawiastą płaszczyzny pionowe.  
Termin wygaśnięcia: 31.12.2036
- ADR-DSN.B.190 (a)(1)** Brak kompleksowych badań stwierdzających nośności pasa dróg startowych lotniska Chopina w Warszawie.  
Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

## EPWA – WARSAW CHOPIN AIRPORT

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- Aircraft holding at RWY 11/29 holding positions for TWYs E3, E4, L can infringe the approach surface, take-off climb surface, obstacle clearance surface of PAPI, surface having a 1.2 per cent slope (established as detailed in ICAO Annex 4) and visual segment surface (VSS).
- Within the region affected by the obstacle limitation surfaces, areas have been established within which existing surfaces may be penetrated by possible structures.
- In the RWY 15 approach surface, the obstacle WA041-2015-41 (ILS container and antenna) was raised.  
A new OKC DVR/DME is under construction within the lateral limits of RWY 11/29 and RWY 15/33 transitional surfaces.  
The centre lines of TWY Z orange and TWY Z blue are not yellow.
- Apron safety lines for lower code aircraft superimposed on aprons for higher code aircraft are in the form of dotted lines.
- RWY 11 is equipped with precision approach category II lighting system of high intensity in CALVERT geometrical configuration along the section of 960 m from the threshold which are supplemented with flashing lights from the beginning of approach lights to the distance of 330 m before threshold 11.  
Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
- Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
- The centre line light fittings on TWYs ZB and ZO are spaced at 30 m intervals. To improve safety, blue fittings have been provided on TWY ZB and orange ones on TWY ZO for a better identification of the TWYs.
- Both mandatory instruction signs cannot be installed in line with the RWY 11/29 holding position stop bar at a distance of 11-21 m from the TWY E3 edge.  
No mandatory instruction sign at the RWY 11/29 holding position stop bar on TWY E3, on the right.  
No mandatory instruction sign at the RWY 11/29 holding position stop bar on TWY R, on the right.
- The information sign prior to the intersection of TWY E2 with TWY E3 is situated to the right of TWY E2.  
The information sign prior to the intersection of TWY E3 with TWY E2 is situated to the right of TWY E3.  
The information sign for exit from RWY 11 onto TWY E3 is located at a distance of 20 m (instead of required 60 m) from the point of tangency of the RWY centre line with TWY E3.
- Obstacle lights displayed on vehicles do not meet the provisions of CS-ADR-DSN Chapter Q (Table Q-2. Light distribution for low-intensity obstacle lights).  
The ILS transmitter housings located within the RWY 33 and RWY 11 strips are not frangible.
- DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**  
Within the paved RWY section (75 m from the RWY) objects not conforming to the requirements of this specification (having vertical surfaces buried under the grass surface) have been identified.  
DAAD expiry date: 31.12.2036  
No complex assessments of the RWY strip bearing strengths at Warsaw Chopin Airport have been carried out.  
DAAD expiry date: 31.12.2036

<b>ADR-DSN.D.240 (a)</b> <b>ADR-DSN.D.250 (b)</b> <b>ADR-DSN.D.255 (b)</b>	Na lotnisku Chopina w Warszawie geometria niektórych skrzyżowań dróg kołowania nie zapewnia spełnienia wymagań dla krytycznego statku powietrznego regularnie operującego z lotniska – tj. samolotu typu Boeing 777-300 ER. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	The geometry of some TWY intersections at Warsaw Chopin Airport does not allow for meeting the requirements for the aircraft regularly operating at the aerodrome, i.e. Boeing 777-300 ER. DAAD expiry date: 31.12.2036
<b>ADR-DSN.D.270 (b)(1)</b>	Brak pomiarów geodezyjnych potwierdzających procentowy stopień zmiany spadku podłużnego na drogach kołowania. Termin wygaśnięcia: 31.12.2033	No survey has been carried out to confirm the longitudinal slopes of the TWYs. DAAD expiry date: 31.12.2033
<b>ADR-DSN.D.305 (a)(2)(b)</b>	Szerokość poboczy dla niektórych dróg kołowania jest mniejsza niż określona w wymaganiu. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	The shoulder widths of some TWYs are less than specified in the requirement. DAAD expiry date: 31.12.2036
<b>ADR-DSN.L.590 (c)(2)</b>	Znaki identyfikacyjne stanowisk postojowych samolotów 36/36L oraz 37/37R od strony TWY M nie są uzupełnione o znak identyfikacyjny typu statku powietrznego. Termin wygaśnięcia: I kwartał 2028	Identification signs of aircraft stands 36/36L and 37/37R from the side of TWY M are not supplemented by identification sign of aircraft type. DAAD expiry date: 1st quarter of 2028
<b>ADR-DSN.L.590 (d)(1)</b>	Linie wjazdu na stanowiska postojowe samolotów 53, 54, 53A, 53B, 54A, 54B nie spełniają zasady priorytetów (linia ciągła/linia przerywana). Termin wygaśnięcia: 31.03.2024	Lead-in lines to aircraft stands 53, 54, 53A, 53B, 54A, 54B do not fulfill priority rule (continuous line/broken line). DAAD expiry date: 31.03.2024
<b>ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)</b>	Brak bocznych linii bezpieczeństwa pomiędzy stanowiskami postojowymi samolotów na APN 1, APN 5C, APN 7A, APN 7B, APN 10, APN 12 oraz APN 13. Termin wygaśnięcia: 31.01.2024	No side safety lines between aircraft stands on APN 1, APN 5C, APN 7A, APN 7B, APN 10, APN 12 and APN 13. DAAD expiry date: 31.01.2024
<b>ADR-DSN.M.710 (b)(1)(2)</b> <b>ADR-DSN.M.720 (a)(1)</b>	Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędzi TWY, V oraz U2 (w obszarze APN 9). Termin wygaśnięcia: I kwartał 2030	No centre line lights and TWYs, V and U2 edge lights (within the area of APN 9). DAAD expiry date: 1st quarter of 2030
<b>ADR-DSN.M.715 (b)(3)(d)</b>	Na części dróg kołowania światła linii środkowej TWY w odstępach 60 m przed i za łukiem o promieniu mniejszym niż 400 m nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m. Na części dróg kołowania do zjazdu innych niż drogi kołowania szybkiego zjazdu światła linii środkowej drogi kołowania nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	On some TWYs, TWY centre line lights located 60 m before and after a curve of radius of less than 400 m are not spaced at intervals of 7.5 m. On some exit TWYs other than rapid exit TWYs, the centre line lights are not spaced at intervals of 7.5 m. DAAD expiry date: 31.12.2036
<b>ADR-DSN.M.735 (a)(b)</b>	Na TWY Z3, Z4, Z5 wyznaczono oznakowanie poziome poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, które nie jest uzupełnione światłami poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania. Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	On TWYs Z3, Z4 and Z5, the intermediate holding position marking is not supplemented with intermediate holding position lights. DAAD expiry date: 31.12.2026
<b>ADR-DSN.M.750 (d)(2)</b>	Dla APN 1; 3; 5 A, B, C; 9; APN 11; śmigłowej APN 8 brak protokołów pomiarów fotometrycznych. Termin wygaśnięcia: 31.12.2023	No photometric measurement protocols are available for APNs 1; 3; 5 A, B, C; 9; 11 and helicopter APN 8. DAAD expiry date: 31.12.2023
<b>ADR-DSN.S.880 (d)</b>	Oprawy przeszkodowe masztów oświetlenia projektorowego śmigłowej APN 8 nie posiadają zasilania rezerwowego. Oświetlenie osiowe TWY Z3, Z4, Z5 nie posiada zasilania rezerwowego. Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	The obstacle lights of floodlight masts on helicopter APN 8 have no secondary power supply. The centre line lights of TWYs Z3, Z4, Z5 have no secondary power supply. DAAD expiry date: 31.12.2026
<b>ADR-DSN.S.875</b>	Brak dokumentacji technicznej systemu elektroenergetycznego zasilającego radiowe oraz wzrokowe pomoce nawigacyjne, w obszarze śmigłowej APN 8 i części APN 9. Termin wygaśnięcia: 31.12.2022	No technical documentation available for the electrical power supply system of visual and radio navigation aids within the areas of helicopter APN 8 and portion of APN 9. DAAD expiry date: 31.12.2022
<b>ADR-DSN.C.235</b>	<b>ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW)</b> Strefy bezpieczeństwa końca dróg startowych (RESA) na progach 11, 29, 15, 33 nie mają odpowiedniej nośności. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	<b>EXEMPTIONS FROM CHANGE MANAGEMENT (ZZ) IN ORDER TO COMPLY WITH THE REGULATIONS</b> The runway end safety areas (RESAs) at thresholds 11, 29, 15, 33 are not of adequate bearing strength. DAAD expiry date: 31.12.2036
<b>ADR-DSN.L.605 (c)(6)</b>	Odstępy pomiędzy znakami (litera i/lub cyfra) oznakowania poziomego nakazu nie spełniają zapisów nowowprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter and/or digit) of mandatory instruction marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028
<b>ADR-DSN.L.610 (b)(4)</b>	Odstępy między znakami (litera lub cyfra) dla oznakowania poziomego informacyjnego nie spełniają zapisów nowo wprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter or digit) for information marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028

EPWR – LOTNISKO WROCŁAW - STRACHOWICE		EPWR – WROCŁAW - STRACHOWICE AERODROME	
RÓŻNICE:		DIFFERENCES:	
	<b>ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)</b>		<b>SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS</b>
<b>CS ADR-DSN.T.915 (g)</b>	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej. Kontener nie posiada konstrukcji łamiwej. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia niezbędnymi dla działania systemu ILS CAT II na lotnisku.		The ILS transmitter housing was situated within the runway strip. It is not frangible. The siting is subject to technical requirements of the facility which are necessary for proper functioning of ILS CAT II system installed at the aerodrome.
	<b>ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)</b>		<b>DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS</b>
<b>CS ADR-DSN.B.065 (c)(1)</b>	Droga startowa w pięciu miejscach odcinków trzydziestometrowych nie spełnia wymagań przejścia z jednego nachylenia do drugiego płaszczyzną zakrzywioną, której stopień zmiany nachylenia przekracza 0,1% oraz promień krzywizny jest mniejszy od 30 000 m. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037		The RWY in five sites along thirty metre segments does not meet the requirements for changing from one slope to another with curved surface for which the rate of change exceeds 0.1% and the radius of curvature is less than 30 000 m. DAAD expiry date: 31.12.2037
<b>CS ADR-DSN.B.080 (a), (b)(1)</b>	Droga startowa w pojedynczych miejscach nie spełnia wymagań certyfikacyjnych w zakresie nachyleń poprzecznych (nachylenia nie mieszczą się w przedziale 1% - 1,5%). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037		The RWY in some places does not meet the requirements of the certification specifications with regard to transverse slopes (they are not between 1% - 1.5%). DAAD expiry date: 31.12.2037
<b>CS ADR-DSN.B.165 (c)</b>	Obiekty usytuowane na wyrównanej części pasa drogi startowej nie posiadają właściwych nachyleń, eliminujących ukryte powierzchnie pionowe, minimalizujących zagrożenia dla samolotów, które zjadą z tej drogi startowej. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2024		Objects situated on the graded runway strip portion are not provided with adequate slopes eliminating buried vertical surfaces minimizing dangers to aircraft which will vacate the runway. DAAD expiry date: 31.12.2024
<b>CS ADR-DSN.B.180 (b)(1)</b> <b>CS ADR-DSN.B.185 (a)(1)</b>	Nieprawidłowe nachylenia podłużne trawiastej wyrównanej części pasa drogi startowej. Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne trawiastej wyrównanej części pasa drogi startowej. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028		Inadequate longitudinal slopes of the graded grass runway strip portion. Inadequate transverse slopes of the graded grass runway strip portion. DAAD expiry date: 31.12.2028
<b>CS ADR-DSN.B.190 (a)(1), (b)(1)</b>	Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie nośności pasa drogi startowej. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028		No assessments confirming that the certification specification requirements in regard to runway bearing strength have been carried out. DAAD expiry date: 31.12.2028
<b>CS ADR-DSN.D.245 (a)</b>	TWY E1, TWY E2 o szerokości 14 m nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych szerokości dla statków powietrznych o kodzie C, dla których minimalna szerokość wynosi 15 m lub 18 m. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032		TWY E1 and TWY E2 with a width of 14 m do not meet the certification specification requirements in regard to the width for code C aircraft for which the minimum width shall be 15 m or 18 m. DAAD expiry date: 31.12.2032
<b>CS ADR-DSN.D.270 (b)(1)</b>	Zmiany nachyleń podłużnych TWY E1 przed skrzyżowaniem z TWY D1 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032		Changes in TWY E1 longitudinal slopes before the intersection with TWY D1 do not meet the certification specification requirements. DAAD expiry date: 31.12.2032
<b>CS ADR-DSN.D.280 (b)(1)</b>	Nachylenia poprzeczne TWY E1 w trzech miejscach nie spełniają warunków dotyczących nachyleń poprzecznych drogi kołowania (nachylenia przekraczają 1,5%). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032		Transverse slopes on three places of TWY E1 do not conform to the conditions related to taxiway transverse slopes (slopes exceed 1.5%). DAAD expiry date: 31.12.2032
<b>CS ADR-DSN.D.330</b>	Nachylenia poprzeczne pasów TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032		Transverse slopes within TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 strips do not conform to the certification specification requirements. DAAD expiry date: 31.12.2032
<b>CS ADR-DSN.E.360 (b)</b>	Nachylenia na płycie postojowej APN 1 oraz APN 4 nie spełniają warunków dotyczących nachyleń na stanowiskach postojowych (nachylenia przekraczają 1%). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030		Slopes within APN 1 and APN 4 do not meet the conditions in regard to slopes within aircraft stands (slopes exceed 1%). DAAD expiry date: 31.12.2030
<b>CS ADR-DSN.M.710 (c)(3)(i)</b>	Światła linii środkowej TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4, będące światłami wjazdu na drogę startową, posiadają nieodpowiednio zastosowane światła stałe świecące w kolorze zielonym. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025		TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4 centre line lights which are RWY entry lights are provided with inadequately used lights emitting green light. DAAD expiry date: 31.12.2025
<b>CS ADR-DSN.M.735 (b)</b>	Na TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 wykorzystywanych również w warunkach ograniczonej widzialności (RVR równy lub większy niż 75 m), brak jest światła pośredniego miejsca oczekiwania. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029		On TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 also used in reduced visibility conditions (RVR of 75 m or more), intermediate holding position lights are not provided. DAAD expiry date: 31.12.2029



<b>CS ADR-DSN.N.775 (c)(1)</b>	<p>Następujące oznakowanie pionowe nie spełnia wymogu lamliwości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- znaki identyfikacji stanowisk postojowych na płycie postojowej samolotów APN 1 oraz APN 4,</li> <li>- znaki informacyjne na TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 oraz TWY D4,</li> <li>- znaki nakazu NO ENTRY na południowych wjazdach na drogach technicznych D2, D3 oraz E5.</li> </ul> <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029</p>	<p>The following signs do not meet the frangibility criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aircraft stand identification signs on APN 1 and APN 4,</li> <li>- information signs on TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 and TWY D4,</li> <li>- NO ENTRY instruction signs on southern lead-ins of technical roads D2, D3 and E5.</li> </ul> <p>DAAD expiry date: 31.12.2029</p>	
<b>CS ADR-DSN.N.775 (c)(5)</b>	<p>Brak podświetlanych znaków pionowych w następujących miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D,</li> <li>- stanowiska postojowe od 21 do 26 na płycie postojowej APN 1 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk,</li> <li>- stanowiska postojowe od 43 do 47 na płycie postojowej APN 4 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk.</li> </ul> <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029</p>	<p>No illuminated signs available in the following places:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D,</li> <li>- aircraft stands from 21 to 26 on APN 1 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs,</li> <li>- aircraft stands from 43 to 47 on APN 4 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs,</li> </ul> <p>DAAD expiry date: 31.12.2029</p>	
<b>CS HPT-DSN.C.210 (b) (2-5), CS HPT-DSN.F.600 (a)(2),(b)(1),(c)(3)</b>	<p>Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie zdolności do przenoszenia obciążeń statycznych oraz nachyleń poprzecznych i podłużnych powierzchni drogi kołowania śmigłowców w powietrzu. Brak naziemnych oznaczników linii środkowej drogi kołowania śmigłowców w powietrzu AIR TWY F.</p> <p>Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023</p>	<p>No tests confirming compliance with the requirements of certification specifications in the scope of load-bearing capacity as well as transverse and longitudinal slopes of a helicopter air taxiway.</p> <p>No markers for the centre line of helicopter AIR TWY F.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2023</p>	

## EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST

## RÓŻNICE:

## ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- CS ADR-DSN.B.080 (b)(1)** Droga startowa posiada jednostronny spadek nawierzchni.
- CS ADR-DSN.Q.850 (b)** Oświetlenie sygnalizacyjne pojazdów nie spełnia wymogów określonych w rozdziale QCS-ADR-DSN (Tabela Q2: Charakterystyki świateł przeszkodowych).
- CS ADR-DSN.T.915 (g)** Kontener ILS o konstrukcji nielamliwej znajduje się w pasie drogi startowej.
- ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)**
- CS ADR-DSN.B.165 (b)(c)** W części wyrównanej pasa drogi startowej (60 m od osi RWY) zinventaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.
- CS ADR-DSN.S.895 (f)** Oprawy krawędziowe i oprawy końca drogi startowej RWY 06/24 są wpięte w jeden obwód, co w obecnej konfiguracji i sposobie zasilania uniemożliwia określenie progów niezawodności oddzielnie dla każdej grupy świateł układu podejścia precyzyjnego CAT I. W chwili obecnej oprawy końca drogi startowej zasilane są z regulatorów stałoprądowych opraw krawędziowych.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.
- CS ADR-DSN.M.630 (b)(4)** Na kierunku 24 zainstalowany jest system świateł podejścia precyzyjnego składający się z opraw osiowych zainstalowanych w odstępach co 30 m na odcinku 900 m od progu oraz poprzeczki usytuowanej w odległości 300 m. System świateł podejścia na kierunku 24 uzupełniony jest poprzez oprawy błyskowe osi na odcinku 900 m. W odległości 39,5 m od poprzeczki na 900 m znajduje się ażurowe ogrodzenie terenu lotniska o wysokości 2,4 m przecinające płaszczyznę świateł znajdującą się na wysokości 1,42 m od wysokości terenu. Wielkość przebiecia płaszczyzny systemu świetlnego wynosi 0,98 m.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023 r.
- CS ADR-DSN.M.720 (a)(b)** Na drogach kołowania TWY E i TWY K eksploatowanych w porze nocnej (od zmierzchu do światu) nie zainstalowano opraw krawędziowych. Zarządzający lotniskiem nie zidentyfikował innych środków umożliwiających bezpieczne kołowanie na TWY E. Oświetlenie projektorowe APN 1 biegnącej wzdłuż TWY K ze względu na brak protokołu pomiarów fotometrycznych obejmujących TWY K również nie zostało przez Zarządzającego zakwalifikowane jako wystarczające do bezpiecznego wykonywania operacji na TWY K w porze nocnej.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.
- CS ADR-DSN.N.795 (a)** Na płytach postojowych APN 1 i APN 4 brak jest znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych uzupełniających oznakowanie poziome.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022 r.
- CS ADR-DSN.Q.850 (a)(c)** Światła przeszkodowe niskiej intensywności typu C i D zainstalowane na pojazdach poruszających się w polu manewrowym lotniska, nie są zgodne z tabelami Q-1 oraz Q-2 w zakresie częstotliwości błysków, intensywności lub charakterystyk kierunkowych wiązki światła.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022 r.
- CS ADR-DSN.E.360 (b)** Istniejące nachylenia poprzeczne płyty postojowej APN 1 są większe niż 1%.  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.
- CS ADR-DSN.B.080 (a)(b);**  
**CS ADR-DSN.B.090 (a)** Nie można jednoznacznie stwierdzić, że nachylenie nawierzchni w miejscu występowania ścieku są zgodne z punktem ADR-DSN.B.080(b)(1) i wynoszą od 1% do 1,50 % , a co za tym idzie czy zapewnione jest jak najszybsze odprowadzenie wody z drogi startowej zgodnie z ADR-DSN.B.080(a). Na przeważającej części powierzchni ścieku liniowego asfaltowa nawierzchnia uległa znacznej deformacji oraz degradacji, co negatywnie wpływa na charakterystyki tarcia oraz równość drogi startowej w tym miejscu – zgodnie z punktem ADR-DSN.B.090(a).  
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.

## EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST

## DIFFERENCES:

## SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- The RWY has a slope on one side.
- Signal lights displayed on vehicles do not conform to the requirements specified in QCS-ADR-DSN (Table Q2: Characteristics of obstacle lights).
- ILS transmitter housing with not frangible construction is situated within the runway strip.
- DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
- Within the graded portion of the runway strip (60 m from the RWY centre line) objects not conforming to the requirements of this specifications have been identified.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- Edge light fittings and RWY 06/24 end light fittings are connected to one circuit which, in its present configuration and mode of powering, makes it impossible to determine serviceability levels separately for each group of lights of precision approach CAT I system. Currently runway end light fittings are powered by direct current controllers of edge fittings.  
DAAD expiry date: 31.12.2025
- On RWY 24 precision approach lighting system has been installed which consists of centre line light fittings spaced at 30 m intervals along the section of 900 m from the threshold and the bar situated at a distance of 300 m. The approach lighting system on RWY 24 is supplemented by centre line flashing fittings at a distance of 900 m. At 39.5 m from the threshold along 900 m openwork fencing of the aerodrome area is situated with a height of 2.4 m, intersecting the surface of lights which is at a height of 1.42 m from the elevation. The amount of penetration of the surface of lighting system is 0.98 m.  
DAAD expiry date: 31.12.2023
- No edge light fittings have been installed on TWY E and TWY K used at night (from dusk to dawn). No other means which enable safe taxiing on TWY E have been identified by the aerodrome administrator. Floodlighting of APN 1 which passes along TWY K also has not been categorized by the administrator as sufficient for performing safe operations on TWY K at night due to lack of photometric measurements protocol including TWY K.  
DAAD expiry date: 31.12.2025
- On APN 1 and APN 4 there are no aircraft stand identification signs supplementing markings.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- Low-intensity obstacle lights, Type C and D, displayed on vehicles moving in the aerodrome manoeuvring area are not in accordance with Tables Q-1 and Q-2 as regards flash intervals, intensity or directional characteristics of light beam.  
DAAD expiry date: 31.12.2022
- The existing transverse slopes on APN 1 are greater than 1%.  
DAAD expiry date: 31.12.2030
- It is not possible to unambiguously state that the surface slope where sewage is generated is in accordance with ADR-DSN.B.080(b)(1) and are from 1% to 1.50 % and consequently, if the most rapid drainage of water from the runway is provided according to ADR-DSN.B.080(a). On a major part of the linear sewer the asphalt surface has been deformed and degraded which has a negative impact on friction characteristics and runway evenness in this place – in accordance with ADR-DSN.B.090(a).  
DAAD expiry date: 31.12.2030

---

<b>ADR.DSN.P.830(a)</b>	Drogi kołowania E i K nie posiadają zainstalowanych świateł linii środkowej, świateł krawędzi drogi kołowania ani oznaczników zgodnie z ADR.DSN.P.830(a). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	TWYs E and K are not provided with centre line lights, TWY edge lights and markers in accordance with ADR.DSN.P.830(a). DAAD expiry date: 31.12.2030
<b>ADR.DSN.N.775(c)(4)</b>	Wymiana oznakowania pionowego (znaki NO ENTRY) uwzględniająca wydanie czwarte „Specyfikacji certyfikacyjnych (CS) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do projektowania lotnisk” Rozporządzenia (UE) 139/2014. Termin wygaśnięcia DAAD: 2038	Exchange of signs (NO ENTRY signs) taking into account 4th edition of "Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design" of EU Regulation 139/2014. DAAD expiry date: 2038

2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY A - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY B - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY C - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY C1 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY D - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E1 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E2 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E3 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY F - 24.0 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/X/T	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY A - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY B - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY C - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY C1 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY D - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E1 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E2 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY E3 - 18.0 m, CONC/ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY F - 24.0 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/X/T
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1, ELEV 233 ft, APN 2, ELEV 233 ft, APN 3, ELEV 233 ft, APN 4, ELEV 236 ft, stanowiska postojowe: 6-9, 11-12, 21, 23, 25, 30, ELEV 233 ft, stanowisko postojowe 10, ELEV 234 ft, stanowiska postojowe: 13-20, 22, 24, 31-35, ELEV 236 ft.	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1, ELEV 233 ft, APN 2, ELEV 233 ft, APN 3, ELEV 233 ft, APN 4, ELEV 236 ft, ACFT stands: 6-9, 11-12, 21, 23, 25, 30, ELEV 233 ft, ACFT stand 10, ELEV 234 ft, ACFT stands: 13-20, 22, 24, 31-35, ELEV 236 ft.
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPBY 1-2-1, 1-3-1, 1-3-2.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPBY 1-2-1, 1-3-1, 1-3-2.
6.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPBY AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Oznakowanie poziome i pionowe.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b> Markings and signs.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> RWY: progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe. TWY: osi, miejsc oczekiwania na A, B, C, D, F, stanowisk postojowych.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> RWY: threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. TWY: centre line A, B, C, D, F taxi holding positions, aircraft stands.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> TWY B, C, D, F.	<b>Stop bars</b> TWYs B, C, D, F.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> Światła ochronne RWY (WIG-WAG) dla TWY: B, C, D, F.	<b>Other RWY protection measures</b> RWY guard lights (WIG-WAG) for TWY: B, C, D, F.
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPBY AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
--------------	-----------------------	---------------------

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. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a> . Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.	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. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a> . Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.
---	--

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

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Bydgoszcz	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aerodrome MET Office Bydgoszcz
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okresy ważności</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Bydgoszcz/24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Aerodrome MET Office Bydgoszcz/24 HR

4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-52-365-4911	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-52-365-4911
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Languages used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Faks, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Fax, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR/AFIS	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR/AFIS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Bydgoszcz Tel./Faks: +48-52-365-4911 E-mail: meteo@bzg.aero	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Aerodrome MET Office Bydgoszcz Phone/Fax: +48-52-365-4911 E-mail: meteo@bzg.aero

<b>EPBY AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azmut 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 proggu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom proggu i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
02	29.35°GEO	590 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
20	209.36°GEO	590 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
08	82.03°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 70 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 05 42.89 N 017 57 33.07 E 101.6	236.2 235.6
26	262.06°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 70 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 05 54.09 N 017 59 46.15 E 101.2	233.6 234.9
08L	84.65°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
26R	264.66°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
11	119.38°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
29	299.39°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL

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
02	NIL	NIL	NIL	650 x 120	NIL	NIL
20	NIL	NIL	NIL	650 x 120	NIL	NIL
08	Patrz/See: AD 2 EPBY 2-1-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	NIL
26	Patrz/See: AD 2 EPBY 2-1-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
11	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL

Uwagi	Remarks
Incydentalny montaż mobilnego systemu awaryjnego hamowania BAK-12 w pasie drogi startowej 08/26. Każdorazowo informacja o jego instalacji dostępna w NOTAM. W czasie gdy system jest zainstalowany RWY jest dostępna do użytku wyłącznie dla operacji samolotu F-16.	Incidental installation of mobile emergency arresting system BAK-12 within the RWY 08/26 strip. Each time information about its installation will be available in NOTAM. While the system is installed, the RWY is available for use only for F-16 aircraft operations.
Oznaczenia RWY: 02/20, 08L/26R, 11/29 podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	RWY: 02/20, 08L/26R, 11/29 designators mentioned in column 1 are not painted on RWYs since these are grass runways.

02) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	02) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.
20) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	20) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.
08) - NIL	08) - NIL
26) - NIL	26) - NIL
08L) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	08L) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.
26R) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	26R) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.
11) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	11) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.
29) Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.	29) Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.

EPBY AD 2.13	DLUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
02	590	590	590	590
20	590	590	590	590
08	2500	2500	2500	2500
26	2500	2500	2500	2500
08L	650	650	650	650
26R	650	650	650	650
11	650	650	650	650
29	650	650	650	650

EPBY 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 progów THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	53	NIL
26	Calvert cat. I SFL	825 m LIH SFL 30 m - 825 m	G	NIL	PAPI 3° left	48	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
26	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPBY 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.	<b>Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru</b> LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	<b>LDI location and LGT/Anemometer location and LGT</b> LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	<b>Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania</b> TWY A, B, C, D, E1, E2, E3, F - światła krawędziowe, niebieskie, LIM, trzy stopnie intensywności.	<b>TWY edge and centre line lighting</b> TWYs A, B, C, D, E1, E2, E3, F - edge lights, blue, LIM, three stages of intensity.
4.	<b>Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania</b> Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	<b>Uwagi</b> Brak oświetlenia awaryjnego.	<b>Remarks</b> No emergency lighting available.

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

1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progę FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL
4.	<b>Azymuty geograficzne FATO</b> NIL	<b>True BRGs of FATO</b> NIL
5.	<b>Rozporządzalne długości deklarowane</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.5.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point 2.22.5.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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
BYDGOSZCZ CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 08 46 N 017 40 46 E 53 10 42 N 017 53 47 E 53 12 57 N 018 14 27 E 53 11 56 N 018 18 58 E 53 09 37 N 018 21 57 E 53 06 05 N 018 22 39 E 53 03 44 N 018 21 15 E 53 00 10 N 018 14 42 E 52 56 35 N 017 53 57 E 52 56 36 N 017 48 15 E 52 57 44 N 017 44 10 E 52 58 44 N 017 41 30 E 53 03 47 N 017 39 38 E 53 08 11 N 017 40 03 E 53 08 46 N 017 40 46 E	1800 ft GND	[D]	BYDGOSZCZ WIEŻA (131.005 MHz) PL BYDGOSZCZ TOWER (131.005 MHz) EN

BYDGOSZCZ (EPBY) ATZ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 08 46 N 017 40 46 E 53 10 42 N 017 53 47 E 53 12 57 N 018 14 27 E 53 11 56 N 018 18 58 E 53 09 37 N 018 21 57 E 53 06 05 N 018 22 39 E 53 03 44 N 018 21 15 E 53 00 10 N 018 14 42 E 52 56 35 N 017 53 57 E 52 56 36 N 017 48 15 E 52 57 44 N 017 44 10 E 52 58 44 N 017 41 30 E 53 03 47 N 017 39 38 E 53 08 11 N 017 40 03 E 53 08 46 N 017 40 46 E	5500 ft GND	[G]	BYDGOSZCZ INFORMACJA (131.005 MHz) PL BYDGOSZCZ INFORMATION (131.005 MHz) EN
--	----------------	-----	---

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

Uwagi	Remarks
CTR BYDGOSZCZ aktywny w godzinach pracy organu TWR Bydgoszcz. ATZ Bydgoszcz aktywny poza godzinami pracy organu TWR Bydgoszcz. Wlot do ATZ EPBY po uzgodnieniu z informatorem AFIS EPBY.	BYDGOSZCZ CTR active during the operating hours of Bydgoszcz TWR. Bydgoszcz ATZ active outside the operating hours of Bydgoszcz TWR. Entry into EPBY ATZ subject to arrangement with EPBY AFIS officer.

EPBY 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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
TWR	BYDGOSZCZ WIEŻA BYDGOSZCZ TOWER	131.005	-	-	MON 0530 - MON 2000 (MON 0430 - MON 1900) TUE 0530 - TUE 2100 (TUE 0430 - TUE 2000) WED 0530 - WED 2000 (WED 0430 - WED 1900) THU 0530 - THU 2000 (THU 0430 - THU 1900) FRI 0530 - FRI 2000 (FRI 0430 - FRI 1900) SAT 0530 - SAT 1730 (SAT 0430 - SAT 1630) SUN 0530 - SUN 2100 (SUN 0430 - SUN 2000) Patrz NOTAM./See NOTAM.
AFIS	BYDGOSZCZ INFORMACJA BYDGOSZCZ INFORMATION	131.005	-	-	Poza godzinami pracy TWR EPBY./Outside the operating hours of EPBY TWR.
ATIS	-	129.330	-	-	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1. Aktualne godziny pracy służby AFIS podane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPBY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępnie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości 121,500 MHz.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1. The actual working hours of AFIS will be published by NOTAM. A state aircraft intending to establish radio communication with AFIS within uncontrolled airspace of EPBY ATZ is obliged to carry VHF 8.33 kHz channel spacing aircraft radio equipment, except for emergency situations where the frequency 121.500 MHz may be used.

EPBY 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 (UTC)	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	BYD	CH28X	H24	53 05 49.0 N 017 59 31.7 E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).



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 (UTC)	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME (6°E/Mar 21)	BYZ	112.700 MHz CH74X	H24	53 05 54.3 N 017 58 18.2 E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).
ILS GP	-	331.400 MHz	H24	53 05 49.0 N 017 59 31.7 E	---	ILS nie może być użyty do celów nawigacyjnych podczas nieaktywności CTR lub ATZ. ILS cannot be used for operational purposes during CTR or ATZ deactivation. Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 49 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Mar 21) CAT. I	BYD	109.100 MHz	H24	53 05 41.0 N 017 57 10.5 E	---	ILS nie może być użyty do celów nawigacyjnych podczas nieaktywności CTR lub ATZ. ILS cannot be used for operational purposes during CTR or ATZ deactivation. Pokrycie zgodne 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

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

**2.20.1 PORUSZANIE SIĘ PO PŁYTACH POSTOJOWYCH**  
Zakaz poruszania się załóg/pasażerów statków powietrznych poza stanowisko postojowe bez asysty agenta obsługi naziemnej.  
Korzystanie z transportu naziemnego, spoza APN 1, obowiązkowe.

**2.20.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHOMIENIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE**  
Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie oraz wypychanie statku powietrznego może się odbywać tylko po nawiązaniu łączności i po uzyskaniu zgody od TWR Bydgoszcz.  
W trakcie aktywności ATZ EPBY uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie oraz wypychanie statku powietrznego może się odbywać tylko po nawiązaniu łączności z Informatorem AFIS i uzyskaniu informacji o ruchu.  
Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

**2.20.3 PROCEDURY KOŁOWANIA, PARKOWANIA I WYPYCHANIA**  
W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowania lub wykołowania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.  
Manewrowanie statków powietrznych na płytach postojowych tylko przy użyciu minimalnej mocy silników.

**MOVING ON APRONS**  
Moving of aircraft crews/passengers outside the aircraft stand without the assistance of the ground handling agent is forbidden.  
Using surface transport from outside APN 1 is obligatory.

**PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES**  
Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communication and with the prior approval from Bydgoszcz TWR.  
Start-up, taxiing, towing and push-back during the activity of ATZ EPBY can take place only with established communications with AFIS officer and after obtaining traffic information.  
The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or the traffic situation on the apron requires him to do so.

**TAXIING, PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES**  
When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the horizontal markings, it shall be carried out according to signals and under the guidance of the marshaller.  
Aircraft manoeuvres on aprons shall be performed only with the use of minimum engine power.

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi lub upoważnionego pracownika portu lotniczego. Parkowanie statków lotnictwa ogólnego na APN 1 wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Zakaz postoju statków powietrznych na APN 1 z włączonymi silnikami (również z włączonym APU) powyżej 15 minut.

Stanowiska postojowe nr: 3–5 – obowiązuje procedura wypychania. Procedura wypychania obowiązuje dla następujących typów statków powietrznych: A318/319/320/321, B712/727/737, DC9, MD80/90. Procedura wypychania obowiązuje również dla: ATR42/72, E170/175/190/195, CRJ1/2/7/9/X, DH8D, Saab S20, ale jeśli w wymienionych typach statków powietrznych brak jest elektronicznej blokady goleni przedniej przewoźnik/załoga musi mieć na pokładzie własne szpilki do blokowania (bypass pins).

Przewoźnicy operujący innymi statkami powietrznymi niż wymienione są zobowiązani do upewnienia się, że lotnisko Bydgoszcz dysponuje dyszlem dla danego statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik powinien go sobie zapewnić we własnym zakresie.

Statki powietrzne nie objęte procedurami wypychania mogą wykolowywać samodzielnie. Lotnisko posiada sprzęt pozwalający wypchnąć również takie typy statków powietrznych jak: A300/310/332/333, B757/767/772/787, DC10, L101.

Dopuszcza się wycofywanie na silnikach (power-back) statków powietrznych nie większych niż ATR 72. Power-back wyłącznie w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

TWY E1, E2, E3: kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

Na stanowiskach postojowych nr 9, 12, 16, 20, 22 istnieje możliwość kotwiczenia statków powietrznych. Pasy transportowe do kotwiczenia statków powietrznych są dostępne u Dyżurnego Operacyjnego Portu. Chęć skorzystania z możliwości kotwiczenia załoga statku powietrznego powinna zgłosić do Dyżurnego Operacyjnego Portu możliwie przed lądowaniem. Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

#### Standardowe trasy kołowania

Standardowo kołowanie statków powietrznych odbywa się z użyciem TWY: A, B, C, D, E.

Ograniczenia w korzystaniu:

- w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) nie powinny być używane TWY B oraz TWY C;
- kołowanie TWY E możliwe wyłącznie dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) wyłącznie.

Aircraft shall be always parked with wheels secured with chocks by a flight crew member or authorized airport personnel. General aviation aircraft on APN 1 to be parked only with the approval of the Airport Duty Officer.

Aircraft are prohibited from parking on APN 1 with the engines running (also with an APU connected) for more than 15 minutes.

Parking stands No. 3–5: push-back procedure applicable. The push-back procedure applies to the following aircraft types: A318/319/320/321, B712/727/737, DC9, MD80/90. The procedure also applies to: ATR42/72, E170/175/190/195, CRJ1/2/7/9/X, DH8D, Saab S20; if however these aircraft types are not equipped with electronic locking mechanism of the front landing gear, the aircraft operator/flight crew must have their own bypass pins on board.

Air carriers operating aircraft other than listed above must ensure that Bydgoszcz aerodrome has a tow bar suitable for a given aircraft type. If the required tow bar is unavailable, the aircraft operator is to provide it himself.

Aircraft not subject to push-back procedures may exit stands under own power. The aerodrome has equipment for pushing back such aircraft types as: A300/310/332/333, B757/767/772/787, DC10, L101.

Power-back is possible for aircraft not greater than ATR 72 and only with marshalling assistance.

TWYs E1, E2, E3 are restricted to aircraft with wingspans not exceeding 36 m.

Aircraft may be anchored on parking stands No. 9, 12, 16, 20, 22. The anchorage belts are available from the Airport Duty Officer. An intention of anchoring the aircraft shall be notified to the Airport Duty Officer when possible before landing. The crew is responsible for the security of the parking aircraft from the effects of the strength of the wind.

#### Standard TWYs

Standard taxiing is carried out with the use of: TWY A, B, C, D, E.

Limitations in use:

- TWY B and TWY C shall not be used when LVP applies;
- taxiing on TWY E is restricted to aircraft with a maximum wingspan up to 36 metres inclusive (ICAO Code C).

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

W celu ograniczenia emisji hałasu wprowadza się limit wykonywania lotów treningowych LOW PASS/GO AROUND do dwóch na każdy plan lotu. Ograniczenie nie dotyczy statków powietrznych lotnictwa państwowego.

In order to reduce noise emission, LOW PASS/GO AROUND training flights are limited up to two flights per every flight plan. The restriction shall not apply to state aircraft.

EPBY AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

#### 2.22.1 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPBY 7-2-1) do/z lotniska Bydgoszcz odbywają się po następujących trasach:

**Trasa VFR nr 1:** punkt OSCAR 53 08 23 N 017 35 30 E (Nakło nad Notecią) - punkt PAPA 53 09 25 N 017 53 19 E (węzeł dróg S5 i 80 w pobliżu m. Pawłówek) - punkt ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt) - lotnisko Bydgoszcz.

**Trasa VFR nr 2:** punkt MIKE 53 13 25 N 018 02 13 E (Maksymilianowo) - punkt NOVEMBER 53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek) - punkt ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt) - lotnisko Bydgoszcz.

**Trasa VFR nr 3:** punkt UNIFORM 53 12 28 N 018 22 43 E (Unisław) - punkt MIKE 53 13 25 N 018 02 13 E (Maksymilianowo) - punkt NOVEMBER 53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek) - punkt ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt) - lotnisko Bydgoszcz.

#### VFR HOLDING POINTS AND PROCEDURES

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPBY 7-2-1) to/from Bydgoszcz aerodrome shall be conducted along the following VFR routes:

**VFR route No. 1:** point OSCAR 53 08 23 N 017 35 30 E (Nakło nad Notecią) - point PAPA 53 09 25 N 017 53 19 E (junction of roads S5 and 80 near Pawłówek) - point ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (Rynkowo Wiadukt railway station) - Bydgoszcz aerodrome.

**VFR route No. 2:** point MIKE 53 13 25 N 018 02 13 E (Maksymilianowo) - point NOVEMBER 53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek) - point ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (Rynkowo Wiadukt railway station) - Bydgoszcz aerodrome.

**VFR route No. 3:** point UNIFORM 53 12 28 N 018 22 43 E (Unisław) - point MIKE 53 13 25 N 018 02 13 E (Maksymilianowo) - point NOVEMBER 53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek) - point ROMEO 53 09 12 N 018 00 07 E (Rynkowo Wiadukt railway station) - Bydgoszcz aerodrome.

**Uwaga:** Wykonanie lotu od punktu **UNIFORM** bezpośrednio do punktu **NOVEMBER** wymaga dodatkowego zezwolenia uzyskanego od Bydgoszcz TOWER.

**Trasa VFR nr 4:** punkt **WHISKEY** 52 58 34 N 018 05 58 E (Nowa Wieś Wielka) - punkt **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - lotnisko Bydgoszcz.

**Trasa VFR nr 5:** punkt **KILO** 52 58 21 N 017 43 22 E (Kowalewo) - punkt **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - lotnisko Bydgoszcz.

**Trasa VFR nr 6:** punkt **LIMA** 52 57 06 N 017 55 13 E (kościół w miejscowości Łabiszyn) - punkt **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - lotnisko Bydgoszcz.

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odłotach VFR do/z lotniska Bydgoszcz:

<b>KILO</b>	52 58 21 N 017 43 22 E (Kowalewo - miejscowość)
<b>LIMA</b>	52 57 06 N 017 55 13 E (kościół w miejscowości Łabiszyn)
<b>MIKE</b>	53 13 25 N 018 02 13 E (Maksymilianowo - stacja kolejowa)
<b>NOVEMBER</b>	53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek - skrzyżowanie)
<b>OSCAR</b>	53 08 23 N 017 35 30 E (Nakło nad Notecią - kościół)
<b>PAPA</b>	53 09 25 N 017 53 19 E (węzeł dróg S5 i 80 w pobliżu m. Pawłówek)
<b>ROMEO</b>	53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt)
<b>SIERRA</b>	53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek - skrzyżowanie)
<b>UNIFORM</b>	53 12 28 N 018 22 43 E (Unisław - kościół)
<b>WHISKEY</b>	52 58 34 N 018 05 58 E (Nowa Wieś Wielka - miejscowość)

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

<b>NOVEMBER</b>	53 10 34 N 018 03 23 E (Myślęcinek - skrzyżowanie),
<b>ROMEO</b>	53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt),
<b>SIERRA</b>	53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek - skrzyżowanie).

## 2.2.2. UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot do CTR/TMA EPBY bez zamiaru lądowania na lotnisku Bydgoszcz, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR/TMA EPBY, wlot do CTR/TMA jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku Bydgoszcz, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR/TMA EPBY lub w CTR/TMA EPBY, należy:

- a) w czasie dołotu i podejścia od południowej strony lotniska:
- wykonać wlot do CTR/TMA tylko przez punkt **WHISKEY** na wysokości maks. 1500 ft AMSL;
  - wykonać dołot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR Bydgoszcz;
  - w czasie dołotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
  - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z TWR należy oczekiwać 5 minut nad punktem **SIERRA** i zachowując szczególną uwagę wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
  - po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na samochód **FOLLOW ME**.
- b) w czasie dołotu i podejścia od północnej strony lotniska:

**Note:** Performing a flight from **UNIFORM** point directly to **NOVEMBER** point requires an additional clearance from Bydgoszcz TOWER.

**VFR route No. 4:** point **WHISKEY** 52 58 34 N 018 05 58 E (Nowa Wieś Wielka) - point **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - Bydgoszcz aerodrome.

**VFR route No. 5:** point **KILO** 52 58 21 N 017 43 22 E (Kowalewo) - point **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - Bydgoszcz aerodrome.

**VFR route No. 6:** point **LIMA** 52 57 06 N 017 55 13 E (church in Łabiszyn town) - punkt **SIERRA** 53 03 09 N 017 59 46 E (Stryżek) - Bydgoszcz aerodrome.

List of VFR navigation points used for arrival and departure to/from Bydgoszcz aerodrome:

<b>KILO</b>	52 58 21 N 017 43 22 E (Kowalewo - town)
<b>LIMA</b>	52 57 06 N 017 55 13 E (church in Łabiszyn town)
<b>MIKE</b>	53 13 25 N 018 02 13 E (railway station at Maksymilianowo)
<b>NOVEMBER</b>	53 10 34 N 018 03 23 E (road junction in Myślęcinek)
<b>OSCAR</b>	53 08 23 N 017 35 30 E (church in Nakło nad Notecią)
<b>PAPA</b>	53 09 25 N 017 53 19 E (junction of roads S5 and 80 near Pawłówek)
<b>ROMEO</b>	53 09 12 N 018 00 07 E (Rynkowo Wiadukt railway station)
<b>SIERRA</b>	53 03 09 N 017 59 46 E (road junction in Stryżek)
<b>UNIFORM</b>	53 12 28 N 018 22 43 E (church in Unisław)
<b>WHISKEY</b>	52 58 34 N 018 05 58 E (Nowa Wieś Wielka town)

In case of air traffic congestion VFR aircraft may obtain, if necessary, clearance to hold over one of the designated points:

<b>NOVEMBER</b>	53 10 34 N 018 03 23 E (road junction in Myślęcinek),
<b>ROMEO</b>	53 09 12 N 018 00 07 E (stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt),
<b>SIERRA</b>	53 03 09 N 017 59 46 E (road junction in Stryżek).

## RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

If the loss of communication on a flight for which a flight plan has been issued (with planned entry into the EPBY CTR/TMA and without the intention to land at Bydgoszcz aerodrome) occurs before reaching the EPBY CTR/TMA, entry into the EPBY CTR/TMA is forbidden.

If the loss of communication on a flight for which a flight plan has been issued (with the intention to land at Bydgoszcz aerodrome occurs before reaching or within the EPBY CTR/TMA, the flight crew shall:

- during arrival and approach from the southern side of the aerodrome:
- enter the TMA/CTR only via **WHISKEY** at a maximum altitude of 1500 ft AMSL;
  - arrive at **SIERRA** and wait for light signals from the Bydgoszcz TWR;
  - during arrival and holding switch on all available navigation, warning and landing lights;
  - after receiving a green signal make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
  - after receiving a red signal hold at **SIERRA** until receiving a green signal and then make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
  - if no signal from the TWR has been received, hold at **SIERRA** for 5 minutes and, with particular attention, make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
  - after landing exit the RWY by turning into the first available TWY and wait for the **FOLLOW ME** vehicle.
- during arrival and approach from the northern side of the aerodrome:

- wykonać wlot do CTR/TMA tylko przez punkt KILO na wysokości maks. 1500 ft AMSL (niedostępny jest punkt NOVEMBER);
- w zależności z którego kierunku wykonywany jest dolot, należy go wykonać po punktach OSCAR-KILO lub MIKE-OSCAR-KILO lub UNIFORM-MIKE-OSCAR-KILO z ominięciem CTR EPBY;
- następnie wykonać dolot do punktu SIERRA i postępować zgodnie z dalszą procedurą punktu a);

- c) jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem SIERRA na wysokości 1000 ft AMSL ze względu na podejście do RWY 26 i procedurę "go around", jednocześnie zachowując szczególną uwagę na inne loty.

### 2.22.3 POSTĘPOWANIE PRZY UTRACIE ORIENTACJI

W razie nie wznowienia orientacji geograficznej oraz braku pomocy z ziemi, załoga powinna przystąpić do wznowienia orientacji sposobem wzrokowym ustalonym dla rejonu lotów lotniska Bydgoszcz.

Przy utracie orientacji:

- gdy statek powietrzny znajduje się na wschód od rzeki Wisły przyjąc kurs 270°GEO i jeżeli rzeka płynie z kursem 300° - 330° wykonać zakręt w prawo (gdy rzeka płynie z kursem 000° - 030° wykonać zakręt w lewo) i wykonywać lot do zakola Wisły przy m. Ostromecko, wykonać zakręt na kurs 250°GEO i lądować na lotnisku Bydgoszcz.
- gdy statek powietrzny znajduje się na zachód od rzeki Wisły przyjąc kurs 090°GEO i jeżeli rzeka płynie z kursem 300° - 330° wykonać zakręt w lewo (gdy rzeka płynie z kursem 000° - 030° wykonać zakręt w prawo) i wykonywać lot do zakola Wisły przy m. Ostromecko, wykonać zakręt na kurs 250°GEO i lądować na lotnisku Bydgoszcz.

W przypadku napotkania dowolnego lotniska przez załogę w czasie wznowiania orientacji należy, o ile to możliwe, wykonać na nim lądowanie i zameldować odpowiedniemu organowi służby ruchu lotniczego drogą radiową lub telefoniczną o miejscu lądowania.

### 2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

### 2.22.5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

### 2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Podczas obowiązywania LVP dopuszczalny jest ruch nie więcej niż jednego statku powietrznego w polu naziemnego ruchu lotniczego.

- enter the CTR/TMA only via KILO at a maximum altitude of 1500 ft AMSL (NOVEMBER not available);

- the arrival is to be carried out depending on the direction via the following points: OSCAR-KILO or MIKE-OSCAR-KILO or UNIFORM-MIKE-OSCAR-KILO, avoiding the EPBY CTR;

- then arrive at SIERRA and follow the further procedure described in a);

if possible hold at SIERRA at an altitude of 1000 ft AMSL due to RWY 26 approach path and the "go around" procedure, with particular attention to other flights.

### IN CASE OF LOSS OF ORIENTATION

In case the geographical orientation has not been resumed and no support from the ground is provided the crew shall resume the orientation by visual method established for the Bydgoszcz flying area.

In case of geographical disorientation:

- when an aircraft is positioned east of the Vistula River set course 270°GEO and if the river flows in direction 300° - 330° execute right turn (if the river flows in direction 000° - 030° execute left turn) and fly to the meander of the Vistula River at Ostromecko town, turn onto heading 250°GEO and land at Bydgoszcz aerodrome.
- when an aircraft is positioned west of the Vistula River set course 090°GEO and if the river flows in direction 300° - 330° execute left turn (if the river flows in direction 000° - 030° execute right turn) and fly to the meander of the Vistula River at Ostromecko town, turn onto heading 250°GEO and land at the Bydgoszcz aerodrome.

In case the crew of an aircraft after experiencing geographical disorientation comes across any aerodrome, they should land there, if possible and report as soon as possible by telephone or radio to an appropriate ATS unit on the place of landing.

### 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.

### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to the designated apron.

### LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

GENERAL PROVISIONS

During Low Visibility Procedures (LVPs), not more than one aircraft at a time may operate on the movement area.

Podczas obowiązywania LVP ruch statków powietrznych po polu naziemnego ruchu lotniczego odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATS. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: *"Low visibility procedures in operation"*.

#### KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

Faza przygotowania do LVP rozpoczyna się, jeżeli RVR zmniejszy się do 800 m lub niższej i/lub wysokość podstawy chmur o zachmurzeniu BKN lub OVC lub widzialność pionowa obniży się do 300 ft (90 m) lub niżej.

Wprowadzenie LVP następuje, gdy RVR zmniejszy się poniżej 550 m przynajmniej w jednym sektorze drogi startowej (TDZ, MID lub END) lub wysokość podstawy chmur, przy zachmurzeniu BKN lub OVC lub widzialność pionowa obniży się poniżej 200 ft (60 m).

Odwołanie procedury LVP następuje, gdy RVR wzrośnie do 600 m we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej i podstawa chmur osiągnie 200 ft (60 m) z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

#### INFORMACJE O OBOWIĄZYWANIU LVP

Po wprowadzeniu LVP kontroler ruchu lotniczego/informator AFIS informuje załogi o rozpoczęciu stosowania procedur LVP drogą radiową podając komunikat: *"Low visibility procedures in operation"*.

#### OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH W CZASIE OBOWIĄZYWANIA LVP

W czasie obowiązywania LVP starty statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 400 m lub więcej.

Podczas obowiązywania LVP lądowania statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej. Do lądowania w warunkach ograniczonej widzialności używany jest wyłącznie kierunek drogi startowej RWY 26.

W czasie obowiązywania LVP kołowanie statków powietrznych powinno odbywać się drogami kołowania A, C1, D, E, F.

#### 2.22.7 LOTY SZKOLNE

Loty treningowe IFR w TMA/CTR BYDGOSZCZ możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej aprobaty na określony czas od TWR Bydgoszcz. Kontakt +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

#### 2.22.8 LOTY KALIBRACYJNE

Loty kalibracyjne i pomiarowe w TMA/CTR BYDGOSZCZ ze STS/FLTCK w planie lotu możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej aprobaty na określony czas od TWR Bydgoszcz. Kontakt +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

During LVPs, aircraft movements on the movement area are to be carried out only with FOLLOW ME assistance.

During LVP, special ATS procedures will be applied. Pilots 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"*.

#### CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

The LVP preparation phase shall be commenced when the RVR decreases to 800 m or less and/or the cloud base, with BKN or OVC cloud, or the vertical visibility lowers to 300 ft (90 m) or less.

LVP operations shall be commenced when the RVR decreases below 550 m at least within one portion of the RWY (TDZ, MID or END) or the cloud base, with BKN or OVC cloud, or the vertical visibility is below 200 ft (60 m).

LVP shall be terminated when the RVR increases to 600 m at all RVR reporting points and the cloud base reaches 200 ft (60 m) with a continuing improvement lasting more than 10 minutes.

#### PROVIDING INFORMATION ON LVPs BEING IN FORCE

After introduction of LVPs, the air traffic controller/FIS officer informs the crews of LVPs being in force by radio with the message: *"Low Visibility Procedures in operation"*.

#### AIRCRAFT OPERATIONS DURING LVPs

During LVPs, take-offs are permitted only when the RVR is 400 m or more.

During LVPs, aircraft landings are permitted only when the RVR is 550 m or more. For landing during LVPs only RWY 26 is used.

During LVPs, aircraft taxiing should be carried out along TWYs A, C1, D, E, F.

#### TRAINING FLIGHTS

IFR training flights within BYDGOSZCZ TMA/CTR allowed only after receiving initial approval from Bydgoszcz TWR for specified time. For approval contact Bydgoszcz TWR on +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

#### CALIBRATION FLIGHTS

Calibration and measurement flights within BYDGOSZCZ TMA/CTR with STS/FLTCK in FPL allowed only after receiving initial approval from Bydgoszcz TWR for specified time. For approval contact Bydgoszcz TWR on +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

EPBY AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	<p><b>OPIS SPRAW DOTYCZĄCYCH ZWOLNIEŃ, ODSZTĘPSTW, PRZYPADKÓW RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA, SPECJALNYCH WARUNKÓW, W TYM OGRANICZEŃ W ODNIESIENIU DO KORZYSTANIA Z LOTNISKA</b></p> <p>Patrz AD 1.5.1.</p>	<p><b>A DESCRIPTION OF CASES INVOLVING EXEMPTIONS, DEROGATIONS, CASES OF EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY, SPECIAL CONDITIONS, INCLUDING LIMITATIONS WITH REGARD TO THE USE OF THE AERODROME</b></p> <p>See AD 1.5.1.</p>
2.23.2	<p><b>ZGŁASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROZEŃ</b></p> <p>Zarządzający lotniskiem Bydgoszcz zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji.</li> <li>2) Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł.</li> <li>3) Oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami.</li> <li>4) Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru.</li> <li>5) Nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia.</li> </ol>	<p><b>REPORTING IDENTIFIED HAZARDS</b></p> <p>Bydgoszcz AD administration requests to report identified hazards in the form of:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aerodrome obstacles and the possibility of obstacle-induced turbulence.</li> <li>2) The use of hazardous, confusing and misleading lights.</li> <li>3) The dazzling caused by large and highly reflective surfaces.</li> <li>4) Sources of non-visible radiation or the presence of moving or fixed objects which may interfere with, or adversely affect, the performance of aeronautical communications, navigation and surveillance systems.</li> <li>5) Non-aeronautical ground lights in the vicinity of the aerodrome which may constitute a threat to aircraft safety and which should be extinguished, shielded or modified in other way to eliminate sources of risk.</li> </ol>

6) Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

6) Other potential hazards for air traffic safety.

Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@bzd.aero

Reports shall be sent to: sms@bzd.aero

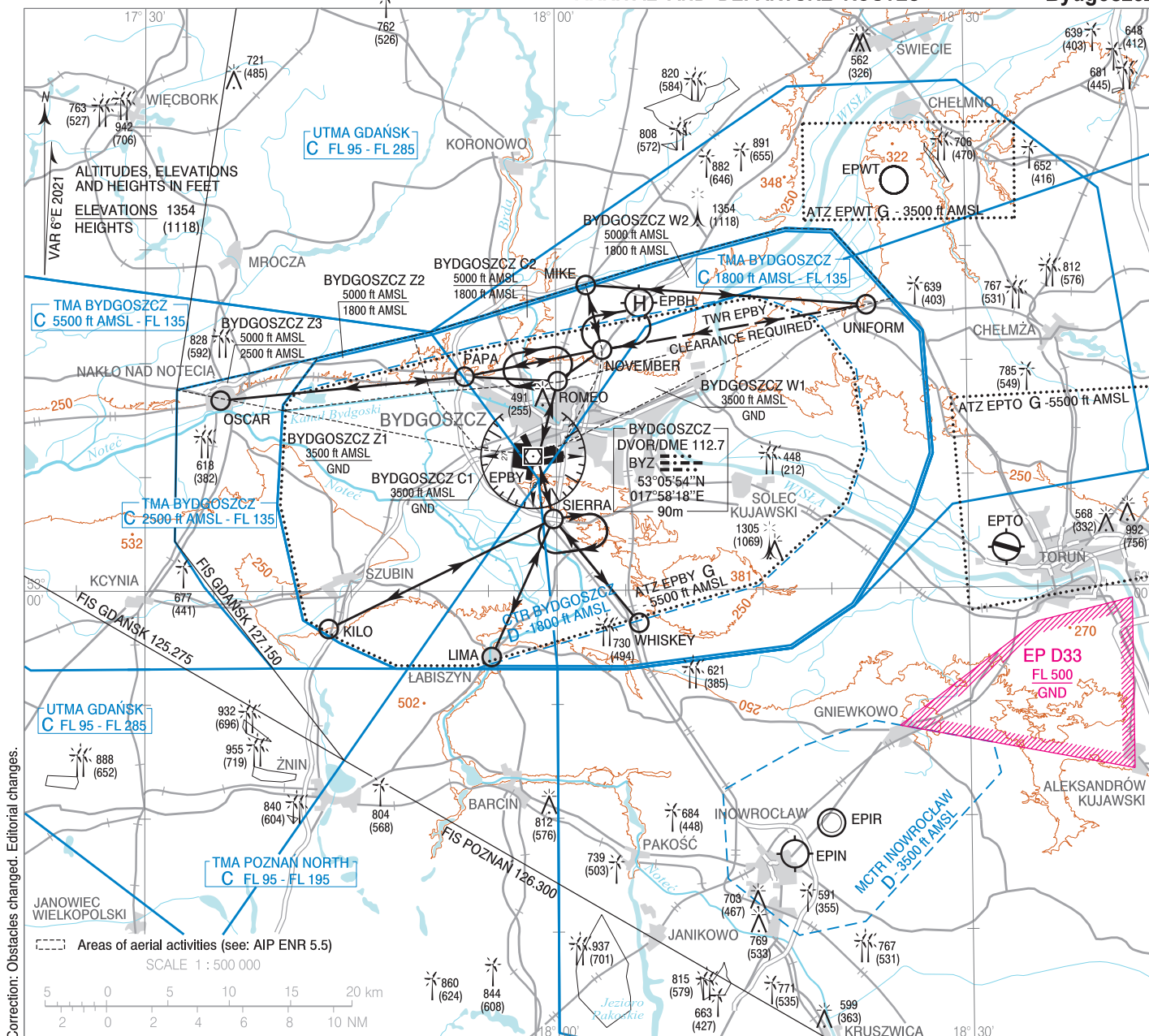
EPBY AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPBY 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPBY 1-2-1	Mapa naziemnego ruchu lotniskowego - ICAO	Aerodrome Ground Movement Chart Taxiways - ICAO
AD 2 EPBY 1-3-1	Mapa parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Chart - ICAO
AD 2 EPBY 1-3-2	Mapa parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Chart - ICAO
AD 2 EPBY 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 08/26	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 08/26
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPBY 4-1-1	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPBY 4-1-3	RWY 26	RWY 26
AD 2 EPBY 4-2-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPBY 4-2-2-0	RWY 26	RWY 26
	Mapa standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Chart Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPBY 5-1-1	RWY 08/26	RWY 08/26
AD 2 EPBY 5-3-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPBY 5-3-2-0	RWY 26	RWY 26
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPBY 6-1-1	ILS z or LOC z RWY 26 (CAT A/B/C/D)	ILS z or LOC z RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-1-3	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D)	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-2-1	VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-2-3	VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-2-5	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-6-1-1	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 6-6-2-1	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPBY 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes
EPBY AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

AERODROME ELEV 236 ft  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Bydgoszcz TOWER 131.005  
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

VFR  
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Bydgoszcz



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
KILO	52°58'21"N	017°43'22"E	Kowalewo town
LIMA	52°57'06"N	017°55'13"E	Church in Łabiszyn town
MIKE	53°13'25"N	018°02'13"E	Railway station at Maksymilianowo
NOVEMBER	53°10'34"N	018°03'23"E	Road junction in Mysłęcinek
OSCAR	53°08'23"N	017°35'30"E	Church in Nakło n. Notecią
PAPA	53°09'25"N	017°53'19"E	Junction of S5 and 80 roads near Pawłówek
ROMEO	53°09'12"N	018°00'07"E	Railway station Rynkowo-Wiadukt
SIERRA	53°03'09"N	017°59'46"E	Road junction in Stryżek
UNIFORM	53°12'28"N	018°22'43"E	Church in Unisław
WHISKEY	52°58'34"N	018°05'58"E	Nowa Wieś Wielka town

See AIP Poland AD 2 EPBY

2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY F - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY G - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY H - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY J - 12.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY K - 11.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY M - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY N - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY R - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY W - 10.5 m, ASPH, PCN 22 F/B/W/U	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY F - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY G - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY H - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY J - 12.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY K - 11.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY M - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY N - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY R - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY W - 10.5 m, ASPH, PCN 22 F/B/W/U
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 453 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 5: ELEV 463 ft, APN 6: ELEV 489 ft, APN 8: ELEV 492 ft.	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 453 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 5: ELEV 463 ft, APN 6: ELEV 489 ft, APN 8: ELEV 492 ft.
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPGD 1-3-1.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPGD 1-3-1.
6.	<b>Uwagi</b> Na APN 1 i APN 2 występują lokalne nierówności i uszkodzenia nawierzchni.	<b>Remarks</b> Local surface irregularities and defects are present on APN 1 and APN 2.

EPGD AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z: - światel osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - światel pośredniego miejsca oczekiwania, - światel ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się z: - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania - dla stanowisk 20 - 24 - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b> 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWYs consisting of: - TWY centre line lights, - stop bars, - intermediate holding position lights, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - docking system for aircraft stands 20 - 24, - illuminated signs with parking stand numbers.
2.	<b>Opis oznakowania i światel dróg startowych i dróg kołowania</b> Oznakowanie dzienne: 1. <b>RWY</b> : progu, tożsamości RWY, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania <sup>1)</sup> . 2. <b>TWY</b> : osi, krawędziowe z wyjątkiem TWY J oraz TWY W, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. <b>RWY</b> : Patrz punkt EPGD AD 2.14. 2. <b>TWY</b> : Patrz punkt EPGD AD 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Day Marking: 1. <b>RWY</b> : THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, edge, turn pad <sup>1)</sup> . 2. <b>TWY</b> : centre line, edge excluding TWY J and TWY W, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. <b>RWY</b> : See point EPGD AD 2.14. 2. <b>TWY</b> : See point EPGD AD 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> TWY: A2, C, D, E, F, G, H, J.	<b>Stop bars</b> TWYs: A2, C, D, E, F, G, H, J.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL



<b>5.</b>	<b>Uwagi</b> 1) Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 11 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do MD-11.	<b>Remarks</b> 1) Runway turn pad marking on THR 11 designated for aircraft up to size of MD-11.
-----------	---	---

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

<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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

<b>EPGD AD 2.11</b>	<b>ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED</b>
---------------------	--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
<b>2.</b>	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
<b>3.</b>	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okresy ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
<b>4.</b>	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
<b>5.</b>	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-58-348-1191	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
<b>6.</b>	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
<b>7.</b>	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.
<b>8.</b>	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Internet.
<b>9.</b>	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, APP	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, APP
<b>10.</b>	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-58-348-1191 Tel. kom.: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-58-348-1191 Mobile: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@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

<b>EPGD AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DRUGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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	113.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 70 F/B/W/T. CONC/ASPH	54 22 51.84 N 018 27 07.38 E 94.5	451.1 450.1
29	293.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 70 F/B/W/T. CONC/ASPH	54 22 16.56 N 018 29 30.18 E 94.3	488.2 485.6

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	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 300	2920 x 300	240 x 120	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 300	2920 x 300	240 x 120	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
11) - NIL	11) - NIL
29) - NIL	29) - NIL

EPGD 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	2800	2860	2800	2800
29	2800	2860	2800	2800

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

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
11	H	2561	2621	2561
29	B C	2738 2388	2798 2448	2738 2388

Uwagi	Remarks
Odległości mierzone od przecięcia odpowiednich osi RWY i TWY.	Distances are measured from intersections of axes of appropriate RWY and TWY.

EPGD 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			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	62 dla/for B767	NIL
29	ALPA-ATA, CAT II/III SFL	900 m LIH SFL 30 m - 900 m - CAT I SFL 300 m - 900 m - CAT II/III	G	G	PAPI 3.0° left	64 dla/for B747	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2800 m/15 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: R/W FM 2500 - 2800 m: R LIH	2800 m/60 m	FM 0 - 2200 m: W FM 2200 - 2800 m: Y LIH	R	NIL
29	2800 m/15 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: R/W FM 2500 - 2800 m: R LIH	2800 m/60 m	FM 0 - 2200 m: W FM 2200 - 2800 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPGD 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.	<b>Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru</b> LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	<b>LDI location and LGT/Anemometer location and LGT</b> LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	<b>Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania</b> 1. Krawędziowe - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: L, M, R. 2. Światła osi - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: J, K, L, R. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania - TWY: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, M, N, W. 4. Światła wykolowania z płaszczyzny do odladzania - APN 5. 5. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11.	<b>TWY edge and centre line lighting</b> 1. Edge - all TWYs excluding TWYs: L, M, R. 2. Centre line lights - all TWYs excluding TWYs: J, K, L, R. 3. Intermediate holding position lights - TWYs: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, M, N, W. 4. De-icing facility exit lights - APN 5. 5. RWY turn pad lights - THR 11.
4.	<b>Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania</b> Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec.).
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL
4.	<b>Azymuty geograficzne FATO</b> NIL	<b>True BRGs of FATO</b> NIL
5.	<b>Rozporządzone długości deklarowane</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.3.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point 2.22.3.

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

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
GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 54 29 00 N 018 13 07 E 54 27 47 N 018 20 02 E 54 23 13 N 018 38 26 E 54 20 13 N 018 45 29 E 54 18 49 N 018 44 30 E 54 17 06 N 018 43 18 E 54 17 25 N 018 37 12 E 54 16 44 N 018 30 30 E 54 19 56 N 018 11 15 E 54 24 24 N 018 09 47 E 54 29 00 N 018 13 07 E	2000 ft GND	[D]	GDAŃSK WIEŻA (118.105 MHz) PL GDAŃSK TOWER (118.105 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	127.280	-	-	H24
APP	GDAŃSK DIRECTOR	133.660	-	-	0500-2200 (0400-2100)
TWR	GDAŃSK GROUND	131.330	-	-	0500-2100 (0400-2000)
TWR	GDAŃSK WIEŻA GDAŃSK TOWER	118.105	-	-	H24
ATIS	-	129.630	-	-	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

EPGD 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	IGDA	CH40X	H24	54 22 17.8 N 018 29 08.3 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/May 20)	GZD	116.100 MHz CH108X	H24	54 23 16.1 N 018 25 31.0 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	54 22 17.8 N 018 29 08.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 16 m GP 3.0°
ILS LOC (6°E/May 20) CAT. IIIB	IGDA	110.300 MHz	H24	54 22 56.3 N 018 26 49.3 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

2.20.1	<p><b>PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY</b></p> <p>Odcinek 150 m RWY 11/29 rozpoczynający się 1320 m od THR 11 niewidoczny z TWR.</p> <p>APN nr 6, 7, 8 oraz stanowiska postojowe 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, niewidoczne z TWR.</p> <p>TWY N, TWY M na odcinku wzdłuż Terminala T2, TWY W niewidoczne z TWR.</p> <p>Służba ATC lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC<sup>1)</sup> uruchamia stanowisko GDAŃSK GROUND pracujące na częstotliwości 131,330 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:</p> <p>" GROUND is operating on frequency 131.330".</p>	<p><b>ATC PROCEDURES AT GDAŃSK LECH WALESA AERODROME</b></p> <p>A segment of 150 m of RWY 11/29 starting 1320 m from THR 11 is invisible from the TWR</p> <p>APNs No. 6, 7, 8 and parking stands 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, are invisible from the TWR.</p> <p>TWY N, TWY M on the section along Terminal T2, TWY W are invisible from the TWR.</p> <p>GDAŃSK TWR will open the GDAŃSK GROUND position between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC<sup>1)</sup>, operating on 131.330 MHz, after entering the following information in ATIS:</p> <p>" GROUND is operating on frequency 131.330".</p>
--------	---	--

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

### 2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

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

### RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz for ATC clearance and report the following details:

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

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

### 2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Uruchamianie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko po nawiązaniu łączności i po uzyskaniu zgody od GROUND GDAŃSK.

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego po poinformowaniu koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

### RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK LECH WALESIA AERODROME

Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communications and with the prior approval of the GDAŃSK GROUND.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

The TWR controller shall issue clearance to the aircraft for carrying out push-back, power-back or taxiing out from the parking position, only according to the marshaller's instruction.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

### 2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

### MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

#### 2.20.1.3.1 ODLOTY

#### DEPARTURES

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia progu 11 i 29 drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

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

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up THR 11 or 29 to be ready for immediate departure.

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

### 2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

### PROCEDURES APPLICABLE AT GDAŃSK LECH WALESIA AERODROME

#### 2.20.2.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

#### TAXIING PROCEDURES

W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płytach postojowych. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.

Wkołowywanie, wykołowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

TWY L pomiędzy stanowiskami 1-7 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na pozostałym odcinku TWY L dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

TWY M pomiędzy stanowiskami 21-28 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m. Na pozostałych odcinkach TWY M dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

Przy zachowaniu specjalnej procedury TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 65 m (w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem oraz kołowanie wyłącznie w asyście FOLLOW ME).

W przypadku wykorzystania stanowiska postojowego nr 28 przez statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska nr 26 do skrzyżowania z TWY N (obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem).

During and immediately after rain, a reduced friction coefficient occurs on the RWYs and APNs. Caution is advised when taxiing.

Helicopters taxiing to/from the APN shall follow the marshaller's instructions.

TWY L between stands 1-7 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining section may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY M between stands 21-28 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining sections of TWY M may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY N available for aircraft with a wingspan of not more than 65 m under special procedure (for aircraft with a wingspan of more than 36 m, special procedures established by the aerodrome operator apply. Taxiing with FOLLOW ME assistance only).

In the event that parking stand 28 is used by aircraft with a wingspan of more than 36 m, TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N (special procedures established by the airport operator apply).

Dostęp do stanowisk 8-11 możliwy jest od strony TWY R. Przy zapewnieniu asysty FOLLOW ME możliwy dostęp do stanowisk 8-11 od strony TWY A5.

Dostęp do stanowisk 12 i 13 możliwy jest wyłącznie od strony TWY A5.

Dostęp do stanowiska 32 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 30 m.

Dostęp do stanowiska 34 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 32 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY R przeznaczona jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

Zasadniczą funkcją TWY R jest obsługa stanowisk postojowych 8-11, niemniej możliwe jest jej wykorzystanie do kołowania pomiędzy TWY M i TWY L przez statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

Statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m muszą być kierowane wyłącznie na TWY A5.

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m lub mniejszej po TWY R oraz TWY A5.

## 2.20.2.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

**Stanowiska: 5-13, 20-28** - obowiązuje procedura wypychania.

**Stanowiska: 5-13, 20-28, 80-81** - zabronione jest obracanie statków powietrznych na własnym ciągu.

Postój statku powietrznego na stanowiskach 20-24 odbywa się według wskazań systemu dokującego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Postój na pozostałych stanowiskach odbywa się według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Przy zachowaniu specjalnych procedur - stanowisko 28 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m i mniejszej niż 65 m. Wówczas wjazd i parkowanie na stanowisku 28 odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME. Wypychanie ze stanowiska odbywa się na TWY A6 lub TWY A7. Stanowiska nr 27 oraz 45 pozostają niedostępne. Ponadto wówczas TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska nr 26 do skrzyżowania z TWY N.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko GDAŃSK im. Lecha Wałęsy dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik zobowiązany jest do jego posiadania na pokładzie lub posiadania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania (przeciągania) samolotu w inne miejsce.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zezwoleniem Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

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

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych tylko przy użyciu minimalnej mocy.

Załogi statków powietrznych oraz personel przebywający w polu ruchu naziemnego lotniska zobowiązany jest do noszenia ubioru o barwie jaskrawej w porze dziennej, a po zmroku ubrania z elementami odbłaskowymi. Pasażerowie są zwolnieni z tego obowiązku tylko w przypadku asystowania przez osobę wyposażoną w sposób wyżej wymieniony.

## 2.20.2.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na płycie postojowej nr 5. Płyta postojowa posiada dwa stanowiska postojowe 50 i 51 przeznaczone dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na których niezależnie może odbywać się odladzanie.

Dodatkowo stanowisko postojowe 50A jest stanowiskiem alternatywnym dla statków o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m. Przy ustawieniu statku powietrznego na stanowisku 50A zamknięte zostają stanowiska 50 i 51.

Częstotliwość VHF agenta obsługi naziemnej „Welcome Airport Services” dotycząca odladzania samolotów - 131,505 MHz. Znak wywoławczy – “WELCOME DE-ICING”. Komunikacja z obsługą odladzania prowadzona jest tylko na podstawie znaków rejestracyjnych samolotu.

Stands 8-11 can be accessed from TWY R. Stands 8-11 can be accessed from TWY A5 only when FOLLOW ME assistance is provided.

Stands 12-13 can be accessed from TWY A5 only.

Access to aircraft stand No. 32 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 24 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 30 m.

Access to aircraft stand No. 34 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 32 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 36 m.

TWY R is designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.

The main purpose of TWY R is to serve stands 8-11. However, it can also be used by aircraft with a wingspan not greater than 36 m for taxiing between TWY M and TWY L.

Aircraft with a wingspan greater than 36 m must be directed solely to TWY A5.

It is permissible for more than one aircraft with a wingspan not greater than 36 m to simultaneously use TWY R and TWY A5 for taxiing.

## PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

**Stands: 5-13, 20-28** - push-back procedure is applicable.

**Stands: 5-13, 20-28, 80-81** - the turning of aircraft on its own thrust is prohibited.

Aircraft parking on stands 20-24 is carried out in accordance with docking system indications or the marshaller's instructions.

Parking on the remaining stands is carried out under guidance of the marshaller.

Parking stand 28 is available to aircraft with a wingspan greater than 36 m and less than 65 m under special procedures. In the event that the procedures are applied, entry and parking at stand 28 is carried out only with the assistance of FOLLOW ME. The push-back from the parking stand is carried out on TWY A6 or TWY A7. Parking stands 27 and 45 remain unavailable. In addition TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N.

Air carriers should ensure that GDAŃSK Lech Wałęsa aerodrome has a tow bar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back (towing) procedure agreed with the handling agent.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Aerodrome Duty Officer.

Aircraft should be always parked using wheel chocks placed by a crew member or authorized handling agent.

Aircraft can be manoeuvred on the APNs only with minimum power.

Aircrews and staff staying within the aerodrome movement area are obliged to wear clothing of a conspicuous colour by day and with fluorescent elements by night. Passengers are exempted from this requirement only if assisted by a person dressed as described above.

## AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 5. The APN has two aircraft stands 50 and 51 designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m, where de-icing can be carried out independently.

Additionally, stand 50A is an alternative stand for aircraft with a wingspan greater than 36 m. When an aircraft is parked on stand 50A, stands 50 and 51 are closed.

Handling agent's (Welcome Airport Services) frequency for de-icing: 131.505 MHz; call sign: “WELCOME DE-ICING”. In communication with the de-icing staff only registration marks are used to identify the aircraft.

Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem GROUND odbywa się na częstotliwości VHF 131,330 MHz (GROUND). Poza godzinami pracy GROUND należy skontaktować się z kontrolerem TWR na częstotliwości VHF 118,105 MHz z (TOWER).

Potrzebę odladania należy zgłosić do swojego agenta obsługi naziemnej oraz do kontrolera TWR/GROUND podczas otrzymywania zgody na lot.

Po zgodę na uruchamianie/wypychanie należy zgłosić się do kontrolera TWR/GROUND - tylko jeśli załoga jest w pełni gotowa do wykonania czynności (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, holownik podłączony, jeśli potrzebny).

Pozycja odladania będzie przydzielana zależnie od przepływu ruchu lotniczego oraz typu statku powietrznego. Kołowanie do stanowiska odladania zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szczytności.

Po zakończeniu procedury odladania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladania.

Po zakończeniu procedury odladania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

Załoga kołująca do odladania bez zastosowania powyższej procedury nie będzie akceptowana i zostanie odesłana z powrotem na stanowisko postojowe.

Kontroler TWR/GROUND nie ponosi odpowiedzialności za odladanie i nie ma kontaktu z agentami obsługi naziemnej zajmującymi się odladaniem.

## 2.20.2.4

**AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "SAFEGATE"**

Stanowiska postojowe 20, 20A, 21, 22, 23, 24 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK.

SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju.

Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

Communication between a flight crew and the GROUND controller is on: VHF 131.330 MHz (GROUND). Outside the GROUND operational hours contact the TWR controller on 118.105 MHz (TOWER).

The requirement for de-icing shall be notified to the relevant handling agent and TWR/GROUND controller when a clearance for flight is being issued.

The request for start-up/push-back shall be made to the TWR/GROUND controller only when the flight crew is fully ready for the actions (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

The position for de-icing will be assigned depending on air traffic flow and aircraft type. Taxiing to the de-icing pad to be conducted in accordance with instructions given by the TWR/GROUND controller.

Caution should be exercised during taxiing on the de-icing pad due to remains of de-icing fluid which can temporarily lower the friction coefficient.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall be informed by the ground personnel about the completion.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall follow the TWR/GROUND controller's instructions.

A flight crew taxiing to de-ice but not following the above procedure will not be admitted and send back to the aircraft stand.

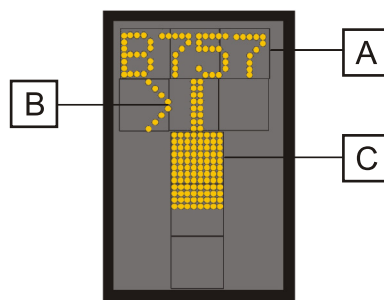
The TWR/GROUND controller is not responsible for de-icing and has no contact with the handling agent providing de-icing.

**AUTOMATED DOCKING SYSTEM "SAFEGATE"**

Parking stands 20, 20A, 21, 22, 23, 24 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK.

SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.

**A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY**

ACFT type	typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)	aircraft type (previously defined by the operator)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast

STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)
CHOCK ON	podstawki (informacja pojawia się po 3 minutach)	chocks placed (information to appear after 3 minutes)

**B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE**

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli. Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions.

**C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD**

Wskazuje odległość do punktu zatrzymania. The indicator shows the remaining distance to the stop position.

<b>2.20.2.4.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU</b>	<b>ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM</b>
Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ samolotu.	Check that the correct aircraft type is displayed on the display.
Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.	Flashing arrows indicate that the system has been activated.
Kołować zgodnie z linią prowadzącą.	The lead-in line is to be followed.
Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.	The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.
Obserwować czerwone i żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.	Observe the red and yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.
W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Na wyświetlaczu podana również zostaje wartość liczbową (metry) przedstawiającą odległość do zatrzymania.	At a distance of 15 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. The display shows also the number of remaining metres to go.
Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia.	Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.
Gdy samolot zostanie prawidłowo zaparkowany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat "OK".	When the aeroplane is docked in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.
Po 3 minutach od podstawienia podstawek pod przednią gołęń na wyświetlaczu pojawi się napis "CHOCK ON".	3 minutes after placing chocks under the nose gear, the display will show a CHOCK ON message.
<b>EMERGENCY STOP:</b> w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.	<b>EMERGENCY STOP:</b> when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.
<b>2.20.2.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA</b>	<b>SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING</b>
Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system SAFEDOCK.	Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the SAFEDOCK system.
W przypadku niesprawności systemu SAFEDOCK lub na prośbę pilota, ustawienie samolotu na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.	In the event of malfunction of the SAFEDOCK system or at the pilot's request, the docking of the aeroplane on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.
W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu SAFEDOCK podczas operacji wprowadzenia samolotu na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.	In the event of failure and/or shut-off of the SAFEDOCK system during a docking operation, the operation will be completed with marshalling assistance.
Kiedy samolot nie zostanie wykryty przez system SAFEDOCK (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać samolot w bezpiecznej odległości od rękawa.	If the aeroplane has not been detected by the SAFEDOCK system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aeroplane at a safe distance from the air bridge.
<b>2.20.2.5 ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO</b>	<b>PROTECTION OF AIRCRAFT</b>
Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.	The adequate protection of an aircraft is the responsibility of the flight crew or authorised ground agent staff.
<b>2.20.2.6 INNE OGRANICZENIA</b>	<b>OTHER RESTRICTIONS</b>
NIL	NIL

EPGD AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<b>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DRUGI STARTOWE</b> Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:	<b>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</b> Due to noise abatement requirements the following preferential RWY system is in force at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome:



## Odloty (H24)

1. RWY 29
2. RWY 11

Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

- a) jeżeli RWY nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziałują na nią pokrycie śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b) 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 1900 m;
- c) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty;
- d) gdy składowa wiatru bocznego, włączając poryw, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw, przekracza 9 km/h (5 kt).

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 GDAŃSK im. Lecha Wałęsy powinni stosować procedury ograniczania hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu w bezpośredniej okolicy lotniska.

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać następująco: dla lotów IFR zgodnie z procedurą SID RWY 11 i RWY 29 opublikowaną w AIP do osiągnięcia 3500 ft AAL (3989 ft AMSL), a następnie wykonać zakręt zgodnie z instrukcjami służby kontroli ruchu lotniczego. Procedura ta nie dotyczy samolotów turbośmigłowych oraz o lekkiej kategorii w śladzie turbulencji (obie łącznie) lub statków powietrznych zaplanowanych na wysokości przelotu poniżej 4500 ft AMSL.

W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej przekraczającej 7000 kg obowiązuje zasada, że wykonując podejście z widocznością nie można schodzić poniżej 2500 ft AMSL przed stabilizacją na linii centralnej RWY.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego należy stosować odloty z RWY 11 oraz RWY 29 według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych, tom I – Procedury lotu, część I, dział 7.

**2.21.3 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU**

W celu zmniejszenia emisji hałasu zabrania się stosowania maksymalnego rewersu silników w czasie lądowania, z wyjątkiem względów bezpieczeństwa i stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

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

U uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy.

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

**2.21.4 LOKALNE OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>**

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> zabronione jest wykonywanie lotów szkolnych/treningowych, próbnych oraz technicznych.

Zaleca się ograniczenie stosowania odwracaczy ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

## Departures (H24)

1. RWY 29
2. RWY 11

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

- a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances;
- b) for landing in conditions, when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m;
- c) when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;
- d) when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Aircraft operators conducting flight operations at GDAŃSK Lech Wałęsa aerodrome should apply noise abatement procedures adequate for the relevant aircraft type to reduce the aircraft noise level in close proximity to the aerodrome.

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in the following manner: for IFR flights according to SID RWY 11 and RWY 29 procedures published in the AIP to reach 3500 ft AAL (3989 ft AMSL) and then execute a turn as instructed by ATC. The procedure shall not apply to turboprop aeroplanes and light wake turbulence category aeroplanes (including both) or aircraft planned at an crossing altitude below 4500 ft AMSL.

For aircraft with a maximum take-off mass exceeding 7000 kg flight crews shall adhere to the principle that in visual approaches they cannot descend below 2500 ft before being established on the extended RWY centre line.

If no noise abatement procedures adapted to the relevant aircraft type are available, departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in accordance with the example noise abatement procedure for the departure climb (NADP1), in accordance with ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

**NOISE EMISSION REDUCTION**

In order to reduce noise emission, it is forbidden to use the maximum reverse thrust during landing except for safety reasons, carry out a longer landing roll and reduce engine power during take-off by using the full RWY length.

Self-powered aircraft shall taxi on the APNs with minimum engine power.

The operating time of on-board equipment (including air-conditioning), APUs or the use of GPUs should be reduced to the minimum. The use of external GPUs is preferred.

Engine start-up not related to a take-off operation is permitted in necessary and fully justified cases only with minimum power use.

Any engine tests are allowed only with the approval of the Airport Duty Officer, provided they are carried out with great caution.

**LOCAL RESTRICTIONS RELATED TO OPERATIONS CONDUCTED BETWEEN 2100 AND 0500 (2000 AND 0400) UTC<sup>1)</sup>**

Between the hours of 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> training/school, test and technical flights are prohibited.

Flight crews are advised to reduce the use of reverse thrust after landing between the hours of 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. This restriction does not apply in emergency situations.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu (próba na biegu jałowym) jest dopuszczalne podczas bieżącej obsługi przedlotowej statku powietrznego.

### 2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

Zarządzający lotniskiem GDAŃSK im. Lecha Wałęsy informuje, że prowadzi stały monitoring hałasu na podstawie 4 stałych punktów pomiarowych.

Nr punktu/Point No.	Współrzędne/Coordinates
1	54 22 12.57 N 018 24 10.29 E
2	54 23 47.57 N 018 24 21.21 E
3	54 21 31.24 N 018 29 35.48 E
4	54 20 40.27 N 018 36 40.03 E

Operatorzy statków powietrznych zobowiązani są do włączania transponderów ADS-B przed przylotem/odlotem do/z lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy.

### 2.21.6 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

Technika CDA:

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

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

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

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> engine start-up not related to a take-off operation (engine check with idle power set) is permitted while conducting Pre-Flight Check procedures.

### MONITORING AIRCRAFT NOISE

The administration of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome informs that a constant monitoring of aircraft noise is carried out using four permanent measuring points.

Aircraft operators are required to operate ADS-B transponders before arrival at/departure from GDAŃSK Lech Walesa aerodrome.

### CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

CDA technique:

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

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

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

EPGD AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p><b>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</b></p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (TMA GDAŃSK), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,</li> <li>b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,</li> <li>c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,</li> <li>d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.</li> </ol> <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA GDAŃSK, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI), podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p><b>APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT</b></p> <p>In order to facilitate air traffic within Terminal Control Area of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome (GDAŃSK TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) nautical miles (NM) while expressing distance in navigation,</li> <li>b) feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,</li> <li>c) knots (kt) while expressing horizontal speed,</li> <li>d) feet per minute while expressing vertical speed.</li> </ol> <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only at the request of the flight crew submitted by radio on initial contact with the unit executing Approach Control within the GDAŃSK TMA.</p>
	<p><b>2.22.1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK</b></p> <p>W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku im. Lecha Wałęsy:</p>	<p><b>SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA</b></p> <p>The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at Gdańsk Lech Walesa aerodrome:</p>

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 29 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME IGDA.

Dla podejścia VOR RWY 29 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7 NM DME GZD.

Dla podejścia VOR RWY 11 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME GZD.

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.

## 2.22.2

### PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA GDAŃSK zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania. Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA GDAŃSK podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7-1.

W TMA GDAŃSK wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy. Procedury RNAV STAR kończą się w punktach IAF, które są jednocześnie punktami rozpoczęcia segmentów początkowych w procedurach podejścia do lądowania.

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

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

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

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

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

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA GDAŃSK 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.

After establishing on ILS CAT II or LOC RWY 29 reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME IGDA.

When performing a VOR approach RWY 29, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7 NM DME GZD.

When performing a VOR approach RWY 11, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME GZD.

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.

### PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the GDAŃSK TMA, radar approach control service is provided. Minimum radar vectoring altitudes within the GDAŃSK TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.7-1.

Within the GDAŃSK TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome. The RNAV STARs terminate at the IAFs which are also points of the beginning of the initial segments in the instrument approach procedures.

The RNAV SID and STAR procedures within the GDAŃSK TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

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

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

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

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

All holding patterns within the GDAŃSK TMA are to be flown as instructed by ATC. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. The turn to final approach is usually performed with radar vectoring to expedite traffic handling and for separation.

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

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

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME GZD. Na tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft (w przypadku nieudanego podejścia utrzymywać 3000 ft), a następnie skierować się do REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10,0 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16,0 NM DVOR/DME GZD), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności (ILS, VOR RWY 29 lub VOR RWY 11).

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 11 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 110° do osiągnięcia ALT 5000 ft, wykonać zakręt w prawo na punkt GD809 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 11 do podejścia RWY 11 z dalszym zniżaniem po punkcie GD803.

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 29 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 290° do osiągnięcia ALT 5000 ft z osiągnięciem przed UVRIK, wykonać zakręt w lewo na na punkt GD909 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 29 do podejścia RWY 29 z dalszym zniżaniem po punkcie GD903.

### 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

#### 2.22.3.1 WLOT DO CTR GDAŃSK LECH WALESA W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPGD (nie wyżej niż 1500 ft AMSL).

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR GDAŃSK nie później niż nad następującymi punktami:

<b>GOLF</b>	54 22 28 N	018 46 44 E	(falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
<b>INDIA</b>	54 28 16 N	018 18 35 E	(zachodni skraj jeziora Marchowo)
<b>MIKE</b>	54 26 41 N	018 32 40 E	(Opera Leśna w Sopocie)
<b>X-RAY</b>	54 16 34 N	018 29 22 E	(pln.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
<b>ZULU</b>	54 19 30 N	018 11 01 E	(pld.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

#### 2.22.3.2 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

<b>GOLF</b>	54 22 28 N	018 46 44 E	(falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
<b>INDIA</b>	54 28 16 N	018 18 35 E	(zachodni skraj jeziora Marchowo)
<b>MIKE</b>	54 26 41 N	018 32 40 E	(Opera Leśna w Sopocie)
<b>NOVEMBER</b>	54 24 42 N	018 29 06 E	(centrum handlowe)
<b>SIERRA</b>	54 20 42 N	018 26 06 E	(pałac w m. Leżno)
<b>X-RAY</b>	54 16 34 N	018 29 22 E	(pln.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
<b>ZULU</b>	54 19 30 N	018 11 01 E	(pld.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

#### 2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

### GENERAL RCF PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDS OR STARS AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS.

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft) and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

In case of missed approach on RWY 11 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 110° to reach ALT of 5000 ft, make a right turn on GD809 then continue flight according to STAR RWY 11 to RWY 11 approach with further descending after GD803.

In case of missed approach on RWY 29 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 290° to reach ALT of 5000 ft to reach before UVRIK, make a left turn on GD909 then continue flight according to STAR RWY 29 to RWY 29 approach with further descending after GD903.

### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

#### GDAŃSK LECH WALESA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Before entering EPGD CTR (not higher than 1500 ft AMSL).

Crew conducting VFR flight shall establish radio contact with GDAŃSK TWR not later than over the following points:

<b>GOLF</b>	54 22 28 N	018 46 44 E	(breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
<b>INDIA</b>	54 28 16 N	018 18 35 E	(western edge of Lake Marchowo)
<b>MIKE</b>	54 26 41 N	018 32 40 E	(Opera Leśna in Sopot)
<b>X-RAY</b>	54 16 34 N	018 29 22 E	(north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
<b>ZULU</b>	54 19 30 N	018 11 01 E	(south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

#### VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

In case of congestion of air traffic, aircraft conducting VFR flight may also be instructed to hold at one of the following points:

<b>GOLF</b>	54 22 28 N	018 46 44 E	(breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
<b>INDIA</b>	54 28 16 N	018 18 35 E	(western edge of Lake Marchowo)
<b>MIKE</b>	54 26 41 N	018 32 40 E	(Opera Leśna in Sopot)
<b>NOVEMBER</b>	54 24 42 N	018 29 06 E	(Shopping centre)
<b>SIERRA</b>	54 20 42 N	018 26 06 E	(Palace in Leżno)
<b>X-RAY</b>	54 16 34 N	018 29 22 E	(north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
<b>ZULU</b>	54 19 30 N	018 11 01 E	(south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

#### SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

## 2.22.5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

**2.22.5.2** Zaleca się, aby w zależności od przydzielonego stanowiska postojowego załogi śmigłowców wykonujące lądowanie na RWY 11/29 wybierały jako miejsce końcowego podejścia i przyziemienia odpowiednio:

- skrzyżowanie dróg kołowania E i F z RWY 11/29, następnie zwołnyły RWY najbliższą wolną drogą kołowania - stanowiska postojowe na Apron 1, 2, 3, 5;
- THR 29, kołowanie (podlot) drogami kołowania A1, J, K - do baz operacyjnych LPR, Straży Granicznej lub wyznaczonych stanowisk postojowych na Apron 6.

**2.22.5.3** W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżą lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczą strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba, że TWR EPGD nakaze inaczej.

## 2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

**2.22.6.1.1** RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji w kategoriach: II, IIIA i IIIB przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

### 2.22.6.1.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

**2.22.6.1.2.1** Wprowadzanie LVP nastąpi gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie do 200 ft lub poniżej.

**2.22.6.1.2.2** Odwołanie LVP nastąpi gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub pułap chmur osiągnie 200ft lub więcej z tendencją dalszej poprawy.

### 2.22.6.1.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

**2.22.6.1.3.1** W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani 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*.

**2.22.6.1.3.2** W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.

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

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

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

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

## PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to GDAŃSK Lech Walesa aerodrome conduct landing on runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

It is recommended that, depending on the assigned aircraft parking stand, the helicopter crew landing on RWY 11/29 choose for final approach and touchdown respectively:

- the crossing of taxiways E, F and RWY 11/29, then vacate the RWY by the nearest available TWY – aircraft stands on APN 1, 2, 3, 5;
- THR 29, taxiing (air taxiing) on taxiways A1, J, K - to the operational base of Medical Air Rescue, Border Guard or designated parking stands on Apron 6.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown, and vacate the landing zone into the assigned TWY as soon as possible if not instructed otherwise by the EPGD TWR.

## LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

RWY 29, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II, IIIA and IIIB operations by those operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

### Criteria for the initiation and termination of LVPs

LVPs will be initiated whenever any of the RVR values falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls to 200 ft or below.

LVPs will be cancelled when the RVR increases to 600 m or more and/or the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

### Description of Low Visibility Operations (LVPs)

During LVPs, 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*.

During the preparation and operation phase of LVPs a significantly reduced departure and landing rate should be expected.

- 2.22.6.1.3.3** Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała korzystania z RWY 29 oraz opuszczania drogi startowej wyłącznie drogami kołowania: E, G, H.
- 2.22.6.1.3.4** Załogi statków powietrznych zobowiązane są do zgłoszenia opuszczenia drogi startowej (runway vacated) w momencie przejazdu statku powietrznego za koniec zielono-żółtych kodowanych świateł linii środkowej drogi kołowania.
- 2.22.6.1.3.5** Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29. Zajęcie RWY możliwe przez:
- TWY A1 (RWY 29),
  - TWY B (RWY 29),
  - TWY C (RWY 29),
  - TWY H (RWY 11).
- 2.22.6.1.3.6** Niedozwolone jest wykonywanie startów jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.6.1.4 Kołowanie w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**
- 2.22.6.1.4.1** Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi środkowej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Wyjątek stanowią TWY M oraz TWY N, w miejscu przecięcia z drogą serwisową. W tym przypadku kołowanie odbywać się będzie przy asyście FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.6.1.4.2** W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400m) GDĄŃSK TWR stosuje separacje, zapewniając przynajmniej jeden wolny sektor drogi kołowania odstępu pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkiem powietrznym i pojazdami na polu manewrowym.
- 2.22.6.1.4.3** Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania.
- 2.22.6.1.4.4** Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.
- 2.22.6.1.4.5** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II albo III do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania *Request training approach Category II/III*. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach 2.22.6.1.3.1 do 2.22.6.1.3.5 nie będą stosowane.
- 2.22.6.1.5 System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów**
- 2.22.6.1.5.1** System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów obejmuje pole manewrowe lotniska i wybrane drogi ruchu kołowego dla pojazdów. System został zbudowany w oparciu o: bariery pętli indukcyjnych, określanie pozycji statków powietrznych metodą multilateracji odpowiedzi radaru wtórnego i określanie pozycji pojazdów lotniskowych w oparciu o transmisje transponderów ADS-B.
- 2.22.6.1.6 System barier pętli indukcyjnych**
- 2.22.6.1.6.1** Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności zainstalowano system barier w postaci pętli indukcyjnych. W celu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem operacji pole manewrowe zostało podzielone na sektory. Pętle zostały zamontowane w miejscach oczekiwania przed drogą startową, miejscach pośredniego oczekiwania, na drogach ruchu kołowego łączących się z drogą startową, na granicy strefy wrażliwej ILS GP. System barier stanowi dodatkowe źródło informacji wykorzystywane do:
- określenia pozycji pojazdów i statków powietrznych na polu manewrowym lotniska,
  - monitorowania ruchu pojazdów i statków powietrznych względem wydanych zezwoleń i instrukcji,
  - upewnienia się że RWY jest wolna od pojazdów i innych statków powietrznych dla lądujących i startujących statków powietrznych,
  - asysty dla pojazdów i kołujących statków powietrznych,
  - asysty dla służb ratowniczych.
- 2.22.6.1.7 Procedury używania transponderów**
- 2.22.6.1.7.1** Operatorzy statków powietrznych powinni upewnić się, czy zainstalowany transponder jest w stanie działać, gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi.
- 2.22.6.1.7.2** Przy odlocie najpóźniej przed rozpoczęciem wypychania lub przed rozpoczęciem kołowania gdy procedura wypychania nie jest wymagana należy wybrać przypisany kod squawk i aktywować tryb Mode S. TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.
- For arriving aircraft, the ATC will require the use of RWY 29 and exit from the RWY only via TWYs: E, G, H.
- Aircraft crews are required to report 'runway vacated' after the aircraft has completely passed the end of the green/yellow colour coded taxiway centre-line lights.
- During LVP/LVTO, RWY 11 and RWY 29 will be used for take-off for departing aircraft. The RWY may be accessed via:
- TWY A1 (RWY 29),
  - TWY B (RWY 29),
  - TWY C (RWY 29),
  - TWY H (RWY 11).
- Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.
- Taxiing in low visibility conditions (LVP)**
- Taxiing on taxiways equipped with working centre-line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. If the RVR falls below 550 m, FOLLOW ME assistance is required on taxiways not equipped with centre line lights and on TWY M and TWY N at the intersection with the service road.
- During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) GDĄŃSK TWR uses separations to provide at least one free sector of the taxiway for a gap between aircraft and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.
- Taxiing aircraft will be given clearances based on holding points or intermediate holding positions.
- Flight crews are obliged to report when the aircraft has reached the stand.
- Pilots who wish to perform a CAT II or III approach for school and training flights should use the following phrasing on first contact with APP: *Request training approach Category II/III*. In this case, measures described in items 2.22.6.1.3.1 to 2.22.6.1.3.5 will not be applied.
- System for verifying the position of aircraft and vehicles**
- The system for verifying the position of aircraft and vehicles covers the manoeuvring area and selected roads used by vehicular traffic. The system was developed based on: inductive loop barriers, determining the position of aircraft using multilateration of SSR signals and determining the position of aerodrome vehicles using ADS-B transponder signals.
- System of inductive loop barriers**
- To ensure the safety of flight operations in low visibility conditions, a system of barriers in the form of inductive loops has been installed. For a more efficient management of operations, the manoeuvring area has been divided into sectors. The loops have been installed at runway holding positions, intermediate holding positions, on roads used by vehicular traffic and connected to the runway, on the border of ILS GP sensitive area. The system of barriers is an additional source of information used to:
- determine the position of aircraft and vehicles on the manoeuvring area,
  - monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
  - ensure that the RWY is not occupied by vehicles and other aircraft and clear for landing and departing aircraft,
  - assist vehicles and taxiing aircraft,
  - assist rescue services.
- Procedures for the use of transponders**
- Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.
- Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate Mode S before commencing push-back at the latest or, when push-back is not necessary, before commencing taxi. TCAS shall not be activated before obtaining a line-up clearance.

**2.22.6.1.7.3** Statek powietrzny wyposażony w transponder Mode S przekazuje identyfikację statku powietrznego zgodnie z danymi zawartymi w planie lotu lub jeżeli nie złożono planu lotu, wskazane zostają znaki rejestracyjne statku powietrznego. W przypadku kolowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 mode A transpondera.

**2.22.6.1.7.4** Lądujący statek powietrzny utrzymuje włączony transponder do czasu zatrzymania w pozycji parkingowej na stanowisku postojowym. TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.

**2.22.6.1.7.5** Aktywacja transpondera w tryb Mode S oznacza wybranie: AUTO, ON, XPNDR lub równoważnie zgodnie z określoną instalacją.

**2.22.6.1.7.6** Nie ustawiaj pozycji OFF lub STDBY.

#### 2.22.7 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

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

Loty techniczne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Aircraft equipped with Mode S shall transmit the aircraft ID as filed in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration. In the event of taxiing without prior filing the flight plan, mode A code 200 shall be selected on the transponder.

The transponder of a landing aircraft shall be turned on until the aircraft stops at the parking position. TCAS shall be deactivated immediately upon vacating the RWY.

The activation of Mode S in a transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

Do not select OFF or STDBY.

#### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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

Technical flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPGD AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	<b>MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA</b>	<b>BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC</b>
2.23.1.1	<b>Migracje ptaków:</b> Głównym szlakiem migracji ptaków siewkowatych, kaczek i gęsi jest wybrzeże Bałtyku w kierunku południowo-zachodnim. W okresie jesiennym możliwe występowanie kluczy powyższych ptaków przelatujących nad lotniskiem. Wzmoczona aktywność mew ze względu na usytuowanie lotniska w rejonie Zatoki Gdańskiej, obserwowana jest zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych (opady deszczu/śniegu, silny wiatr). Występowanie krukowatych związane jest z bezpośrednim sąsiedztwem ogródków działkowych.	<b>Bird migrations:</b> The main migratory bird flyway of Charadriiformes birds, ducks and geese is the coast of the Baltic Sea in a south-western direction. In autumn, formations of birds overflying the aerodrome may occur. An increased activity of gulls related to the location of the aerodrome in the area of Gdańsk Bay is observed especially in poor weather conditions (rain/snow, strong wind). The presence of corvids is related to the immediate vicinity of garden allotments.
2.23.1.2	<b>Ostrzeżenia:</b> Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku, związane jest z aktywnością lęgową ptaków (myszółów, pustułka, jaskółka, skowronki). Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt to: lisy, zające, bociany, żurawie, czajki, szpaki i gołębie.	<b>Warnings:</b> A greater probability of wildlife strikes is from 1 May till 30 September each year and is related to the breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks). Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome are: foxes, hares, storks, cranes, lapwings, starlings, pigeons.
2.23.2	<b>KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE</b> Kontrolę w zakresie ożywionej przyrody wykonuje i dokumentuje Koordynator Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Na bieżąco prowadzi on obserwacje obszaru lotniska i podejmuje działanie w razie wystąpienia zagrożenia ze strony środowiska przyrodniczego. Przeprowadza również kontrole pola manewrowego co najmniej w odstępach 30 minutowych, oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia. Stosuje metody zapobiegawcze (doraźne) takie jak: syreny odstrasżające zamontowane na samochodzie (Scarecrow), środki pirotechniczne. Metody zapobiegawcze długofalowe obejmują politykę zarządzania trawą w celu uniemożliwienia przesiadywania ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego oraz rozpylanie środków chemicznych odstrasżających dziką zwierzynę. Każde prawdopodobne zderzenie statków powietrznych ze zwierzętami podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (DOPL) i Koordynatora Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Z potwierdzonego zderzenia wykonywany jest raport.	<b>CONTROL OF WILDLIFE ACTIVITY AND REPORTING</b> A control of wildlife activity is carried out and documented by the Physical Environment Regulation Coordinator. The Coordinator continually monitors the area of the aerodrome and takes action when an environmental hazard occurs. The Coordinator also carries out checks of the manoeuvring area at least every 30 minutes to react when a hazard occurs. The preventive (ad-hoc) measures taken by the Coordinator are among other things: bird-scaring vehicle (Scarecrow), pyrotechnics. Long-term preventive measures include grass management that prevents birds from residing in the immediate vicinity of the runway and chemical repellents for wildlife. Any probable wildlife strike is subject to check (inspection of the manoeuvring area, in case of landing – aircraft inspection) by the Airport Duty Officer and Physical Environment Regulation Coordinator. A report is made if a strike has been confirmed.
2.23.3	<b>WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNIH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY</b>	<b>GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS</b>

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)

1	54 22 19.01	018 29 20.39		36	54 22 34.29N	018 28 41.22		71	54 22 47.13N	018 27 58.69
2	54 22 18.25	018 29 23.48		37	54 22 36.23	018 28 36.54		72	54 22 47.22	018 27 58.32
3	54 22 17.95	018 29 24.71		38	54 22 33.91	018 28 35.90		73	54 22 47.69	018 27 56.98
4	54 22 19.70	018 29 33.15		39	54 22 33.59	018 28 31.46		74	54 22 48.24	018 27 57.39
5	54 22 19.92	018 29 33.33		40	54 22 34.78	018 28 16.62		75	54 22 49.38	018 27 58.20
6	54 22 22.59	018 29 31.70		41	54 22 35.62	018 28 13.19		76	54 22 50.57	018 27 57.26
7	54 22 23.68	018 29 27.32		42	54 22 34.06	018 28 19.50		77	54 22 42.31	018 27 46.13
8	54 22 21.17	018 29 29.18		43	54 22 40.56	018 28 03.93		78	54 22 42.49	018 27 45.39
9	54 22 19.37	018 29 27.88		44	54 22 41.04	018 28 01.62		79	54 22 43.30	018 27 42.11
10	54 22 22.99	018 29 35.55		45	54 22 41.36	018 28 06.05		80	54 22 43.68	018 27 40.58
11	54 22 23.10	018 29 35.63		46	54 22 41.45	018 28 07.27		81	54 22 54.39	018 27 41.80
12	54 22 23.42	018 29 35.71		47	54 22 41.74	018 28 11.37		82	54 22 53.93	018 27 39.61
13	54 22 23.85	018 29 35.87		48	54 22 41.41	018 28 15.58		83	54 22 52.62	018 27 38.66
14	54 22 24.65	018 29 36.44		49	54 22 42.23	018 28 12.26		84	54 22 50.12	018 27 40.32
15	54 22 23.04	018 29 36.44		50	54 22 43.13	018 28 10.85		85	54 22 51.57	018 27 34.44
16	54 22 22.79	018 29 37.50		51	54 22 44.31	018 28 10.90		86	54 22 49.15	018 27 28.42
17	54 22 22.35	018 29 38.31		52	54 22 44.89	018 28 11.31		87	54 22 47.14	018 27 26.55
18	54 22 21.99	018 29 38.57		53	54 22 45.82	018 28 11.98		88	54 22 47.91	018 27 23.43
19	54 22 21.63	018 29 39.16		54	54 22 46.60	018 28 15.83		89	54 22 51.26	018 27 25.68
20	54 22 19.99	018 29 45.76		55	54 22 44.21	018 28 25.52		90	54 22 53.14	018 27 28.11
21	54 22 20.27	018 29 47.14		56	54 22 44.50	018 28 09.33		91	54 22 53.32	018 27 27.36
22	54 22 21.65	018 29 48.18		57	54 22 44.05	018 28 10.22		92	54 22 52.29	018 27 23.04
23	54 22 24.69	018 29 23.21		58	54 22 43.32	018 28 10.18		93	54 22 50.49	018 27 21.74
24	54 22 25.20	018 29 21.17		59	54 22 43.52	018 28 07.03		94	54 22 49.40	018 27 17.41
25	54 22 25.51	018 29 22.59		60	54 22 43.67	018 28 06.46		95	54 22 49.96	018 27 15.17
26	54 22 26.49	018 29 23.32		61	54 22 44.27	018 28 04.00		96	54 22 50.42	018 27 14.12
27	54 22 26.75	018 29 14.88		62	54 22 42.51	018 28 01.40		97	54 22 52.16	018 27 11.87
28	54 22 25.85	018 29 11.17		63	54 22 45.65	018 27 58.42		98	54 22 52.60	018 27 10.93
29	54 22 23.74	018 29 09.65		64	54 22 45.58	018 27 57.44		99	54 22 53.07	018 27 09.05
30	54 22 21.24	018 29 11.45		65	54 22 45.08	018 27 58.07		100	54 22 50.66	018 27 10.49
31	54 22 20.47	018 29 14.50		66	54 22 46.10	018 27 56.89		101	54 22 50.68	018 27 10.82
32	54 22 23.50	018 29 02.24		67	54 22 46.54	018 27 54.80		102	54 22 50.56	018 27 12.40
33	54 22 22.75	018 29 05.31		68	54 22 46.86	018 27 53.53		103	54 22 49.89	018 27 15.14
34	54 22 28.07	018 29 09.55		69	54 22 46.93	018 27 55.71		-	-	-
35	54 22 33.92	018 28 45.88		70	54 22 47.22	018 27 56.96		-	-	-

**2.23.4 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY HOLDING POSITIONS**

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
A1	54 22 19.29	018 29 32.72		C	54 22 24.78	018 29 10.40		G	54 22 50.79	018 27 26.29
B	54 22 20.24	018 29 28.51		D	54 22 33.84	018 28 34.91		H	54 22 51.41	018 27 22.41
J	54 22 22.74	018 29 35.38		F	54 22 41.45	018 28 06.56		-	-	-
A2	54 22 23.68	018 29 27.32		E	54 22 42.76	018 28 01.09		-	-	-

**2.23.5 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS**



NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
2_K	54 22 21.31	018 29 47.93		1_A3	54 22 28.21	018 29 09.01		3_A5	54 22 45.63	018 27 58.49
1_K	54 22 22.90	018 29 37.02		2_A3	54 22 32.73	018 28 50.71		2_R	54 22 47.12	018 27 58.74
1_J	54 22 24.05	018 29 36.01		1_A4	54 22 37.06	018 28 33.19		1_M	54 22 48.33	018 27 57.44
1_A1	54 22 22.59	018 29 31.70		2_A4	54 22 42.23	018 28 12.26		1_A6	54 22 46.89	018 27 53.40
1_A2	54 22 24.44	018 29 24.24		1_L	54 22 44.92	018 28 11.33		2_A6	54 22 50.08	018 27 40.47
1_W	54 22 26.25	018 29 23.14		1_R	54 22 44.65	018 28 08.70		1_N	54 22 52.62	018 27 38.66
2_A2	54 22 25.45	018 29 20.14		1_A5	54 22 43.65	018 28 06.54		1_A7	54 22 51.60	018 27 34.32
3_A2	54 22 26.64	018 29 15.35		2_A5	54 22 44.14	018 28 04.52		-	-	-

EPGD AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

AD 2 EPGD 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPGD 1-3-1	PŁYTY POSTOJOWE 1, 2, 3	APRONS 1, 2, 3
AD 2 EPGD 1-3-2	PŁYTY POSTOJOWE 5, 6, 7	APRONS 5, 6, 7
AD 2 EPGD 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 11/29 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 11/29 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPGD 3-1-1	RWY 29 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 29 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPGD 4-2-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPGD 4-2-2-0	RWY 29 RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 29 RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPGD 5-3-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPGD 5-3-2-0	RWY 29 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 29 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPGD 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 29	ILS CAT II or LOC RWY 29
AD 2 EPGD 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-2-3	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-1-1	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-2-1	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

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

Brak penetracji.

No penetrations.

EPKK AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
<b>EPKK - KRAKÓW/Balice</b>		

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

1.	<b>ARP - współrzędne i lokalizacja</b> 50 04 40 N 019 47 05 E - Geometryczny środek RWY.	<b>ARP - coordinates and site at AD</b> 50 04 40 N 019 47 05 E - Geometrical centre of RWY.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 11 km (6 NM), BRG 276° GEO.	<b>Direction and distance from city</b> 11 km (6 NM), BRG 276° GEO.
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 791 ft/25,3°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 791 ft/25.3°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 132 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 132 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 6°E (2019)/ 9'E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 6°E (2019)/ 9'E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej</b> Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Spółka z o.o. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE Zarząd - +48-12-639-3301 Centrala - +48-12-639-3000 +48-12-411-7977 (faks) +48-12-639-3175 (faks) SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO www.krakowairport.pl	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address</b> John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE Management --+48-12-639-3301 Operator --+48-12-639-3000 Fax:+48-12-411-7977 Fax:+48-12-639-3175 SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO www.krakowairport.pl
7.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> <u>Telefony:</u> TWR: +48-12-411-5007 telefaks +48-12-639-7562, +48-22-574-7562, +48-81-452-7562 APP: +48-12-639-7570, +48-81-452-7570 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 faks <u>Dyżurny Operacyjny Portu:</u> +48-12-639-3305 +48-12-639-3112 faks <u>Urząd Celny:</u> +48-12-285-5030 <u>Straż Graniczna:</u> +48-12-421-2008 <u>MET Office:</u> +48-12-285-5072 <u>Ochrona:</u> +48-12-639-3328 +48-12-639-3168 +48-12-639-3308 <u>Służby medyczne i sanitarne:</u> +48-12-639-3015	<b>Remarks</b> <u>Phones:</u> TWR: +48-12-411-5007 telefaks +48-12-639-7562, +48-22-574-7562, +48-81-452-7562 APP: +48-12-639-7570, +48-81-452-7570 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 fax <u>Airport Duty Officer:</u> +48-12-639-3305 +48-12-639-3112 fax <u>Customs Office:</u> +48-12-285-5030 <u>Border Guard:</u> +48-12-421-2008 <u>MET Office:</u> +48-12-285-5072 <u>Security:</u> +48-12-639-3328 +48-12-639-3168 +48-12-639-3308 <u>Health and sanitation:</u> +48-12-639-3015

EPKK AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup> )	OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup> )
-------------	-----------------------------------	---------------------------------------

1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> H24	<b>Aerodrome Administration</b> H24
2.	<b>Służby celne oraz imigracyjne</b> H24	<b>Customs and immigration</b> H24
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> H24 Lotnicze Pogotowie Ratunkowe: 0600-1900 (0500-1800)	<b>Health and sanitation</b> H24 Medical Air Rescue: 0600-1900 (0500-1800)
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	<b>AIS</b> H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> H24	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> H24
6.	<b>Biuro odpraw MET</b> H24	<b>MET briefing Office</b> H24
7.	<b>ATS</b> H24	<b>ATS</b> H24

2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <b>Oznakowanie dzienne:</b> <b>RWY:</b> progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe. <b>TWY:</b> A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, G, J, Z1, Z5, Z6 - oznakowanie osi i krawędzi. <b>TWY:</b> Z2, Z3, Z4, Z5, S, T - oznakowanie osi. <b>TWY:</b> A, C, D, F - oznakowanie miejsca oczekiwania przed drogą startową. <b>Światła:</b> <b>RWY:</b> progu, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe. <b>TWY:</b> krawędziowe, osi (patrz punkt EPKK 2.15.3).	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <b>Day marking:</b> <b>RWY:</b> threshold, displaced threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. <b>TWY:</b> A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, G, J, Z1, Z5, Z6 - centre line and edge marking. <b>TWY:</b> Z2, Z3, Z4, Z5, S, T - centre line marking. <b>TWY:</b> A, C, D, F - runway holding position marking. <b>Lights:</b> <b>RWY:</b> threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. <b>TWY:</b> edge, centre line (see point EPKK 2.15.3).
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> <b>TWY:</b> A, C, D, F.	<b>Stop bars</b> <b>TWY:</b> A, C, D, F.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPKK 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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

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

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Kraków-Balice.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Kraków-Balice.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-12-285-5072	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-12-285-5072
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530, Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefaks, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Telefax, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, APP	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, APP
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <b>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</b> Telefon: +48-12-681-3750 Tel. kom.: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl <b>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</b> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <b>Aeronautical Meteorological Station</b> Phone: +48-12-681-3750 Mobile: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl <b>Meteorological Forecasting Office in Kraków</b> Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKK AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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 progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	78.00°GEO	2550 x 60	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC	50 04 31.43 N 019 46 05.14 E 132.0	791.0 784.0
25	258.00°GEO	2550 x 60	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC	50 04 47.25 N 019 47 58.77 E 131.7	778.9 781.2

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
07	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	NIL	NIL	2670 x 300	180 x 120	NIL
25	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	NIL	60 x 300	2670 x 300	160 x 120	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania samolotów powietrznych.	Arresting system not available.
RWY posiada nierówności powstałe podczas wieloletniej eksploatacji i w trakcie prac naprawczych/remontów nawierzchni. Podczas silnych opadów deszczu na wyremontowanych płytach możliwe lokalne obniżenie współczynnika szorstkości.	RWY has surface irregularities due to many years of use and renovation/repair works. During heavy rains, the friction coefficient may be locally lowered on the renovated aprons.
07) - NIL	07) - NIL
25) Przesunięty THR.	25) Displaced THR.

EPKK 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
07	2312	2312	2550	2550
25	2550	2610	2550	2312

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	66 dla/for B763	NIL
25	ALPA-ATA cat. II SFL	900 m LIH SFL 300 - 900 m	G	G	PAPI 3° left	66 dla/for B763	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	2520 m/30 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 m - 2220 m: W/R FM 2220 m - 2520 m: R LIH	2520 m/60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 - 2520 m: Y LIH	R	NIL
25	2280 m/30 m	FM 0 - 1380 m: W FM 1380 - 1980 m: W/R FM 1980 - 2280 m: R LIH	2520 m/60 m	FM 0 - 240 m: R FM 240 - 1920 m: W FM 1920 - 2520 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPKK 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPKK 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Krawędziowe: TWY A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, G, J, Z1, Z5. 2. Osi: TWY A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, G, J, T, Z1, Z2, Z3. 3. Pośrednie miejsca oczekiwania: patrz AD 2 EPKK 1-1-1. 4. Światła ochronne RWY: TWY A, C, D, F.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge: TWYs A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, G, J, Z1, Z5. 2. Centre line: TWYs A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, G, J, T, Z1, Z2, Z3. 3. Intermediate holding positions: see AD 2 EPKK 1-1-1. 4. RWY guard lights: TWYs A, C, D, F.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec.).
5.	Uwagi Brak światel krawędziowych płyty postojowej.	Remarks No apron edge lights.

EPKK AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW		HELICOPTER LANDING AREA
1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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.	Rozporządzone 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 EPKK AD 2.22.4.	Remarks Procedures for helicopters: see EPKK AD 2.22.4.

EPKK 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
KRAKÓW/Balice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 59 26 N 019 35 41 E 50 04 13 N 020 00 56 E 50 05 06 N 020 02 17 E 50 09 04 N 020 00 34 E 50 10 09 N 019 46 35 E 50 07 59 N 019 36 20 E 50 04 17 N 019 31 07 E 50 01 21 N 019 32 19 E 49 59 26 N 019 35 41 E	2300 ft GND	[D]	KRAKÓW WIEŻA (123.255 MHz) PL KRAKÓW TOWER (123.255 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK 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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	KRAKÓW DIRECTOR	126.530	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	-	-	H24
TWR	KRAKÓW GROUND	118.105	-	-	H24
TWR	KRAKÓW DELIVERY	121.980	-	-	1000-2100 (0900-2000)
TWR	KRAKÓW WIEŻA KRAKÓW TOWER	123.255	-	-	H24
ATIS	-	112.800	-	-	H24
ATIS	-	126.130	-	-	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1

EPKK 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	KRW	CH40X	H24	50 04 50.0 N 019 47 42.9 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Jun 19)	KAK	112.800 MHz CH75X	H24	50 04 35.6 N 019 47 16.8 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°- 270°) - do FL500. Designated operational coverage: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°- 270°) - up to FL500.
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50 04 50.0 N 019 47 42.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Jun 19) CAT. I	KRW	110.300 MHz	H24	50 04 29.7 N 019 45 52.9 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

## 2.20.1

## PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC<sup>1)</sup> TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

TWY G, TWY Z1 - Z3 oraz fragment TWY T są częściowo niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa częściowo niewidoczna z TWR.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

## ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC<sup>1)</sup> TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY G, TWYs Z1 - Z3 and portion of TWY T partially invisible from TWR.

APN partially invisible from TWR.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**2.20.2 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU KRAKÓW/BALICE**

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice uruchamia stanowisko KRAKÓW GROUND pracujące na częstotliwości 118,105 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"GROUND is operating on frequency 118.105" lub

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice między godzinami 0600 - 2200 (0500 -2100) UTC<sup>1)</sup> w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko KRAKÓW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,980 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

W czasie pracy operacyjnej stanowiska GROUND i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.2.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT**

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z KRAKÓW DELIVERY na częstotliwości 121,980 MHz lub z KRAKÓW GROUND na częstotliwości 118,105 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

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

**2.20.2.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE**

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez KRAKÓW GROUND (częstotliwość 118,105 MHz).

Po przesłaniu przez KRAKÓW GROUND na częstotliwość KRAKÓW WIEŻA załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KRAKÓW GROUND lub KRAKÓW TWR.

Wprowadzanie lub wyprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe może odbywać się za pomocą oznakowanego samochodu "FOLLOW ME" oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

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 koordynatora ruchu naziemnego.

Kontroler GROUND lub kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego jedynie według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na płycie postojowej.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną konieczną mocą silników napędowych.

**2.20.2.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE**

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz start i lądowanie odpowiada KRAKÓW WIEŻA (częstotliwość 123,255 MHz).

**2.20.2.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ****ATC PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW/BALICE AERODROME**

KRAKÓW TWR will open the KRAKÓW GROUND position, operating on 118.105 MHz, after entering the following information in ATIS:

"GROUND is operating on frequency 118.105" or

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

KRAKÓW TWR will open the KRAKÓW DELIVERY position during peak traffic periods between 0600 and 2200 (0500 and 2100) UTC<sup>1)</sup>, operating on 121.980 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

The procedures and regulations of GROUND and DELIVERY operation are specified below.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE**

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up the flight crew shall contact KRAKÓW DELIVERY on 121.980 MHz or KRAKÓW GROUND on 118.105 MHz for ATC clearance and report the following details:

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

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

**RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES**

Ground movement instructions are issued by KRAKÓW GROUND (frequency 118.105 MHz).

After being transferred from KRAKÓW GROUND to KRAKÓW TOWER crews are required to change frequency, omit the initial call, and monitor TWR frequency for ATC call.

Start-up, taxiing, haulage and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KRAKÓW GROUND or KRAKÓW TWR.

Taxiing in/out can take place only by following a properly marked "FOLLOW ME" vehicle and signals given by the marshaller.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the horizontal markings, it shall be carried out according to signals and with marshaller assistance.

The GROUND controller or TWR controller shall issue clearance to the aircraft for carrying out push-back, power-back or taxiing out from the parking position, only according to the marshaller's instruction.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

Self-propelled aircraft shall move in the parking aprons with the use of minimum necessary engine power.

**LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES**

ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR (frequency 123.255 MHz).

**REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME**

**2.20.2.4.1 ODLOTY**

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

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej powinny być ograniczone do minimum.

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

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

**2.20.2.4.2 PRZYLOTY**

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

Służby ATC mogą zasugerować drogę opuszczenia RWY. Informacja taka zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

**2.20.3 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW IM. JANA PAWŁA II****2.20.3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

TWY E niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.

TWY Z4, TWY Z5 i TWY Z6 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY T i TWY S dostępne dla samolotów o rozpiętości skrzydeł 36 m.

Wkołowywanie, wykołowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora naziemnego ruchu lotniczego.

W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płycie postojowej. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.

Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY B.

**2.20.3.2 PROCEDURY PARKOWANIA**

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

Stanowiska postojowe 1 - 21 niedostępne dla śmigłowców na płozach.

W godzinach 0800-1600 (0700-1500) UTC<sup>1)</sup> lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.3.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Na stanowiskach postojowych 22, 23L, 23, 23R, 24L, 24, 24R została wyznaczona strefa odladzania statków powietrznych (patrz AD 2 EPKK 1-3-1). Płaszczyzna nie posiada oznakowania poziomego. Korzystanie ze strefy odladzania jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

- Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem TWR/GROUND na częstotliwości VHF 118,105 MHz (GROUND) lub 123,255 MHz (TWR).
- Płaszczyzna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu ICAO A, B, C.
- Chęć skorzystania z odladzania w wyznaczonej strefie załoga statku powietrznego zgłasza kontrolerowi TWR/GROUND oraz operatorowi obsługi naziemnej przed uzyskaniem zgody na push-back, power-back lub samodzielne odkolowanie ze stanowiska postojowego.
- Zgłoszenie przez załogę statku powietrznego chęci przeprowadzenia odladzania statku powietrznego na wyznaczonej płaszczyźnie do odladzania następuje najpóźniej 20 minut przed ETOT lub CTOT.

**DEPARTURES**

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

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

Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

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

**ARRIVALS**

Pilots are reminded that expeditious exit from the runway enables ATC to apply minimum spacing on final approach that will result in maximum air traffic capacity and will reduce go-around occurrences.

ATC can suggest exit other than that preferred by crew - such information will be passed during final approach.

**PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW JOHN PAUL II INTERNATIONAL AIRPORT****TAXIING PROCEDURES**

TWY E not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.

TWY Z4, TWY Z5 and TWY Z6 are restricted to aircraft with a wingspan of 52 m or less.

TWY T and TWY S are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m.

Helicopters shall taxi to/from the apron in accordance with the marshaller's instructions.

Lowered friction coefficient occurs during and just after rainfall on TWYs and apron. Caution advised during taxiing.

Engine tests are allowed only on TWY B.

**PARKING PROCEDURES**

Aircraft parking only with wheels blocked by wheel chocks installed by a crew member or handling agent's authorized personnel according to a valid price list.

Stands 1 - 21 are not available for skid-based helicopters.

Between 0800-1600 (0700-1500) UTC<sup>1)</sup> the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**AIRCRAFT DE-ICING**

De-icing Zone is designated on stands 22, 23L, 23, 23R, 24L, 24, 24R (see page AD 2 EPKK 1-3-1). The zone does not have markings. Conditions for use of the de-icing zone:

Radio communication between crew and TWR/GROUND on VHF frequency 118.105 MHz (GROUND) or 123.255 MHz (TWR).

De-icing Zone is designated for ICAO Code A, B, C aircraft.

Request for de-icing in the designated zone is submitted by crew to TWR/GROUND and ground handling agent prior to be approved for push-back/power-back or taxi from stand.

Request for de-icing must be submitted by crew not later than 20 minutes before ETOT or CTOT.



- e) W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szepności.
- f) Kołowanie do płaszczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND. Wprowadzanie statku powietrznego na płaszczyznę odbywa się wyłącznie w asyście pojazdu FOLLOW ME.
- g) Odladzanie statków powietrznych możliwe przy uruchomionych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami).
- h) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.
- i) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.
- j) Z powodu ograniczonej przepustowości cywilnej płyty postojowej dopuszczalne jest odladzanie statków powietrznych na wszystkich stanowiskach postojowych. Odladzanie samolotów kodu D, E możliwe jedynie na dedykowanych stanowiskach postojowych.

**2.20.3.4 INNE WYMAGANIA**

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej - korzystanie z transportu naziemnego obowiązkowe.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko KRAKÓW/Balice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik zobowiązany jest do jego posiadania na pokładzie lub posiadania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania (przeciągania) samolotu w inne miejsce.

**2.20.3.5 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA**

W związku z wieloletnią eksploatacją drogi startowej i jej nośnością (tabela EPKK AD 2.12.4) lotnisko KRAKÓW/Balice wprowadziło ograniczenia. Każdy przewoźnik lotniczy przed ubieganiem się o slot zgodnie z zapisami EPKK AD 2.23.1, w przypadku gdy planuje wykonywanie operacji lotniczych na samolotach z ACN większym niż PCN RWY (ACN>52), musi uzyskać zgodę zarządzającego portem lotniczym na wykonywanie operacji z nadmiernym obciążeniem. Podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien podać przewidywaną liczbę planowanych operacji z nadmiernym obciążeniem, typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT (maksymalny i minimalny), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po uzyskaniu zgody i wykonaniu operacji lotniczych z nadmiernym obciążeniem operator będzie przekazywał raporty tygodniowe o masach operacyjnych do zarządzającego lotniskiem.

Wszelkie zapytania i raporty należy kierować do:  
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)  
E-mail: ops@krakowairport.pl  
Tel.: +48-12-639-3305

**2.20.3.6 NAJNIŻSZE WARUNKI METEOROLOGICZNE DO STARTÓW I LĄDOWAŃ**

Na lotnisku EPKK minimalne warunki widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) umożliwiające wykonywanie operacji lotniczych są następujące:

- dla operacji startu RWY 07/25: RVR większe lub równe 550 m;
- dla operacji lądowania RWY 25 przy wykorzystaniu podejścia precyzyjnego ILS kategorii I: RVR większe lub równe 550 m.

Caution must be exercised during taxiing due to slight amounts of de-icing liquid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient.

Taxiing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GROUND. Taxiing onto Deicing Zone only with assistance of FOLLOW ME car.

De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and when assisted by the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers).

Crew must be notified by ground personnel when de-icing has been completed.

After de-icing has been completed, the crew follows instructions by TWR/GROUND.

Due to limited capacity of civil apron, de-icing of aircraft is allowed on all stands. De-icing of code D and E aircraft is possible only on the dedicated stands.

**OTHER REQUIREMENTS**

Moving on the apron area (crew and passengers) possible only if accompanied by a ground service agent representative - use of surface transportation is obligatory.

Air carriers should ensure that KRAKÓW/Balice aerodrome has a towing bar for a specific aeroplane type. If there is no such towing bar available, an air carrier is obliged to have it on board or to use a push-back (towing) procedure agreed with the ground service agent.

**LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY**

Due to a long-standing use of the runway and its strength (see table EPKK AD 2.12.4), KRAKÓW/Balice aerodrome has introduced limitations. Before booking a slot in accordance with AD 2.23.1, each air carrier intending to conduct operations on aeroplanes with ACN greater than RWY PCN (ACN>52) has to obtain from the aerodrome operator permission for overload operations. An air operator seeking the permission should provide the estimated number of intended operations, ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of the ACFT on which the intended operations are to be conducted. After obtaining permission and completing the overload operations, the ACFT operator will forward to the aerodrome operator weekly reports on the operating masses.

Any enquiries and reports should be made to:  
Airport Duty Officer (H24)  
E-mail: ops@krakowairport.pl  
Phone: +48-12-639-3305

**THE LOWEST METEOROLOGICAL CONDITIONS APPROVED FOR TAKE-OFFS AND LANDINGS**

Visibility minima at EPKK aerodrome for runway (RVR) allowing for flight operations:

- RWY 07/25 take-offs: where RVR is greater than or equal to 550 m;
- RWY 25 landing with precision ILS CAT I: where RVR is greater than or equal to 550 m.

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>2.21.1 Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku KRAKÓW/Balice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.</p> <p>Odloty z RWY 07 i RWY 25 należy wykonywać zgodnie z opublikowanymi procedurami SID, szczególnie w zakresie ścisłego przestrzegania parametrów pierwszego zakrętu.</p>	<p>Operators of aircraft conducting flight operations at KRAKÓW/Balice aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.</p> <p>Departures from RWY 07 and RWY 25 shall be performed according to the published SID procedures, especially in the scope of keeping strictly to parameters of the first turn.</p>

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z RWY 07 oraz z RWY 25 wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1) zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 07 and RWY 25 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.

## 2.21.2 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

## 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, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

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

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).

Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- zredukować prędkość przyrządową IAS do max 220 kt przed rozpoczęciem zniżania z FL 80;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- reduce indicated airspeed (IAS) to 220 KT maximum before commencing the descent from FL 80;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

## 2.21.3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC<sup>1)</sup>

## CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC<sup>1)</sup>

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> obowiązuje całkowity zakaz wykonywania prób silników.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> engine tests are completely prohibited at the aerodrome.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego źródła zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 min przed ETD.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> after stopping at the stand and connecting an external power supply (GPU), power supply from an APU should be switched-off. The APU should be started no earlier than 20 min. before ETD.

2.21.4 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. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

In order to lower the noise level, it is recommended to avoid extensive reverse thrust, extend the landing roll and reduce take-off power by usage of the full length of the runway. These restrictions do not apply in emergency situations.

2.21.5 Statki powietrzne z własnym napędem koluja po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Aircraft moving under own power shall taxi on APNs with minimum engine power.

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

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

## 2.21.7 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

## MONITORING THE AVIATION NOISE

2.21.7.1 Zarządzający lotniskiem Kraków - Balice prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku. System monitorowania hałasu lotniczego składa się z pięciu mobilnych punktów pomiarowych zlokalizowanych w otoczeniu lotniska Kraków - Balice.

The operator of Kraków - Balice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment. The Aviation Noise Monitoring System consists of 5 mobile measuring points located in the vicinity of Kraków - Balice aerodrome.

2.21.7.2 Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska Kraków - Balice (LTMA/UTMA KRAKÓW).

The operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to turn them on in the vicinity of Kraków - Balice aerodrome (KRAKÓW LTMA/UTMA).

2.21.7.3 Zarządzający lotniskiem Kraków - Balice prowadzi rejestr świadectw zdolności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska Kraków - Balice.

The operator of Kraków - Balice aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome.

2.21.7.4	Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska Kraków - Balice 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 Kraków - Balice.	All operators of civil aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Kraków - Balice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.
2.21.7.5	Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przysyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:  Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp.z o.o. ul. kpt. M. Medweckiego 1 32-083 Balice Tel.: +48-12-639-3301 Faks: +48-12-411-7977 E-mail: airport@krakowairport.pl	Copies of the afore-mentioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:  John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd. ul. kpt. M. Medweckiego 1 32-083 Balice Phone: +48-12-639-3301 Fax: +48-12-411-7977 E-mail: airport@krakowairport.pl
2.21.7.6	Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.7.3 powinno zawierać następujące dane:  - nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat; - numer; - typ statku powietrznego; - znaki rejestracyjne statku powietrznego; - numer fabryczny statku powietrznego; - typ silnika (silników) i jego (ich) model; - typ śmigła; - urządzenia dodatkowe tłumiące hałas; - maksymalny ciężar startowy i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach; - średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB; - dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB; - podstawę, na jakiej wydano certyfikat; - potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie; - podpis urzędnika wystawiającego certyfikat; - data wystawienia certyfikatu.	The noise certificate referred to in point 2.21.7.3 hereinabove shall include the following information:  - state and authority issuing the certificate; - number; - aircraft type; - aircraft registration marks; - aircraft manufacturer's number; - engine(s) type and model; - propeller type; - additional noise attenuators; - MTOW and MLW in kilograms;  - average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB;  - allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, volume 1, part II expressed in EPNdB;  - basis of certification;  - confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled;  - signature of the officer issuing the certificate; - date of issuance.
2.21.7.7	Świadectwo zdatności w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.  1) - patrz GEN 2.1.	The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.  1) - see GEN 2.1.

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
<p><b>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</b></p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska KRAKÓW/Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,</li> <li>stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień,</li> <li>węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,</li> <li>stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.</li> </ol> <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA KRAKÓW, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p> <p><b>2.22.1 NAWIAZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIU</b></p>	<p><b>APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT</b></p> <p>In order to facilitate air traffic within the KRAKÓW/Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>nautical miles (NM) expressing distance in navigation,</li> <li>feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations,</li> <li>knots (kt) expressing horizontal speed,</li> <li>feet per minute expressing vertical speed.</li> </ol> <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of the first radio contact with the unit executing Approach Control within the KRAKÓW TMA.</p> <p><b>ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER DEPARTURE</b></p>

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE (częstotliwość 121,075 MHz).

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KRAKÓW WIEŻA (123,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.

If not specified otherwise, crews of departing IFR flights should, as soon as possible after departure, establish communication with KRAKÓW APPROACH (frequency 121.075 MHz).

Crews performing VFR flights should after departure remain on KRAKÓW TWR frequency (123.255 MHz) and stand by for further instructions.

## 2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA KRAKÓW zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA KRAKÓW podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC - patrz strona ENR 6.7-2.

W TMA KRAKÓW wprowadzono SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska KRAKÓW/Balice. Procedury RNAV STAR kończą się w pozycjach rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) dla RWY 07 oraz 25, z wyjątkiem procedur VOR RWY 07 oraz RWY 25, które nie są „dowiązane” do procedur RNAV STAR.

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

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

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku KRAKÓW/Balice nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV-1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA KRAKÓW jest zapewniony monitoring radarowy w celu poprawy/usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV-5 wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV-1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

### UWAGA 1:

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV-5, wyposażone w system RNAV-5 bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzenia danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystywania procedur RNAV-1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

### UWAGA 2:

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV-1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe. Wszystkie procedury oczekiwania w TMA KRAKÓW wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV-1 (P-RNAV).

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

## PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the KRAKÓW TMA radar approach control service is provided.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the KRAKÓW TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see page ENR 6.7-2.

Within the KRAKÓW TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures have been introduced for each RWY of KRAKÓW/Balice aerodrome. The RNAV STAR procedures terminate at initial approach fixes (IAFs) for RWY 07 and RWY 25, except for VOR RWY 07 and RWY 25 procedures which are not linked to the RNAV STAR procedures.

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

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

Due to the fact that significant percentage of traffic for KRAKÓW/Balice aerodrome is NOT RNAV 1 approved and all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, also radar monitoring is provided within the KRAKÓW TMA; to enhance traffic flows and air traffic controllers' workload it is possible to follow and utilize RNAV-1 trajectories by RNAV-5 only approved aircraft. This will allow for high reduction in R/T communication. The following conditions apply:

### NOTE 1:

RNAV-5 only approved aircraft equipped with RNAV-5 systems without navigation databases and/or requiring manual route data input are exempted from the utilization of RNAV-1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact.

Radar vectoring will be provided, usually along published procedures. Such aircraft may expect delays or extended routing during peak hours.

### NOTE 2:

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV-1 (P-RNAV) not approved traffic. In case of any problems radar vectoring will be initiated. All holding patterns within the KRAKÓW TMA as directed by ATC. Holdings are available also for non-RNAV-1 (P-RNAV) approved aircraft.

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

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

## 2.22.2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

### 2.22.2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

### 2.22.2.1.2 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

### 2.22.2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

### 2.22.2.1.4 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAK i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

## 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

### 2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KRAKÓW/Balice i lotach w LTMA KRAKÓW:

<b>BRAVO</b>	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
<b>DELTA</b>	49 51 25 N	020 08 30 E	(niedaleko Dobczyc)
<b>ECHO</b>	50 02 31 N	020 05 52 E	(elektrownia wodna na Wiśle)
<b>HOTEL</b>	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94)
<b>INDIA</b>	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - kopalnia na północ od miasta)
<b>KILO</b>	50 03 00 N	019 48 00 E	(Kryspinów - na południe od zbiornika wodnego)
<b>LIMA</b>	50 08 11 N	020 06 52 E	(Luborzycza)
<b>MIKE</b>	50 21 00 N	020 02 00 E	(Miechów)
<b>OSCAR</b>	50 12 00 N	019 53 00 E	(Smardzowice - kościół)
<b>ROMEO</b>	49 54 39 N	019 24 46 E	(niedaleko Radocza)
<b>SIERRA</b>	49 59 00 N	019 49 00 E	(Skawina)
<b>UNIFORM</b>	49 47 31 N	019 46 41 E	(niedaleko Sułkowice)
<b>ZULU</b>	50 06 33 N	019 46 46 E	(Zabierzów - czasza radaru)

### 2.22.3.2 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR KRAKÓW/Balice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;
- Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

#### UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska KRAKÓW/Balice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **SIERRA** i **KILO**.

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.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

### PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

### PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID

Set the transponder to 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.

### PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

### PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAK DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

## PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from CTR KRAKÓW/Balice and flights within KRAKÓW LTMA:

<b>BRAVO</b>	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
<b>DELTA</b>	49 51 25 N	020 08 30 E	(near Dobczyc)
<b>ECHO</b>	50 02 31 N	020 05 52 E	(water power plant on the Vistula River)
<b>HOTEL</b>	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94)
<b>INDIA</b>	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - mine, north of the city)
<b>KILO</b>	50 03 00 N	019 48 00 E	(Kryspinów - to the south of the water reservoir)
<b>LIMA</b>	50 08 11 N	020 06 52 E	(Luborzycza town)
<b>MIKE</b>	50 21 00 N	020 02 00 E	(Miechów)
<b>OSCAR</b>	50 12 00 N	019 53 00 E	(Smardzowice - church)
<b>ROMEO</b>	49 54 39 N	019 24 46 E	(near Radocza)
<b>SIERRA</b>	49 59 00 N	019 49 00 E	(Skawina)
<b>UNIFORM</b>	49 47 31 N	019 46 41 E	(near Sułkowice)
<b>ZULU</b>	50 06 33 N	019 46 46 E	(Zabierzów - radar dome)

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace

- Entry into the KRAKÓW/Balice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be relayed by KRAKÓW FIS;
- If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

#### NOTE:

Arrivals/departures to/from KRAKÓW/Balice aerodrome from the south are possible only via **SIERRA** and **KILO** points.

2.22.3.3 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **KILO** lub **ZULU**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

**UWAGA:**

Procedura oczekiwania nad punktem **KILO** powinna być wykonana na zachód od tego punktu, bez przekraczania autostrady przebiegającej po wschodniej stronie punktu **KILO**.

2.22.3.4 Start w CTR KRAKÓW/Balice z miejsca innego niż lotnisko KRAKÓW/Balice jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR KRAKÓW. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR KRAKÓW.

**2.22.3.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR**

2.22.3.5.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KRAKÓW/Balice, wlot do CTR KRAKÓW/Balice jest zabroniony.

2.22.3.5.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KRAKÓW/Balice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

a) w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **ZULU** przez **INDIA** lub **OSCAR** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice.

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **ZULU** do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 10 minut nad punktem **ZULU** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

b) w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **KILO** przez **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **KILO** do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 10 minut nad punktem **KILO** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

**2.22.3.6 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).

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **KILO** or **ZULU**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

**NOTE:**

Holding procedure over **KILO** point shall be performed to the west of the point, without crossing the motorway running east of the **KILO** point.

Departure within the KRAKÓW/Balice CTR, from a place other than KRAKÓW/Balice aerodrome is possible after obtaining clearance from KRAKÓW TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KRAKÓW TWR shall be established immediately.

**RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT**

If radio communication fails before reaching the KRAKÓW/Balice CTR, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KRAKÓW/Balice CTR, the crew shall:

a) when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **ZULU** point via **INDIA** or **OSCAR** and await visual signals from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome.

- show all aircraft navigation lights, warning and landing during arrival and holding;

- after receiving a continuous 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 **ZULU** point until receiving a continuous 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 **ZULU** point for 10 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 available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

b) when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **KILO** via **SIERRA** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, approach and holding;

- after receiving a continuous 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 **KILO** point until receiving a continuous 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 **KILO** point for 10 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 available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

**SPECIAL VFR FLIGHTS**

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

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

- 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.

#### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

#### 2.22.5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KRAKÓW TWR.

Loty techniczne w CTR KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KRAKÓW TWR.

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.

#### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to KRAKÓW/Balice aerodrome perform landing on 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.

#### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the KRAKÓW CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

Technical flights within the KRAKÓW CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Oplacie PRM"<sup>1)</sup> lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej <a href="http://www.krakowairport.pl">www.krakowairport.pl</a>).</p>	<p>Handling of disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air on terms and conditions described in the KRAKÓW/Balice aerodrome document "PRM Charge"<sup>1)</sup> (available at <a href="http://www.krakowairport.pl">www.krakowairport.pl</a>).</p>
<p><sup>1)</sup> Oplata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.</p>	<p><sup>1)</sup> Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.</p>
<p><b>2.23.1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</b></p>	<p><b>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</b></p>
<p>2.23.1.1 Lotnisko KRAKÓW/Balice począwszy od dnia 29 marca 2020 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.</p>	<p>KRAKÓW/Balice aerodrome, as of 29 March 2020, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.</p>
<p>2.23.1.2 Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku KRAKÓW/Balice wymaga wcześniejszego uzyskania przydziału czasu na start lub lądowanie (slotu) od koordynatora rozkładów lotów.</p>	<p>Landing or take-off at KRAKÓW/Balice aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.</p>
<p>2.23.1.3 Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.</p>	<p>The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopter flights.</p>
<p>2.23.1.4 PANSZA Airport Coordination jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska KRAKÓW/Balice. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do PANSZA Airport Coordination. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego powinny być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.</p>	<p>PANSZA Airport Coordination is the appointed flight scheduling coordinator for KRAKÓW/Balice aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to PANSZA Airport Coordination. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by a handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.</p>

PANSA Airport Coordination,  
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa  
E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR lub GCR):  
scr@pansa-coord.org  
E-mail (ogólne zapytania):  
slot@pansa.pl  
Telefon: +48-603-413-092  
Strona internetowa: <https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/>  
Godziny pracy koordynatora:  
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC  
Poza godzinami pracy koordynatora także do wiadomości: ooh@pansa.pl

PANSA Airport Coordination,  
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa  
E-mail (slot requests in SCR or GCR format):  
scr@pansa-coord.org  
E-mail (general queries):  
slot@pansa.pl  
Phone: +48-603-413-092  
Website: <https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/>  
Coordinator's working hours:  
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC  
Outside the coordinator's working hours also send a copy to: ooh@pansa.pl

2.23.1.5 Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Airport 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 Airport Slot Guidelines.

2.23.1.6 Przydział czasu na start lub lądowanie podlega opłacie na rzecz koordynatora rozkładów lotów, w wysokości określonej przed każdym sezonem lotów i publikowanej na stronach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, koordynatora rozkładów lotów i portu lotniczego.

Slot allocation shall be subject to the payment of a fee to the flight scheduling coordinator at the rates decided before each scheduling season and published on Civil Aviation Authority's, flight scheduling coordinator's and airport's websites.

### 2.23.2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ

### PERMISSION FOR MILITARY AEROPLANES TO PARK ON THE MILITARY APRON

2.23.2.1 Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój krajowych i zagranicznych wojskowych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowych płaszczyznach postojowych z wyprzedzeniem minimum 48 godzin w formie PPR.

Irrespective of the clearance for flight, the parking of domestic and foreign military aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park an aircraft on the military parking surfaces shall be notified using a PPR procedure with 48 hours' notice.

Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 8. Bazy Lotnictwa Transportowego <https://8bltr.wp.mil.pl/> w zakładce „POZOSTAŁE”.

The full PPR procedure and request form are available on the website of the 8th Airlift Base <https://8bltr.wp.mil.pl/> in the tab “POZOSTAŁE”.

EPKK AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPKK 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPKK 1-1-2	Punkty krytyczne	Hot Spots
AD 2 EPKK 1-3-1	Mapa parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Chart - ICAO
AD 2 EPKK 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPKK 3-1-1	RWY 25 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 25 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKK 4-2-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPKK 4-2-2-0	RWY 25 RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 25 RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKK 5-3-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPKK 5-3-2-0	RWY 25 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPKK 6-1-1	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
EPKK AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

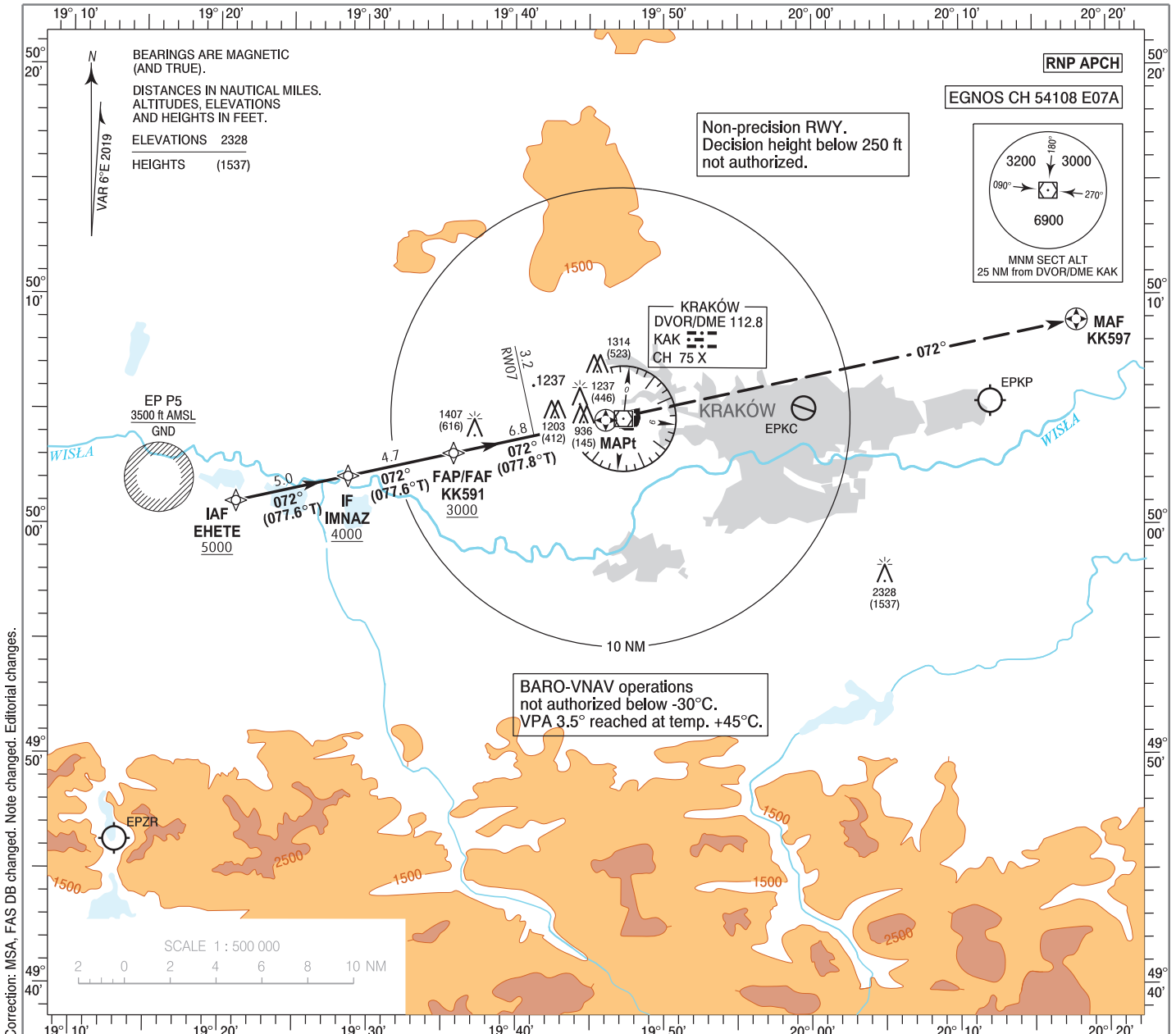


**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

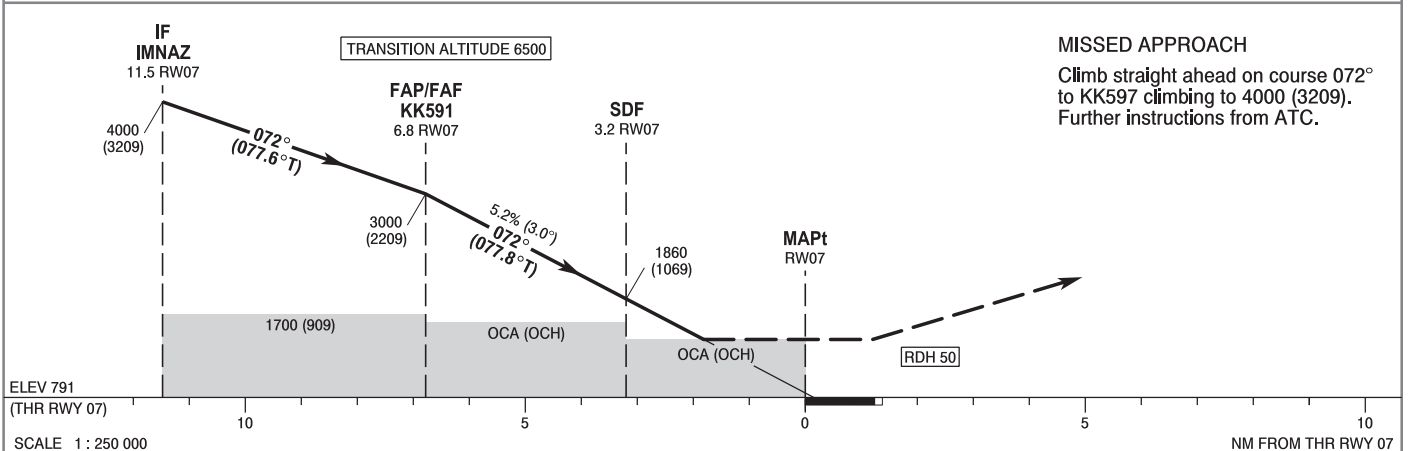
AERODROME ELEV 791 ft  
THR RWY 07 ELEV 791 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Kraków APPROACH 121.075, 135.405  
Kraków TOWER 123.255  
ATIS 126.130, 112.800

**Kraków - Balice  
RNP  
RWY 07 (CAT A/B/C/D)**



Correction: MSA, FAS DB changed. Note changed. Editorial changes.



		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 6.8 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	991 (200)	1003 (212)	1011 (220)	1022 (231)	Time	min : s	5 : 06	4 : 05	3 : 24	2 : 55
LNAV / VNAV	1370 (579)		1380 (589)	1390 (599)	1400 (609)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LNAV	1420 (629)		1420 (629)	1420 (629)	1420 (629)		When stepdown fix not received				Final approach distance/altitude (height)		
		1610 (819)	1610 (819)	1610 (819)	1610 (819)	Distance		6	5	4	3		
ACFT Cat C and D circling north of aerodrome only		1610 (819)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Altitude (height)		2760 (1969)	2440 (1649)	2120 (1329)	1800 (1009)		

**SBAS FAS Data Block Coding Data**

<b>EPKK RNP RWY 07</b>	
<b>Input Data</b>	
<b>Parameters</b>	<b>Values</b>
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPKK
Runway:	07
Runway Direction:	0
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E07A
LTP/FTP Latitude:	500431.4300N
LTP/FTP Longitude:	0194605.1400E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	281.3
FPAP Latitude:	500447.2405N
Delta FPAP Latitude (seconds):	15.8105
FPAP Longitude:	0194758.7730E
Delta FPAP Longitude (seconds):	113.6330
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

<b>Output Data</b>	
Data Block	10 0B 0B 10 05 07 00 00 01 37 30 05 8C 72 7D 15 A8 C9 7B 08 FD 1E 85 7B 00 C2 77 03 F4 01 2C 01 64 00 C8 AF B6 1D 18 2C
Calculated CRC Value	B61D182C

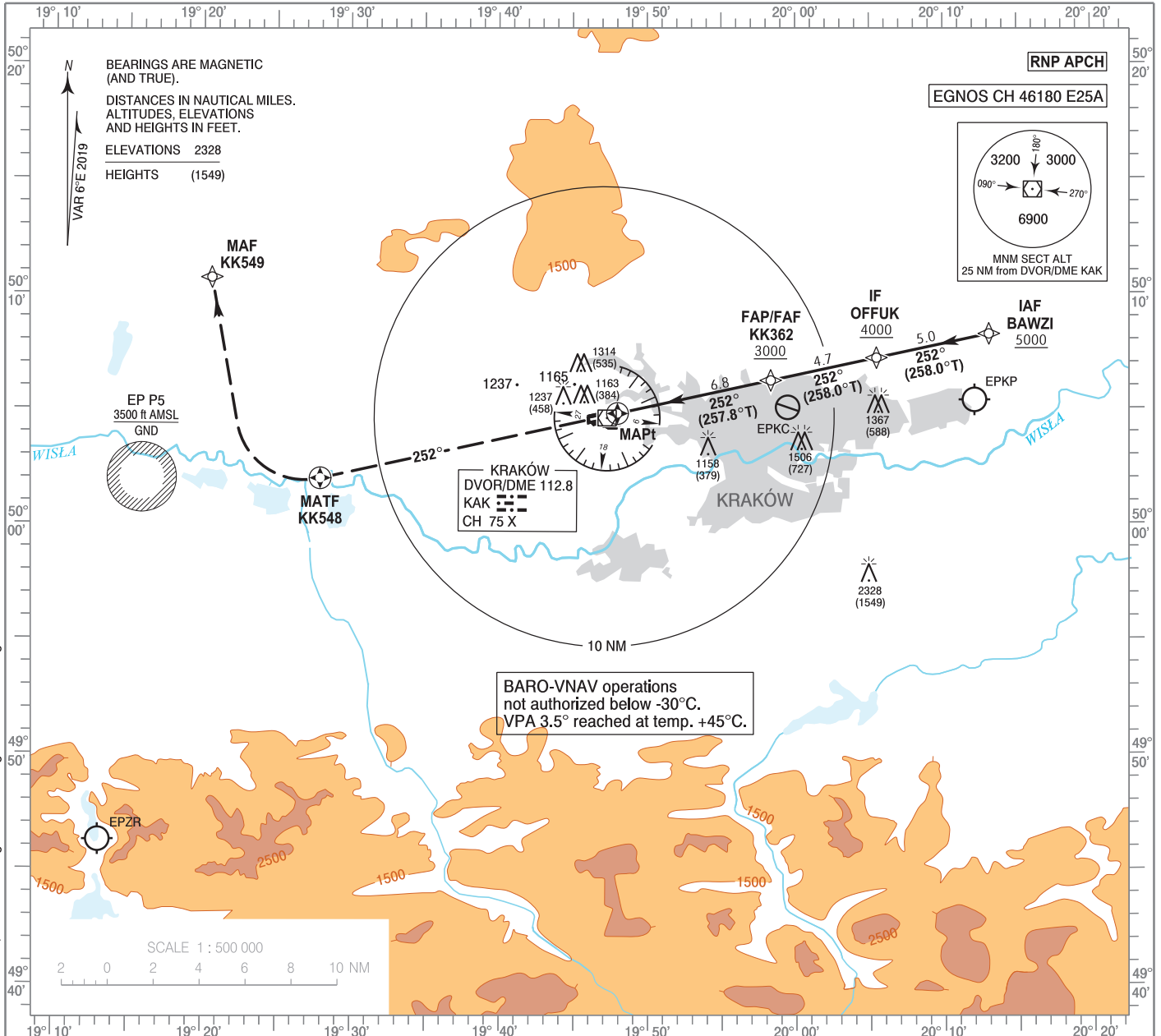
<b>Required Additional Data (not CRC wrapped)</b>	
ICAO Code	KK
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	241.1

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 791 ft  
THR RWY 25 ELEV 779 ft  
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Kraków APPROACH 121.075, 135.405  
Kraków TOWER 123.255  
ATIS 126.130, 112.800

**Kraków - Balice  
RNP  
RWY 25 (CAT A/B/C/D)**



Correction: MSA, FAS DB changed. Note changed. Editorial changes.

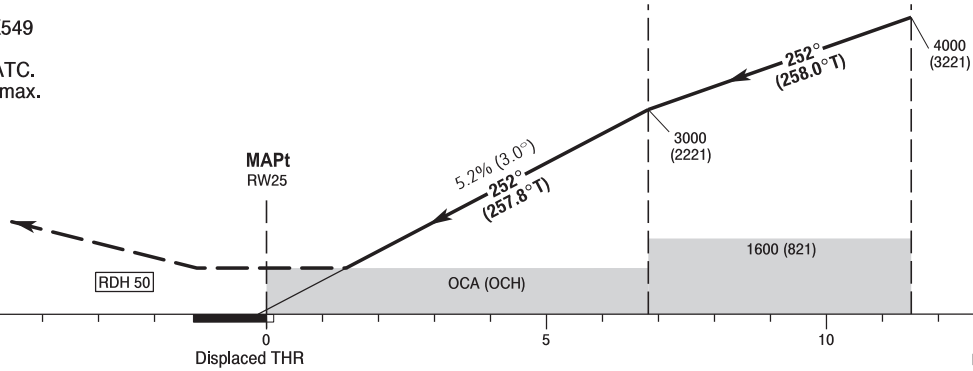
**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead on course 252° to KK548, then turn right direct to KK549 climbing to 4000 (3221). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500

FAP/FAF  
KK362  
6.8 RW25

IF  
OFFUK  
11.5 RW25



SCALE 1 : 250 000

Displaced THR

ELEV 779  
(THR RWY 25)  
NM FROM THR RWY 25

OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.8 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	980 (201)	992 (213)	1000 (221)	1011 (232)	Time	min : s	5 : 07	4 : 06	3 : 25	2 : 56
LNAV / VNAV	1110 (331)		1120 (341)	1130 (351)	1140 (361)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LNAV	1280 (501)		1280 (501)	1280 (501)	1280 (501)								
Circling (OCH AAL)*		1570 (779)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Final approach distance/altitude (height)							
						Distance		6	5	4	3	2	
						Altitude (height)		2740 (1961)	2430 (1651)	2110 (1331)	1790 (1011)	1470 (691)	

**SBAS FAS Data Block Coding Data**

EPKK RNP RWY 25	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPKK
Runway:	25
Runway Direction:	0
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E25A
LTP/FTP Latitude:	500447.2500N
LTP/FTP Longitude:	0194758.7700E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	277.6
FPAP Latitude:	500431.4130N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-15.8370
FPAP Longitude:	0194605.1455E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-113.6245
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 0B 0B 10 05 19 00 00 01 35 32 05 24 EE 7D 15 64 41 7F 08 D8 1E 46 84 FF 4F 88 FC F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 7D 95 B1 0D
Calculated CRC Value	7D95B10D

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	KK
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	237.4

4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> 1. TWY N jest wyposażona w światła RETIL. 2. TWY L, N, S, T na odcinku 47 m przed poprzeczką zatrzymania posiadają wzmocnione oznakowanie linii środkowej drogi kołowania zgodnie z CS ADR-DSN.L.570. 3. Oznakowanie poziome do zawracania na THR 08 wykonane dla samolotu kodu D ICAO.	<b>Remarks</b> 1. TWY N is equipped with RETIL lights. 2. TWYs L, N, S, T over a distance of 47 m before runway holding position have enhanced taxiway centre line marking according to CS ADR-DSN.L.570. 3. Horizontal markings for turn back track on THR 08 designed for ICAO code D aircraft.

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

<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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a></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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a></p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
--	---

<b>EPKT AD 2.11</b>	<b>ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED</b>
---------------------	--	--

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okresy ważności</b> Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Meteorological Forecasting Office in Kraków 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Tel.: +48-32-284-5056 Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151	<b>Briefing and consultation provided</b> Aeronautical Meteorological Station: Phone: +48-32-284-5056 Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR KATOWICE, APP KRAKÓW	<b>ATS units provided with MET information</b> KATOWICE TWR, KRAKÓW APP
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice</u> Tel.: +48-32-284-5056 Tel. kom.: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl <u>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</u> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice</u> Phone: +48-32-284-5056 Mobile: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl <u>Meteorological Forecasting Office in Kraków</u> Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

<b>EPKT AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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 progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	90.18°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC SWY: CONC/ASPH	50 28 33.78 N 019 03 34.45 E 132.6	970.0 980.0
26	270.21°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	50 28 33.46 N 019 06 00.50 E 132.4	1003.0 1000.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
08	Patrz/See AD 2 EPKT 2-1-1.	320 x 45	NIL	3320 x 300	240 x 120	NIL
26	Patrz/See AD 2 EPKT 2-1-1.	NIL	NIL	3320 x 300	210 x 150	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
Pobocza drogi startowej o szerokości 7,5 m - nawierzchnia CONC/ASPH, PCN 70 R/B/W/T.	Runway shoulders 7.5 m wide - CONC/ASPH surface, PCN 70 R/B/W/T.
08) - NIL	08) - NIL
26) Przesunięty THR.	26) Displaced THR.

EPKT 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
08	2880	2880	3200	3200
26	3200	3200	3200	2880

Uwagi	Remarks
08) Brak świateł SWY.	08) No SWY lights.

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

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
08	N	2140	2140	2460
26	S	2454	2454	2454

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.OO5 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.OO5 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

EPKT 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 progów THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	65	NIL
26	ALPA-ATA, cat. II SFL	900 m LIH SFL 0 - 900 m	G	NIL	PAPI 3° left	51	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
08	3200 m / 15 m	FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R LIH	3200 m / 50 m	FM 0-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
26	3200 m / 15 m	FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R LIH	3200 m / 50 m	FM 0-320 m: R FM 320-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
<b>Uwagi</b>			<b>Remarks</b>			
08) Brak świateł SWY.			08) No SWY lights.			
RWY i światła stref podejścia posiadają jednostki świetlne wyposażone w lampy typu halogen.			RWY and approach lights are equipped with halogen lamps.			

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPKT 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPKT 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Krawędziowe - wszystkie TWY z wyjątkiem części przylegających do płyt postojowych na TWY E0, E2, E3, H1. 2. Światła linii centralnych - TWY B, E0, E1, E2, E3, H2, L, N, T oraz S - od RWY do poprzeczek zatrzymania. 3. Światła wykołowania z płaszczyzny do odladzania - APN 2 (De-icing).	TWY edge and centre line lighting 1. Edge - all TWYs except for portions adjacent to APNs on TWYs E0, E2, E3, H1. 2. Centre line - TWYs B, E0, E1, E2, E3, H2, L, N, T and S - between RWY and stop bars. 3. De-icing facility exit lights - APN 2 (De-icing).
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi TWY posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	Remarks TWYs light units are equipped with light emitting diode (LED) lights.

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

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progę 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.	Rozporządzone 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 EPKT AD 2.22.4.	Remarks Helicopter procedures: see point EPKT AD 2.22.4.

**EPKT 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
KATOWICE/Pyrzowice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 31 40 N 018 46 07 E 50 34 08 N 019 01 17 E 50 34 11 N 019 10 21 E 50 31 31 N 019 21 46 E 50 25 50 N 019 22 02 E 50 24 14 N 019 06 17 E 50 24 10 N 019 00 41 E 50 25 24 N 018 46 27 E 50 31 40 N 018 46 07 E	2300 ft GND	[D]	KATOWICE WIEŻA (129.255 MHz) PL KATOWICE TOWER (129.255 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

**EPKT 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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	-	-	H24
TWR	KATOWICE DELIVERY	121.805	-	-	H24
TWR	KATOWICE WIEŻA KATOWICE TOWER	129.255	-	-	H24
ATIS	-	120.230	-	-	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**EPKT 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	IKTO	CH36X	H24	50 28 37.4 N 019 05 42.8 E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Apr 22)	KAX	114.800 MHz CH95X	H24	50 28 39.7 N 019 05 06.4 E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	333.800 MHz	H24	50 28 37.4 N 019 05 42.8 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°



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
ILS LOC (6°E/Apr 22) CAT. II	IKTO	109.900 MHz	H24	50 28 33.8 N 019 03 20.3 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

### 2.20.1 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

2.20.1.1 Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez zarządzającego lotniskiem we współpracy z KATOWICE TWR.

Instrukcje ruchu naziemnego, w tym uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych mogą odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KATOWICE TWR (częstotliwość 129,255 MHz).

Służba ATC w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko KATOWICE DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści: "DELIVERY is operating on frequency 121,805".

Wprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe odbywa się za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

Wyprowadzanie statku powietrznego ze stanowiska postojowego za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME na żądanie załogi statku powietrznego lub KATOWICE TWR.

2.20.1.2 Punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową a służbą ruchu lotniczego.

Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny na wyznaczone stanowisko postojowe, odbywa się po zgłoszeniu przez załogę kontaktu wzrokowego z dającym sygnały kierującym pojazdem FOLLOW ME:

- APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – na TWY E;
- APRON 2 (DE-ICING) – na TWY T;
- APRON 4 (GA) – TWY H1;
- Stanowisko nr 40 – TWY F, E1, E0.

Dopuszcza się przejęcie odpowiedzialności w innym miejscu pola manewrowego, jeśli tak ustalono z kontrolerem KATOWICE TWR (np. w razie konieczności kołowania po RWY za samochodem FOLLOW ME).

W odniesieniu do statku powietrznego kołującego po polu manewrowym za pojazdem FOLLOW ME – Katowice TWR odpowiada za utrzymanie uporządkowanego ruchu lotniczego. Za zapobieganie kolizjom z przeszkodami i innymi obiektami odpowiada kierujący pojazdem FOLLOW ME oraz dowódca statku powietrznego.

Punkty przejęcia odpowiedzialności od kierującego pojazdem FOLLOW ME przez kontrolera Katowice TWR. Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny odbywa się na drodze kołowania - po wypchnięciu, wykonaniu procedury „power-back” lub wykolowaniu z:

- APRON 1, APRON 3 (CARGO) – na TWY E;
- APRON 2 – (DE-ICING) – na TWY T;
- APRON 4 (GA) – na TWY H1;
- APRON 6 (GA) – na TWY U;
- Stanowisko 40 – po wykolowaniu z stanowiska.

#### UWAGA:

### APRON MANAGEMENT SERVICE

Apron management service is provided by Aerodrome Operator in cooperation with KATOWICE TWR.

Ground movement instructions, start-up, taxiing, towing and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KATOWICE TWR (frequency 129.255 MHz).

ATC will open the KATOWICE DELIVERY position during peak traffic periods operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS: "DELIVERY is operating on frequency 121.805"

Taxiing to parking position with a properly marked FOLLOW ME vehicle and signals given by the marshaller.

Taxiing out parking position with a properly marked FOLLOW ME vehicle on request of the aircrew or KATOWICE TWR.

Handover points between apron management service and air traffic service.

The acceptance of responsibility over the aircraft taxiing to a designated aircraft stand takes place after the pilot has communicated to the air traffic controller visual contact with the marshaller on:

- APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – on TWY E;
- APRON 2 (DE-ICING) – on TWY T;
- APRON 4 (GA) – on TWY H1;
- Stand nr 40 – on TWY F, E1, E0.

The acceptance of responsibility in other parts of the manoeuvring area is allowed if it has been coordinated with the KATOWICE TWR controller (e.g. in case of following FOLLOW ME vehicle on RWY).

With regard to the aircraft taxiing on the manoeuvring area behind the FOLLOW ME - Katowice TWR vehicle, it is responsible for maintaining orderly air traffic. The driver of the FOLLOW ME vehicle and the aircraft commander are responsible for preventing collisions with obstacles and other objects.

Points of assumption of responsibility from the driver of the FOLLOW ME vehicle by the Katowice TWR controller. Taking over the responsibility for taxiing aircraft takes place on the taxiway - after pushing out, performing the "power-back" procedure or being taken out of:

- APRON 1, APRON 3 (CARGO) - on TWY E;
- APRON 2 - (DE-ICING) - on TWY T;
- APRON 4 (GA) – on TWY H1;
- APRON 6 (GA) – on TWY U;
- Stand 40 - after being shifted from the stand.

#### NOTE:

Do chwili przejęcia odpowiedzialności przez KATOWICE TWR, statek powietrzny znajduje się pod odpowiedzialnością:

- agenta handlingowego wykonującego wypychanie statku powietrznego za pomocą procedury „push-back”;
- załogi statku powietrznego wykonującej samodzielne wykołowanie ze stanowiska postojowego na drogę kołowania;
- koordynatora ruchu naziemnego podczas wykonywania procedury „power-back” oraz każdorazowo, kiedy załoga statku powietrznego lub agent handlingowy poprosi o asystę koordynatora ruchu naziemnego podczas operacji wypychania lub samodzielnego kołowania.

## 2.20.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

### 2.20.2.1 STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA

Wyznaczono następującą standardową trasę kołowania: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. Trasa posiada ograniczenia w korzystaniu:

- 1) TWY N - w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) może być wykorzystywana tylko do zjazdu z RWY,
- 2) TWY E2-E3 (na wysokości stanowisk 16-23) – dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36m (kodu C ICAO) włącznie.

### 2.20.2.2 INNE OGRANICZENIA W KOŁOWANIU

TWY H1, U - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B ICAO) włącznie.

TWY A - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie.

Pozostałe TWY posiadają parametry kodu E ICAO. Dozwolone kołowanie samolotów kodu F ICAO zgodnie z procedurą w pkt. 2.20.3.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY.

Dyżurny operacyjny portu Lotniczego informuje KATOWICE TWR o możliwości wykonania bezpiecznego kołowania po odcinku TWY, niewidocznym z wieży kontroli lotniska.

## 2.20.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH

2.20.3.1 Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada kod 4E ICAO. RWY oraz TWY są przystosowane dla samolotów kodu E ICAO (B747-400), z wyjątkiem TWY H1, TWY U (kod B ICAO), TWY A i TWY E2, E3 na wysokości stanowisk 16-23 (kod C ICAO). Operacje samolotów kodu F ICAO: AN225, AN124, A380, Lockheed C5 są dopuszczalne, pod warunkami opisanymi poniżej.

2.20.3.2 Samoloty o literze kodu F ICAO mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (dyżurny operacyjny portu - email: dop@gtl.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPKT jako zapasowe.

2.20.3.3 Zaleca się, aby samoloty kodu F po lądowaniu na RWY 26 opuściły RWY w TWY L. Przy lądowaniu na RWY 08 samolot może opuścić RWY w TWY S lub TWY T.

2.20.3.4 Światła krawędziowe na progu THR 26 oraz THR 08 są światłami zagłębionymi.

#### UWAGA:

- 1) oznakowanie poziome linii zawrotu na końcu RWY 08 jest przeznaczone dla samolotów kodu E ICAO;
- 2) oznakowanie poziome zawrotu na końcu RWY 26 jest przeznaczone dla samolotów kodu D ICAO.

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

2.20.3.5 Załogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY. Dla bezpieczeństwa wykorzystywanie nadsterowności jest również zalecane dla samolotów kodu E.

2.20.3.6 Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi. Odstępstwa od procedury możliwe po uzyskaniu zgody od dyżurnego operacyjnego portu.

## 2.20.4 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Until liability is taken over by KATOWICE TWR, the aircraft is under the responsibility of:

- Handling agent that performs the push-back of the aircraft;

- flight crew performing self-evacuation from a stand to a taxiway;

- the marshaller during the power-back procedure and each time the flight crew or the handling agent requests the assistance of the marshaller during push-back or self-taxiing operations.

## TAXIING PROCEDURES

### STANDARD TAXIING ROUTE

The following standard taxiing route has been established: TWYs L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. The use of the route is restricted:

1) TWY N - during the low visibility procedures (LVP), may only be used to exit the runway,

2) TWY E2-E3 section (on stands 16-23) taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

### OTHER RESTRICTIONS IN TAXIING

TWYs H1, U - taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 24 m (ICAO Code B) inclusive.

TWY A - taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

The remaining TWYs have ICAO Code E parameters. Taxiing of ICAO Code F aircraft is permitted in accordance with the procedure in point 2.20.3.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings.

The Airport Duty Officer advises KATOWICE TWR about the safety of taxiing on parts of a TWY normally not visible from the TWR.

## OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Katowice-Pyrzowice Aerodrome is of code 4E ICAO. RWY and TWYs are adapted for aeroplane code E ICAO (B747-400), except TWYs H1, U (ICAO code B), TWY A and TWY E2, E3 at stands 16-23 (ICAO code C). Operations of ICAO code F aircraft: AN225, AN124, A380, Lockheed C5 are allowed under the conditions described below.

ICAO code F aircraft can operate after receiving prior permission from the aerodrome operator (Airport Duty Officer - email: dop@gtl.com.pl). Prior permission is not required for aircraft in emergency situations or aircraft with EPKT as an alternate aerodrome.

It is recommended that code F aircraft, after landing on RWY 26, take TWY L. After landing on RWY 08 aircraft can take TWY S or TWY T.

The edge lights of THR 26 and THR 08 are inset lights.

#### NOTE:

1) backtrack marking lines on end of RWY 08 are designed for ICAO code E aircraft;

2) backtrack marking lines on end of RWY 26 are designed for ICAO code D aircraft.

For aircraft of codes D, E and F, backtrack in the vicinity of the touchdown zone of the blow-out in the direction of PAPI is prohibited.

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings. For safety reasons oversteering is recommended also for all code E aircraft.

Crews of four-engine aircraft are obliged to use minimum thrust of outer engines or, if possible, to taxi with outer engines off. Exemptions from the procedure only with the approval of the Airport Duty Officer.

## PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

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

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkolowywania lub wykolowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.

Koordinator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą dyżurnego operacyjnego portu.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich używanych drzwi pasażerskich i po poinformowaniu RFFS.

#### 2.20.5 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku Katowice - Pyrzowice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania jego na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.

#### 2.20.6 PROCEDURY DLA OPERACJI W WARUNKACH ZIMOWYCH

1. Lotnisko EPKT jest czynne i dostępne przez 24h/365 niezależnie od pory roku. Dyżurny operacyjny portu prowadzi stały nadzór nad utrzymaniem w gotowości techniczno-operacyjnej nawierzchni lotniskowych niezbędnych do wykonywania operacji lotniczych.

2. Dyżurny operacyjny portu na podstawie prowadzonych inspekcji pola ruchu naziemnego, danych z AWOS, ICE ALERT, ostrzeżeń meteorologicznych prowadzi analizę wpływu warunków atmosferycznych na płynność i bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych.

3. Dyżurny operacyjny portu podejmuje decyzje o rozpoczęciu i zakończeniu odśnieżania lub prowadzenia działań mających na celu zapobieganie oblodzeniu nawierzchni.

4. Jeżeli droga startowa jest w całości lub w części zanieczyszczona przez stojącą wodę, śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron lub jest mokra w związku czyszczeniem lub usuwaniem śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu, dyżurny operacyjny portu sporządza raport o stanie drogi startowej (RCR) oraz rozpowszechnia go poprzez wysłanie depechy SNOWTAM do NOF, wprowadzenie raportu RCR do ATIS oraz powiadomienia kontrolera TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

5. Warunki panujące na nawierzchniach pola ruchu naziemnego publikowane są w SNOWTAM, a wszelkie zmiany stanu nawierzchni raportowane bez zbędnej zwłoki. W sytuacji szybko zmieniających się warunków atmosferycznych dyżurny operacyjny portu w pierwszej kolejności podaje korektę warunków do kontrolera TWR, następnie wpisuje nowe warunki do ATIS i zgłasza do publikacji nowy SNOWTAM.

6. Zasady publikowania SNOWTAM zawiera AD 1.2.2.

7. Informacje na temat zgłoszeń załóg statków powietrznych do warunków na nawierzchniach pola ruchu naziemnego kontroler TWR zgłasza do dyżurnego operacyjnego portu, który po weryfikacji warunków na nawierzchniach dysponuje sprzętem do odśnieżania.

8. Ruch pojazdów uczestniczących w odśnieżaniu nawierzchni w polu ruchu naziemnego lotniska koordynowany jest przez służby lotniskowe pozostające na łączności z kontrolerem TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Airport Duty Officer.

The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at all used passenger doors and after informing RFFS.

#### OTHER RESTRICTIONS

Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the ground handling agent's representative.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Air carriers should ensure that the handling agent at Katowice - Pyrzowice aerodrome has a towbar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the ground handling agent.

#### WINTER OPERATION PROCEDURES

1. EPKT aerodrome is open and accessible 24/365, regardless of the season. The Airport Duty Officer constantly supervises the maintenance of the technical and operational readiness of the airport pavements necessary for air operations.

2. The Airport Duty Officer, on the basis of inspections of the movement area, data from AWOS, ICE ALERT, and meteo warnings, conducts an analysis of the impact of atmospheric conditions on the fluidity and safety of air operations.

3. The Airport Duty Officer makes decisions on the commencement and termination of snow removal or activities aimed at preventing icing of the surface.

4. If the runway is wholly or partially contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet in connection with the cleaning or removal of snow, slush, ice or frost, the Airport Duty Officer shall prepare a runway condition report. (RCR) and disseminates it by sending a SNOWTAM message to the NOF, entering the RCR report into ATIS and notifying the TWR controller via TETRA terrestrial communication.

5. The conditions on the surfaces of the movement area are published in SNOWTAM, and all changes in the condition of the surface are reported without undue delay. In a situation of rapidly changing weather conditions, the Airport Duty Officer first submits the correction of conditions to the TWR controller, then enters the new conditions to ATIS and submits a new SNOWTAM for publication.

6. The rules for publishing SNOWTAM are included in AD 1.2.2.

7. Information on the reports of aircraft crews to the conditions on the surfaces of the movement area is reported by the TWR controller to the Airport Duty Officer which, after verifying the conditions on the surfaces, has snow removal equipment.

8. The movement of vehicles participating in snow removal from the surface in the airport ground movement area is coordinated by the airport services remaining in communication with the TWR controller through the TETRA ground communication.

9. W warunkach ekstremalnych opadów, oblodzenia, itp., w sytuacji, gdy może zaistnieć potrzeba zamknięcia drogi startowej lub innych stref na lotnisku, decyzję podejmuje dyżurny operacyjny portu w uzgodnieniu z kontrolerem TWR.

10. Dla zamkniętych TWY na okres zimy publikowany jest NOTAM oraz zapewnia się odpowiednie oznakowanie zamknięcia zgodne z CS ADR-DSN.R.870.

## 2.20.7 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 2 na stanowiskach 70-72. Stanowiska do odladzania są oświetlone i dostępne H24. Inne miejsce może zostać przydzielone na życzenie załogi ACFT lub agenta handlingowego po uzgodnieniu z dyżurnym operacyjnym portu i kontrolerem TWR.

Procedura odladzania:

1. Potrzebę odladzania należy zgłosić do agenta handlingowego co najmniej 25 min przed czasem odkolowania.
2. Kolejność odladzania jest tworzona przez agenta handlingowego w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz TWR.
3. W celu uruchomienia/wypchnięcia/okolowania należy skontaktować się z TWR na częstotliwości 129,255 MHz – tylko w przypadku pełnej gotowości (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, dyszel lub holownik podpięty, jeśli wymagany) zgodnie z kolejnością odladzania
4. Stanowisko do odladzania będzie przydzielane w zależności od sytuacji ruchowej i typu samolotu.
5. Odladzanie/zabezpieczanie samolotów może być wykonywane przy włączonych silnikach samolotów tylko na zakresie jałowym i zaciągniętymi hamulcami.
6. Kolejka do startu jest tworzona przez TWR w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz agentem handlingowym.
7. Za zgodą dyżurnego operacyjnego portu dopuszcza się odstępstwa od procedury.

## 2.20.8 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

1. Ograniczenia w dostępności lotniska Katowice - Pyrzowice (EPKT) dotyczą lotów szkolnych, nierozkładowych oraz statków powietrznych kodu B ICAO i powyżej.

2. Uzyskanie zgody na lądowanie i parkowanie.

W przypadku lotów szkolnych wykonywanych od zachodu słońca do wschodu słońca konieczne jest uzyskanie od dyżurnego operacyjnego portu zgody na wykonanie operacji.

W przypadku lotów nierozkładowych konieczne jest uzyskanie od dyżurnego operacyjnego portu zgody na lądowanie i parkowanie.

Wniosek musi zawierać następujące informacje:

- planowana data i godzina lądowania (ETA) na lotnisku EPKT;
- planowana data i godzina startu (ETD) z lotniska EPKT;
- typ statku powietrznego oraz wymagana dla tego typu kategoria ratowniczo-gaśnicza wg ICAO;
- znak wywoławczy oraz numer rejsu;
- kod ICAO lub IATA lotniska startu;
- kod ICAO lub IATA lotniska docelowego.
- agent obsługi naziemnej posiadający zezwolenie ULC w kategorii 5, 9 lub informacja o zapewnieniu obsługi w ramach własnej obsługi statków powietrznych

Wnioski:

- należy składać co najmniej 24 HR przed ETA;
- zawierające niekompletne informacje nie będą rozpatrywane;
- składane bez zachowania wymaganego wyprzedzenia czasowego mogą zostać odrzucone;
- należy kierować na adres e-mail: dop@gtl.com.pl

Odpowiedzi będą udzielane przez dyżurnego operacyjnego portu wyłącznie za pośrednictwem poczty elektronicznej nie później niż 12 HR przed ETA.

Numer zgody powinien być umieszczony w polu 18 FPL po oznaczniku RMK/.

9. In conditions of extreme rainfall, icing, etc., in a situation where there may be a need to close the runway or other areas at the airport, the decision is made by Airport Duty Officer in consultation with the TWR controller.

10. For closed TWYs for the winter period, a NOTAM is published and appropriate marking of the closure is provided in accordance with CS ADR-DSN.R.870.

## AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 2 on stands 70-72. De-icing stands are lighted and available H24. Another place may be allocated at the request of the ACFT crew or handling agent after arrangement with the Airport Duty Officer and TWR controller.

De-icing procedure:

1. When de-icing is required, the handling agent shall be notified at least 25 minutes before the off-block time.
2. The sequence for de-icing is established by the handling agent in consultation with the Airport Duty Officer and TWR.
3. For start-up/push-back/taxiing instructions the flight crew shall contact TWR on 129.255 MHz only when fully ready (all passengers on board, doors closed, tow-bar or push-back tug attached if required) in accordance with the de-icing sequence.
4. The de-icing pad shall be allocated depending on traffic situation and aircraft type.
5. De-icing/anti-icing of aeroplanes may be carried out with running aeroplane engines, only with idle power set and the brakes on.
6. The sequence for take-off is established by TWR in consultation with the Airport Duty Officer.
7. Exceptions to the procedure are possible with the permission of the Airport Duty Officer.

## LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

1. Limitations in the availability of Katowice - Pyrzowice aerodrome apply to school, non-scheduled flights and aircraft code B ICAO and above.

2. Approval for landing and parking.

For training flights from sunset to sunrise, an approval for operation from Airport Duty Officer is required.

For non-scheduled flights, an approval for landing and parking from the Airport Duty Officer is required.

A request shall include the following information:

- estimated date and time of arrival (ETA) at EPKT aerodrome;
- estimated date and time of departure (ETD) from EPKT aerodrome;
- type of aircraft and ICAO category for rescue and firefighting required for that type;
- call sign and flight number;
- ICAO or IATA code of departure aerodrome;
- ICAO or IATA code of destination aerodrome.
- ground handling agent which has Polish CAA category 5, 9 license or information on the provision of self-handling.

Requests:

- shall be submitted at least 24 HR in advance of ETA;
- containing incomplete data shall not be considered;
- submitted without the required timing advance may be rejected;
- shall be sent to: dop@gtl.com.pl

Replies shall be given by the Airport Duty Officer only by e-mail not later than 12 HR in advance of ETA.

The permission number shall be inserted in Item 18 of the FPL after RMK/.

**3. Ograniczenie czasu postoju.**

W przypadku wszystkich lotów nierozkładowych maksymalny planowany czas postoju ograniczony do 4 HR. Wydłużenie czasu postoju możliwe wyłącznie po uzyskaniu zgody od dyżurnego operacyjnego portu. Wniosek o wydłużenie czasu postoju należy składać łącznie z wnioskiem, o którym mowa w punkcie 2.

**4. Odstępstwa.**

Uzyskanie zgody, o której mowa w punkcie 2 nie jest wymagane dla:

- statków powietrznych lotnictwa wojskowego i państwowego;
- lotów ratowniczych;
- zagrożonych statków powietrznych lądujących w trybie awaryjnym;
- przewoźników dla których EPKT jest portem bazowym.

**5. Ograniczenia odpowiedzialności Zarządzającego lotniskiem.**

Nieprzestrzeganie zapisów punktów 2-3 może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

**6. Informacje dodatkowe.**

Wszelkie dodatkowe informacje dotyczące ograniczeń w dostępności lotniska, bądź ich wcześniejszego zniesienia będą publikowane w NOTAM.

Szczegółowych informacji udziela dyżurny operacyjny portu (H24):

Telefon: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

**3. Limitations to parking time.**

For all non-scheduled flights, the maximum estimated parking time shall be limited to 4 HR. An extension of the parking time shall be subject to the approval of the Airport Duty Officer. A request to extend the parking time shall be submitted together with the request referred to in point 2.

**4. Exemptions.**

The approval referred to in point 2 is not required for:

- military and state aircraft;
- rescue flights;
- aircraft in distress carrying out an emergency landing;
- air carries for which EPKT is base airport.

**5. Limited liability of the Aerodrome Administration.**

Not complying with the provisions of points 2-3 may result in the lack of available parking stand and delays as well as other disturbances for the carrier and his clients, for which the Aerodrome Administration shall not be held responsible.

**6. Additional information.**

Any additional information regarding limitations in the aerodrome availability or their earlier cancellation shall be promulgated by NOTAM.

Detailed information to be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

Phone: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

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

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego operacyjnego portu i ATC przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

Próby silników wymagające wyższej mocy niż bieg jałowy dopuszczalne w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego operacyjnego portu.

**2.21.1 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, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC stosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- zredukować prędkość przyrządową IAS do max 220 kt przed rozpoczęciem zniżania z FL 80;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

All engine checks to be carried out with special caution and only with approval of the Airport Duty Officer and ATC.

Engine checks requiring the use of greater power settings than idle to be carried out in a place designated by the Airport Duty Officer.

**CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)**

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

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

Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- reduce indicated airspeed (IAS) to 220 kt maximum before commencing the descent from FL 80;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

EPKT 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
-----------	----------------	-------------------

**STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY**

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk Katowice-Pyrzowice i Kraków-Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

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

**APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT**

In order to facilitate air traffic within the Katowice-Pyrzowice and Kraków-Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:

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

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

## 2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KATOWICE WIEŻA.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KATOWICE WIEŻA (129,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.

## 2.22.2 PROCEDURA DLA LOTÓW IFR

### 2.22.2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

#### 2.22.2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

#### 2.22.2.1.2 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

#### 2.22.2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

#### 2.22.2.1.4 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY STAR

Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAX i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

## 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

### 2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:

<b>BRAVO</b>	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
<b>CHARLIE</b>	50 37 25 N	018 50 10 E	(Koszęcin)
<b>GOLF</b>	50 24 13 N	019 03 18 E	(Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec)
<b>HOTEL</b>	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94)
<b>INDIA</b>	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - kopalnia, północna część miasta)
<b>JULIETT</b>	50 40 18 N	019 12 18 E	(Poraj - sztuczne jezioro)
<b>NOVEMBER</b>	50 29 50 N	019 04 45 E	(Zendek - kościół) punkt oczekiwania
<b>TANGO</b>	50 21 14 N	018 51 59 E	(Bytom Karb - skrzyżowanie dróg E40 i 94)
<b>WHISKEY</b>	50 35 00 N	019 03 30 E	(Woźniki - skrzyżowanie)
<b>X-RAY</b>	50 27 14 N	019 04 53 E	(Pyrzowice - węzeł dróg S1 i 913)

#### 2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;

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

## ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft performing an IFR flight shall as soon as possible after take-off establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KATOWICE TOWER.

Crews of departing aircraft flying under VFR shall after take-off remain on KATOWICE TOWER frequency (129.255 MHz) and await further instructions.

## PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

### RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

#### PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

#### PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID

Set the transponder to 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.

#### PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

#### PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAX DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

## PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KATOWICE/Pyrzowice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

<b>BRAVO</b>	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
<b>CHARLIE</b>	50 37 25 N	018 50 10 E	(Koszęcin)
<b>GOLF</b>	50 24 13 N	019 03 18 E	(Rogoźnik - water reservoir - eastern end)
<b>HOTEL</b>	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94)
<b>INDIA</b>	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - mine, north of the city)
<b>JULIETT</b>	50 40 18 N	019 12 18 E	(Poraj - artificial lake)
<b>NOVEMBER</b>	50 29 50 N	019 04 45 E	(Zendek - church) holding point
<b>TANGO</b>	50 21 14 N	018 51 59 E	(Bytom Karb - intersection of roads E40 and 94)
<b>WHISKEY</b>	50 35 00 N	019 03 30 E	(Woźniki - intersection)
<b>X-RAY</b>	50 27 14 N	019 04 53 E	(Pyrzowice - intersection of roads S1 and 913)

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

- Entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be received from KRAKÓW FIS;

- b) Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekáže inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

**UWAGA:**

Doloty/odloty do/z lotniska Katowice - Pyrzowice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **GOLF** i **X-RAY**, z kierunku północnego tylko poprzez punkty **WHISKEY** i **NOVEMBER**, chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

- 2.22.3.1.2 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **X-RAY** lub **NOVEMBER**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

- 2.22.3.1.3 Start w CTR KATOWICE/Pyrzowice z miejsca innego niż lotnisko Katowice - Pyrzowice jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR KATOWICE. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR KATOWICE.

**2.22.3.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR**

- 2.22.3.2.1** Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KATOWICE/Pyrzowice, wlot do CTR KATOWICE/Pyrzowice jest zabroniony.

- 2.22.3.2.2** Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** poprzez punkt **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **X-RAY** poprzez punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **X-RAY** do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 **X-RAY** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

**2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR**

- b) If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

**NOTE:**

Arrivals/departures to/from Katowice - Pyrzowice aerodrome from the south are possible only via **GOLF** and **X-RAY** points, from the north only via **WHISKEY** and **NOVEMBER** points, unless cleared otherwise by ATC.

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **X-RAY** or **NOVEMBER**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

Departure within the KATOWICE/Pyrzowice CTR, from a place other than Katowice - Pyrzowice aerodrome is possible after obtaining clearance from KATOWICE TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KATOWICE TWR shall be established immediately.

**RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHTS**

If radio communication fails before reaching the KATOWICE/Pyrzowice CTR, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR, the crew shall:

when approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **NOVEMBER** point via **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;

- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **NOVEMBER** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

when approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **X-RAY** point via **GOLF** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;

- after receiving a continuous 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 **X-RAY** point until receiving a continuous 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 **X-RAY** 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 available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

**SPECIAL VFR FLIGHTS**

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

#### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

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

#### 2.22.5 PROCEDURY Z OGRANICZONĄ WIDZIALNOŚCIĄ (LVP)

2.22.5.1 RWY 26, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

##### 2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.5.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.

2.22.5.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

2.22.5.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

##### 2.22.5.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

2.22.5.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures Category II in operation".

2.22.5.3.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.

2.22.5.3.3 Od załóg przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwać na pojazd FOLLOW ME.

2.22.5.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 26. Na prośbę załogi statku powietrznego TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

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

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

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

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

#### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

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

#### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

RWY 26, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

##### Criteria for the initiation and termination of LVP

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or less and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft or less.

LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

LVP will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

##### Description of Low Visibility Operations (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures Category II in operation".

When special ATC procedures are applicable, a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) longitudinal spacing between arriving aircraft.

ATC will require arriving aircraft to report vacating ("runway vacated") when the aircraft has crossed the stop bar and wait for the FOLLOW ME car.

During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 26. At the request of the flight crew or due to important operational reasons TWR may give clearance for take-off from RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.



2.22.5.3.5 Kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego i odwrotnie. Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła linii centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME, gdy RVR nie jest mniejszy niż 350 m. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

2.22.5.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach do 2.22.5.3.1 do 2.22.5.3.3 nie będą stosowane.

## 2.22.6 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR KATOWICE mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KATOWICE TWR.

Loty techniczne w CTR KATOWICE mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KATOWICE TWR.

Taxiing behind FOLLOW ME is required from stop bar to parking position and for the opposite direction. Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME when RVR is not less than 350 m. Assistance of FOLLOW ME is required on other taxiways when RVR falls below 550 m.

Pilots who wish to practice CAT II approaches should use the following phrasing on first contact with APP: "Request practice Category II approach". In this case, measures described in items 2.22.5.3.1 to 2.22.5.3.3 will not be applied.

## TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the KATOWICE CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

Technical flights within the KATOWICE CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

EPKT AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

### 2.23.1 MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

#### Migracja ptaków

W otoczeniu lotniska Katowice-Pyrzowice największe stada formują:

- szpak do 300 osobników w okresie jesiennym na polach;
- stada gęsi do 50 osobników przelatują na wysokości 50 m - 100 m nad RWY;
- przeloty gołębi pocztowych konkursowych w pobliżu lotniska (kierunek W-E), godziny poranne sobota-niedziela, w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku, związane z konkursami lotów gołębi pocztowych, organizowanych przez Polski Związek Hodowców Gołębi Pocztowych.

#### Ostrzeżenia

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszółów, pustulka, jaskółka, skowronki) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku.

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: lisy, zające, bociany, czajki, szpaki, kaczki, gołębie hodowlane.

#### KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

Kontrolę w zakresie przyrody ożywionej wykonuje i dokumentuje dyżurny operacyjny portu i sokolnik.

Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, sokolnictwo, odłów, odstrzał redukcyjny, zarządzanie trawą.

Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu - inspekcja pola manewrowego, a w przypadku lądowania także oględziny statku powietrznego, udokumentowaniu i w przypadku potwierdzenia zderzenia zgłoszeniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych przez dyżurnego operacyjnego portu.

### 2.23.2 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

### BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

#### Bird migration

In the vicinity of Katowice-Pyrzowice aerodrome the biggest flocks are formed by:

- starlings up to 300 birds in the autumn period in the fields;
- beves of geese up to 50 birds pass at an altitude from 50 m - 100 m over RWY;
- flights of competition racing pigeons in the vicinity of aerodrome (W-E direction), Saturday-Sunday morning hours, in the period from 1 May till 30 September each year, related to competitions of flights of racing pigeons organised by the Polish Association of Racing Pigeon Breeders.

#### Warnings

A greater probability of collisions of aircraft with animals related to breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks) occurs from 1 May till 30 September each year.

Other observed animal species in the vicinity of aerodrome are: foxes, hares, storks, lapwings, starlings, ducks, farm pigeons.

#### INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING

The inspection related to animated nature is carried out by the Airport Duty Officer and the falconer.

Preventive methods used are: a car, signalling and bang measures, falconry, live catching, reduction shooting, grass management.

Each probable collision of aircraft with animal shall be subject to check - inspection of the manoeuvring area and in case of landing - aircraft inspection, shall be provided with documentation and in the event of confirmed collision - shall be reported to the State Commission of Aircraft Accident Investigation by the Airport Duty Officer.

### GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	50 28 33.44 N	019 06 10.00 E	36	50 28 27.85 N	019 04 01.93 E	71	50 28 25.98 N	019 05 09.10 E
2	50 28 33.43 N	019 06 13.30 E	37	50 28 27.53 N	019 04 00.76 E	72	50 28 21.67 N	019 05 09.06 E
3	50 28 32.80 N	019 06 15.35 E	38	50 28 27.41 N	019 03 59.50 E	73	50 28 20.73 N	019 05 08.43 E
4	50 28 31.43 N	019 06 16.14 E	39	50 28 26.47 N	019 03 58.96 E	74	50 28 20.76 N	019 05 09.62 E
5	50 28 29.02 N	019 06 16.12 E	40	50 28 27.18 N	019 04 00.09 E	75	50 28 26.87 N	019 05 09.68 E

6	50 28 28.21 N	019 06 15.82 E		41	50 28 27.31 N	019 04 00.57 E		76	50 28 27.26 N	019 05 11.06 E
7	50 28 27.55 N	019 06 15.01 E		42	50 28 27.39 N	019 04 01.08 E		77	50 28 27.21 N	019 05 35.05 E
8	50 28 20.60 N	019 06 01.08 E		43	50 28 27.41 N	019 04 01.59 E		78	50 28 27.75 N	019 05 37.16 E
9	50 28 20.35 N	019 06 00.40 E		44	50 28 27.39 N	019 04 09.08 E		79	50 28 29.06 N	019 05 38.09 E
10	50 28 20.25 N	019 05 59.63 E		45	50 28 28.46 N	019 04 06.98 E		80	50 28 31.64 N	019 05 38.10 E
11	50 28 20.30 N	019 05 40.29 E		46	50 28 30.06 N	019 04 07.97 E		81	50 28 32.90 N	019 05 37.29 E
12	50 28 20.31 N	019 05 36.02 E		47	50 28 33.07 N	019 04 17.99 E		82	50 28 33.52 N	019 05 35.37 E
13	50 28 20.36 N	019 05 11.01 E		48	50 28 33.68 N	019 04 24.33 E		83	50 28 33.53 N	019 05 31.71 E
14	50 28 20.37 N	019 05 06.92 E		49	50 28 33.67 N	019 04 28.36 E		84	50 28 26.77 N	019 05 36.95 E
15	50 28 20.46 N	019 04 29.12 E		50	50 28 20.53 N	019 04 13.95 E		85	50 28 25.67 N	019 05 38.00 E
16	50 28 20.46 N	019 04 26.36 E		51	50 28 20.60 N	019 04 14.09 E		86	50 28 21.96 N	019 05 37.95 E
17	50 28 20.49 N	019 04 15.74 E		52	50 28 20.81 N	019 04 15.08 E		87	50 28 20.84 N	019 05 38.62 E
18	50 28 20.49 N	019 04 13.76 E		53	50 28 21.33 N	019 04 15.26 E		88	50 28 20.85 N	019 05 37.56 E
19	50 28 20.52 N	019 04 00.96 E		54	50 28 25.36 N	019 04 21.58 E		89	50 28 32.89 N	019 05 38.92 E
20	50 28 21.00 N	019 03 59.25 E		55	50 28 25.56 N	019 04 22.23 E		90	50 28 33.51 N	019 05 40.82 E
21	50 28 22.11 N	019 03 58.54 E		56	50 28 25.56 N	019 04 23.68 E		91	50 28 33.49 N	019 05 45.34 E
22	50 28 25.48 N	019 03 58.53 E		57	50 28 24.98 N	019 04 23.94 E		92	50 28 28.04 N	019 03 35.96 E
23	50 28 26.85 N	019 03 57.64 E		58	50 28 25.28 N	019 04 23.12 E		93	50 28 28.09 N	019 03 35.52 E
24	50 28 27.42 N	019 03 55.51 E		59	50 28 25.42 N	019 04 22.91 E		94	50 28 28.76 N	019 03 35.24 E
25	50 28 27.46 N	019 03 38.30 E		60	50 28 20.93 N	019 04 28.14 E		95	50 28 28.30 N	019 03 34.94 E
26	50 28 27.89 N	019 03 36.37 E		61	50 28 20.92 N	019 04 27.45 E		96	50 28 28.10 N	019 03 34.22 E
27	50 28 29.40 N	019 03 35.23 E		62	50 28 21.70 N	019 04 27.92 E		97	50 28 28.13 N	019 03 18.84 E
28	50 28 31.96 N	019 03 35.26 E		63	50 28 24.80 N	019 04 27.94 E		98	50 28 27.97 N	019 03 18.18 E
29	50 28 33.27 N	019 03 36.25 E		64	50 28 26.05 N	019 04 28.07 E		99	50 28 27.56 N	019 03 17.91 E
30	50 28 33.77 N	019 03 38.39 E		65	50 28 26.96 N	019 04 27.52 E		100	50 28 27.14 N	019 03 17.98 E
31	50 28 33.77 N	019 03 41.36 E		66	50 28 27.36 N	019 04 26.14 E		101	50 28 26.80 N	019 03 17.49 E
32	50 28 33.71 N	019 04 08.16 E		67	50 28 26.96 N	019 04 28.64 E		102	50 28 27.12 N	019 03 16.98 E
33	50 28 33.70 N	019 04 11.33 E		68	50 28 27.35 N	019 04 30.01 E		103	50 28 27.81 N	019 03 16.98 E
34	50 28 32.80 N	019 04 12.97 E		69	50 28 27.27 N	019 05 07.09 E		104	50 28 28.03 N	019 03 17.12 E
35	50 28 31.54 N	019 04 12.05 E		70	50 28 26.89 N	019 05 08.51 E		105	50 28 28.13 N	019 03 17.46 E

2.23.3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY-HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
L	50 28 30.65 N	019 03 35.24 E		S	50 28 30.38 N	019 05 38.09 E		T	50 28 27.14 N	019 06 14.19 E
N	50 28 30.56 N	019 04 09.34 E		-	-	-		-	-	-

2.23.4 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1A	50 28 25.41 N	019 04 28.00 E		2E3	50 28 20.48 N	019 04 16.87 E		2H3	50 28 27.36 N	019 04 25.05 E
2A	50 28 22.12 N	019 04 27.92 E		3E3	50 28 20.47 N	019 04 24.49 E		1H4	50 28 27.35 N	019 04 31.14 E
1B	50 28 25.36 N	019 03 58.53 E		1F	50 28 25.39 N	019 05 37.99 E		2H4	50 28 27.27 N	019 05 06.57 E
1D	50 28 25.28 N	019 05 09.09 E		2F	50 28 22.25 N	019 05 37.95 E		1H5	50 28 27.26 N	019 05 11.99 E
2D	50 28 22.03 N	019 05 09.06 E		1H1	50 28 28.10 N	019 03 32.82 E		2H5	50 28 27.20 N	019 05 34.79 E
1E2	50 28 20.45 N	019 04 31.06 E		1H2	50 28 27.45 N	019 03 40.35 E		1T	50 28 25.58 N	019 06 11.07 E
2E2	50 28 20.37 N	019 05 06.66 E		2H2	50 28 27.42 N	019 03 55.12 E		1U	50 28 22.11 N	019 04 16.49 E

1E3	50 28 20.49 N	019 04 12.75 E	1H3	50 28 27.39 N	019 04 09.54 E	-	-	-
-----	---------------	----------------	-----	---------------	----------------	---	---	---

EPKT AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

AD 2 EPKT 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-2-1	Mapa Naziemnego Ruchu Lotniskowego - ICAO	Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO
AD 2 EPKT 1-3-1	Płyta postojowa 1, 6	Apron 1, 6
AD 2 EPKT 1-3-2	Płyta postojowa 2, 3	Apron 2, 3
AD 2 EPKT 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 08/26	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 08/26
AD 2 EPKT 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKT 4-2-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPKT 4-2-2-0	RWY 26 RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 26 RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKT 5-3-1-0	RWY 08	RWY 08
AD 2 EPKT 5-3-2-0	RWY 26 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 26 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPKT 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-1	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-3	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-1-1	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-2-1	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

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

Brak penetracji.

No penetrations.

4.	<b>Pomoc medyczna</b> Szpitale w Lublinie i w Świdniku	<b>Medical facilities</b> Hospitals in Lublin and Świdnik
5.	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b> W Lublinie i w Świdniku	<b>Bank and Post office</b> In Lublin and Świdnik
6.	<b>Informacja turystyczna</b> W Lublinie i w Świdniku	<b>Touristic office</b> In Lublin and Świdnik
7.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPLB AD 2.6</b>	<b>SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE</b>	<b>RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES</b>
--------------------	---	--

1.	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2.	<b>Wyposażenie ratownicze</b> 1 x STRIKER 6x6, zbiornik wody 12500 L, zbiornik na środek pianotwórczy 1750 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x STRIKER 4x4, zbiornik wody 6435 L, zbiornik na środek pianotwórczy 965 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x Pickup.	<b>Rescue equipment</b> 1 x STRIKER 6x6, water container 12500 L, foam-creating agent container 1750 L, dry powder extinguishing unit; 1 x STRIKER 4x4, water container 6435 L, foam-creating agent container 965 L, dry powder extinguishing unit 250 kg; 1x Pickup.
3.	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych zapewniającą dźwig ratowniczy (udźwig 250 000 kg) dostępny O/R do 12 godzin. Kontakt: Dyżurny Operacyjny Portu (patrz AD 2.2.8).	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> The Aerodrome Administration holds a contract with an outside body for removal of disabled ACFT with a rescue crane (250 000 kg lifting capacity) available O/R within 12 hours. Contact person: Airport Duty Officer (see AD 2.2.8).
4.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPLB AD 2.7</b>	<b>OCENA WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA</b>	<b>RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN</b>
--------------------	--	--

1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do czyszczenia</b> oczyszczarka kompaktowa - 1, oczyszczarka lotniskowa - 4, plug wirnikowy - 1, rozsiwacz środków chemicznych - 1, podciśnieniowa zamiatarka lotniskowa - 1.	<b>Type(s) of clearing equipment</b> sweeper-blower - 1, runway sweeper - 4, rotary plough - 1, spreader vehicle - 1, vacuum runway sweeper - 1.
2.	<b>Kolejność czyszczenia</b> RWY, TWY A, APN 1, TWY B, APN 2, drogi patrolowe i techniczne, drogi do urządzeń nawigacyjnych poza lotniskiem.	<b>Clearance priorities</b> RWY, TWY A, APN 1, TWY B, APN 2, aerodrome patrol and service roads, roads leading to navigation facilities outside the aerodrome area.
3.	<b>Użycie materiałów do czyszczenia pola ruchu naziemnego</b> NIL	<b>Use of material for movement area surface treatment</b> NIL
4.	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> NIL	<b>Specially prepared winter runway</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM.	<b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

<b>EPLB AD 2.8</b>	<b>DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA</b>	<b>APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA</b>
--------------------	---	--

1.	<b>Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych</b> APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T	<b>Designation, surface and strength of aprons</b> APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T
2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY A - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY B - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY C - 10.0 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY A - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY B - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T TWY C - 10.0 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1 - 51 14 13,48 N 022 42 52,74 E, ELEV 633 ft.	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1 - 51 14 13.48 N 022 42 52.74 E, ELEV 633 ft.
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> VOR - APN 1 - 51 14 13,48 N 022 42 52,74 E (112,200 MHz, 087°, 1,1 NM).	<b>Location of VOR checkpoints</b> VOR - APN 1 - 51 14 13.48 N 022 42 52.74 E (112.200 MHz, 087°, 1.1 NM).
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPLB 1-1-1.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPLB 1-1-1.
6.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPLB AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Znaki poziome i pionowe. Pozioma numeracja miejsc.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>  Markings and signs. Markings with parking stand numbers.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <u>Oznakowanie dzienne:</u> 1) RWY: THR, tożsamości RWY, TDZ, punktu celowania, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania <sup>1)</sup> ; 2) TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, znaki nakazu i informacyjne (z wyjątkiem TWY C). <u>Światła:</u> 1) RWY: patrz pkt. AD 2.14; 2) TWY: patrz pkt. AD 2.15.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <u>Marking aids:</u> 1) RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, centre line, edge, turn pad <sup>1)</sup> ; 2) TWY: centre line, edge, runway-holding positions, mandatory and information markings (excluding TWY C). <u>Lights:</u> 1) RWY: see AD 2.14; 2) TWY: see AD 2.15.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> Na TWY A - 94,5 m od krawędzi RWY (117 m od osi RWY). Na TWY B - 112 m od osi RWY (na odcinku równoległym), 101 m na odcinku skośnym, oraz 94 m oprawa zagłębiona najbliższa osi RWY.  Uzupełnione o światła ochronne RWY, 5 stopni INTST.	<b>Stop bars</b> On TWY A - 94.5 m from RWY edge (117 m from RWY centre line). On TWY B - 112 m from RWY centre line on section parallel to RWY, 101 m from RWY centre line on section diagonal to RWY, inset lights 94 m from RWY centre line. Supplemented by guard lights, 5 stages INTST.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> <sup>1)</sup> Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 25 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do A-310.	<b>Remarks</b> <sup>1)</sup> Runway turn pad marking on THR 25 designated for aircraft up to size of A-310.

EPLB AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
	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. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a> . Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.	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. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a> . Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPLB AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Lublin
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru / 9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office / 9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-81-458-1304	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Tel.: +48-81-458-1304
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> SWH, SWM, SWL, Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Radar data, Satellite images.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Internet, telefon.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Internet, phone.

9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin</u> Tel.: +48-81-458-1304 Tel. kom.: +48-781-774-244 E-mail: lsm.lublin@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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station Lublin</u> Phone: +48-81-458-1304 Mobile: +48-781-774-244 E-mail: lsm.lublin@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

<b>EPLB AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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 przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	77.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51 14 15.52 N 022 41 45.37 E 102.7	631.9 626.3
25	257.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51 14 33.68 N 022 43 52.02 E 102.0	626.0 628.6

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
07	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	180 x 90	NIL
25	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	180 x 90	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
07) - NIL	07) - NIL
25) - NIL	25) - NIL

<b>EPLB AD 2.13</b>	<b>DŁUGOŚCI DEKLAROWANE</b>	<b>DECLARED DISTANCES</b>
---------------------	-----------------------------	---------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07	2520	2520	2520	2520
25	2520	2520	2520	2520

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPLB AD 2.14</b>	<b>ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ</b>	<b>APPROACH AND RUNWAY LIGHTING</b>
---------------------	--	-------------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progru THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	62	NIL
25	ALPA-ATA cat. II SFL	900 m LIH SFL: 300 - 900 m	G	G	PAPI 3° left	54	900 m
Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT	
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST			Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9	
07	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL	

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
25	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL
Uwagi			Remarks			
NIL			NIL			

EPLB 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 / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania <u>Krawędziowe:</u> TWY A - LIM, 5 stopni INTST TWY B - LIM, 5 stopni INTST <u>Światła osi:</u> TWY A - LIM, 5 stopni INTST TWY B - LIM, 5 stopni INTST <u>Światła ochronne RWY:</u> WIG-WAG SB-A, 5 stopni INTST WIG-WAG SB-B, 5 stopni INTST <u>Światła płaszczyzny do zawracania na RWY 25:</u> RTCL, 5 stopni INTST Poprzeczki oczekiwania: Na TWYs A, B - 5 stopni INTST	TWY edge and centre line lighting <u>Edge:</u> TWY A - LIM, 5 stages INTST TWY B - LIM, 5 stages INTST <u>Centre line lights:</u> TWY A - LIM, 5 stages INTST TWY B - LIM, 5 stages INTST <u>RWY guard lights:</u> WIG-WAG SB-A, 5 stages INTST WIG-WAG SB-B, 5 stages INTST <u>Runway turn pad lights - RWY 25:</u> RTCL, 5 stages INTST <u>Clearance bars:</u> At TWYs A, B - 5 stages INTST
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwne (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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.	Rozporządalne długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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
LUBLIN CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 15 40 N 022 33 48 E 51 16 13 N 022 37 54 E 51 18 09 N 022 52 17 E 51 17 24 N 022 56 14 E 51 10 55 N 022 58 37 E 51 08 25 N 022 54 16 E 51 07 18 N 022 49 16 E 51 04 14 N 022 35 26 E 51 06 05 N 022 30 39 E 51 07 22 N 022 30 13 E 51 09 22 N 022 29 33 E 51 14 11 N 022 27 56 E 51 15 40 N 022 33 48 E	1500 ft GND	[D]	LUBLIN WIEŻA (136.430 MHz) PL LUBLIN TOWER (136.430 MHz) EN

<b>5</b>	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL
----------	---	--------------

Uwagi	Remarks
CTR LUBLIN aktywny w godzinach pracy organu TWR Lublin.	LUBLIN CTR active during the operational hours of Lublin TWR.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
TWR	LUBLIN WIEŻA LUBLIN TOWER	136.430	-	-	MON 0400 - TUE 0100 (MON 0300 - TUE 0000) TUE 0400 - WED 0100 (TUE 0300 - WED 0000) WED 0400 - THU 0100 (WED 0300 - THU 0000) THU 0400 - FRI 0100 (THU 0300 - FRI 0000) FRI 0400 - SAT 0100 (FRI 0300 - SAT 0000) SAT 0400 - SUN 0100 (SAT 0300 - SUN 0000) SUN 0400 - MON 0100 (SUN 0300 - MON 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

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

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	ISWI	CH56Y	H24	51 14 35.3 N 022 43 34.3 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/May 20)	SWI	112.200 MHz CH59X	H24	51 14 10.2 N 022 41 07.7 E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).



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
ILS GP	-	330.950 MHz	H24	51 14 35.3 N 022 43 34.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 58 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/May 20) CAT. II	ISWI	111.950 MHz	H24	51 14 13.5 N 022 41 31.3 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

2.20.1	Od temperatury 25°C i wyżej samoloty kodu referencyjnego C, D – zawracanie na RWY tylko na końcach RWY. Promień skrętu w czasie zawracania powinien być tak duży, jak to możliwe.	From 25°C and more reference codes C, D aircraft – turning on RWY only on RWY ends. A radius of turn while backtrack should be as large as possible.
2.20.2	Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.	Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.
2.20.3	Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.	Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the handling agent's representative.
2.20.4	Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego z elementami odbłaskowymi.	All persons carrying out their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear bright coloured tops of their outdoor clothing or yellow or orange vests with reflective elements.
2.20.5	Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do minimum dwóch drzwi pasażerskich i obowiązkowej asyście pojazdu straży pożarnej.	The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at minimum two passenger doors and mandatory assistance of a fire fighting vehicle.
2.20.6	Odladzanie tylko na stanowisku 10 przy wyłączonych silnikach. W wyjątkowych sytuacjach po wcześniejszym uzgodnieniu z Dyżurnym Operacyjnym Portu samoloty o napędzie odrzutowym mogą być odladzone na uruchomionych silnikach.	De-icing possible only on stand No. 10 with engines turned off. In exceptional cases, jet aircraft may be de-iced with engines turned on after prior arrangement with the Airport Duty Officer.

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

NIL

NIL

EPLB 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
-----------	----------------	-------------------

2.22.1	<p><b>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</b></p> <p>W TMA Lublin zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.</p> <p>W TMA LUBLIN obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla betonowych RWY 07 oraz RWY 25 lotniska Lublin. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 07 i RWY 25.</p> <p>Procedury SID i STAR w TMA LUBLIN zaprojektowane zostały według kryteriów dla PBN RNP 1. W celu wykonania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNP 1.</p>	<p><b>IFR FLIGHT PROCEDURES</b></p> <p>Within the LUBLIN TMA, procedural approach control service is provided. Radar vectoring is not available.</p> <p>Within the LUBLIN TMA, RNP 1 SID and STAR procedures apply for concrete RWY 07 and RWY 25 of Lublin aerodrome. The RNP STAR procedures end at the IAFs of the RWY 07 and RWY 25 instrument approach procedures.</p> <p>The SID and STAR procedures for the LUBLIN TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNP 1 operations.</p>
--------	---	--

Statki powietrzne niezdolne do wykonywania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z organem ATC. Takie statki powietrzne mogą spodziewać się wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/DME SWI opublikowanej na mapie AD 2 EPLB 5-1-1.

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

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

Należy pamiętać, że w CTR EPLB oraz TMA EPLB do poziomu FL 95 obowiązuje klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR i TMA EPLB, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLB 2.22.3.2.5.2.

## 2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

### 2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID
- Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID
- Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierdzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

### 2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP1
- 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 or VOR or RNAV GNSS) i lądowanie.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP1
- Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

### 2.22.2.3 RUCH SZKOLNY I TRENINGOWY IFR

- a) W warunkach VMC
- Zniżyć do wysokości 1500 ft AMSL i wykonać dolot do punktu SIERRA lub TANGO. Oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN.
- b) W warunkach IMC
- Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

**We wszystkich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na statki powietrzne w locie VFR mogące oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska. Krążenie z widocznością jest dozwolone wyłącznie po południowej stronie lotniska.**

Aircraft not capable of RNP 1 operations are to advise ATC on first contact. Such aircraft may expect instructions to fly one of the SWI DVOR/DME arrival routes published on chart AD 2 EPLB 5-1-1.

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

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

It should be remembered that the EPLB CTR and EPLB TMA up to FL 95 are Class D airspace. Caution shall be exercised due to increased VFR traffic within the EPLB CTR and TMA, especially in case of radio communication failure on VFR flights which may be holding at the VFR points: TANGO north of AD and SIERRA south of AD at 1500 ft AMSL, according to AD 2 EPLB 2.22.3.2 5.2.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS DEPARTING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flights on SIDs

Set the transponder to 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

Radio communication failure procedure for flights other than SIDs

Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

## ARRIVING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flights on RNP1 STARS

If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR or RNAV GNSS) approach and land.

Radio communication failure procedure for flights other than RNP1 STARS

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue the flight to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

## IFR TRAINING TRAFFIC

In VMC

Descend to 1500 ft AMSL and arrive at the point SIERRA or TANGO. Hold for light signals emitted from the LUBLIN TWR.

In IMC

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

**In all cases attention should be paid to possible VFR flights holding at the VFR points. TANGO north of the aerodrome and SIERRA south of the aerodrome. Visual circling is possible only on the southern part of the aerodrome.**

**2.22.2.4 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH**

Loty szkolne IFR w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od LUBLIN TWR. Tel. +48-22-574-7746.

Loty techniczne w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od LUBLIN TWR. Tel. +48-22-574-7746.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

**2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR****2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR LUBLIN:**

<b>DELTA</b>	51 20 44 N 022 38 26 E	na południe od m. Niemce - szklarnie
<b>BRAVO</b>	51 05 25 N 022 17 16 E	m. Borzechów - stadion
<b>ROMEO</b>	51 19 42 N 022 59 49 E	kopalnia Bogdanka
<b>JULIETT</b>	51 06 03 N 022 34 58 E	m. Jabłonna-Majątek - jezioro
<b>KILO</b>	51 06 57 N 022 45 43 E	m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg
<b>LIMA</b>	51 18 14 N 022 52 13 E	m. Łęczna - most
<b>ECHO</b>	51 09 38 N 022 56 43 E	m. Biskupice - skrzyżowanie
<b>PAPA</b>	51 07 48 N 022 50 13 E	na zachód od m. Piaski
<b>SIERRA</b>	51 13 18 N 022 44 31 E	m. Franciszków - przejazd kolejowy
<b>TANGO</b>	51 16 49 N 022 42 14 E	m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości
<b>WHISKEY</b>	51 20 59 N 022 20 42 E	m. Garbów - kościół
<b>ZULU</b>	51 10 40 N 022 31 42 E	Zalew Zemborzycki

**2.22.3.2 Trasy VFR**

**Trasa VFR nr 1:** punkt WHISKEY (m. Garbów - kościół) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 2:** punkt DELTA (na południe od m. Niemce - szklarnie) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 3:** punkt ROMEO (kopalnia Bogdanka) – punkt LIMA (m. Łęczna - most) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 4:** punkt ECHO (Biskupice - skrzyżowanie) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 5:** punkt PAPA (na zachód od m. Piaski) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 6:** punkt KILO (m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 7:** punkt BRAVO (m. Borzechów - stadion) – punkt JULIETT (m. Jabłonna-Majątek - jezioro) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 8:** punkt ZULU (Zalew Zemborzycki) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN.

**2.22.3.2.1** Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPLB i w kręgu oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

**2.22.3.2.2** Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a) wlot w CTR/TMA LUBLIN odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR LUBLIN. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;

b) jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR LUBLIN przed wlotem do CTR/TMA LUBLIN.

**TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS**

IFR training flights within the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TWR and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Technical flights within the the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TWR and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

**VFR FLIGHT PROCEDURES****List of visual reference points to be used in VFR arrivals and departures to/from LUBLIN CTR:**

<b>DELTA</b>	51 20 44 N 022 38 26 E	south of Niemce town - greenhouses
<b>BRAVO</b>	51 05 25 N 022 17 16 E	Borzechów - stadium
<b>ROMEO</b>	51 19 42 N 022 59 49 E	Bogdanka mine
<b>JULIETT</b>	51 06 03 N 022 34 58 E	Jablonna-Majątek town -lake
<b>KILO</b>	51 06 57 N 022 45 43 E	Majdanek Kozicki town - road crossing
<b>LIMA</b>	51 18 14 N 022 52 13 E	Łęczna town - bridge
<b>ECHO</b>	51 09 38 N 022 56 43 E	Biskupice town - intersection
<b>PAPA</b>	51 07 48 N 022 50 13 E	south of Piaski town
<b>SIERRA</b>	51 13 18 N 022 44 31 E	Franciszków town - level crossing
<b>TANGO</b>	51 16 49 N 022 42 14 E	Turka town - forest south-east of the town
<b>WHISKEY</b>	51 20 59 N 022 20 42 E	Garbów town - church
<b>ZULU</b>	51 10 40 N 022 31 42 E	Zemborzycki Reservoir

**VFR routes**

**VFR route No. 1:** point WHISKEY (Garbów town - church) – point TANGO (Turka town - forest to the south-east) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 2:** point DELTA (south of Niemce town - greenhouses) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 3:** point ROMEO (Bogdanka mine) – point LIMA (Łęczna town - bridge) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 4:** point ECHO (Biskupice town - intersection) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 5:** point PAPA (west of Piaski town) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 6:** point KILO (Majdanek Kozicki town - road crossing) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 7:** point BRAVO (Borzechów town - stadium) – JULIETT – (Jablonna-Majątek town - lake) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 8:** point ZULU (Zemborzycki Reservoir) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome.

Flights along the VFR routes in controlled airspace of EPLB and in the holding pattern shall be conducted at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

entry into the LUBLIN CTR/TMA is subject to clearance from LUBLIN TWR. The clearance can be forwarded by WARSZAWA FIS;

unless instructed otherwise by the WARSZAWA FIS officer, the flight crew shall contact LUBLIN TWR prior to entry into the LUBLIN CTR/TMA.

2.22.3.2.3	Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: SIERRA lub TANGO. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.	In high traffic density an aircraft flying under VFR may expect holding at the points: SIERRA or TANGO. The holding procedure shall be flown at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.
2.22.3.2.4	Start w CTR LUBLIN z miejsca innego niż lotnisko LUBLIN jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia LUBLIN TWR. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z LUBLIN TWR.	A take-off within the LUBLIN CTR from a site other than LUBLIN aerodrome is subject to clearance from LUBLIN TWR. If no two-way radio communication with LUBLIN TWR can be established from the departure site, the clearance must be obtained by telephone and the communication must be established immediately after take-off.
2.22.3.2.5	Utrata łączności w locie VFR	Radio communication failure during VFR flight
2.22.3.2.5.1	Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR/TMA LUBLIN, wlot do CTR/TMA LUBLIN jest zabroniony.	In the event of radio communication failure before entry into the LUBLIN CTR/TMA, the entry is forbidden.
2.22.3.2.5.2	Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA LUBLIN i nastąpi utrata łączności w locie, należy:	If an aircraft has obtained permission to enter the LUBLIN CTR/TMA and a radio communication failure occurs in flight, the following procedures shall be observed:
a)	w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska: <ul data-bbox="311 638 885 1153" style="list-style-type: none"><li>- wykonać dolot do punktu TANGO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;</li><li>- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;</li><li>- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem TANGO do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem TANGO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.</li></ul>	during arrival and approach from the northern side of the aerodrome: <ul data-bbox="965 638 1517 1153" style="list-style-type: none"><li>- proceed to point TANGO and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower;</li><li>- during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights;</li><li>- after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- after receiving a red signal, hold at point TANGO until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at TANGO for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- after landing leave the RWY by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.</li></ul>
b)	w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska: <ul data-bbox="311 1198 885 1702" style="list-style-type: none"><li>- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;</li><li>- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;</li><li>- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem SIERRA do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem SIERRA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;</li><li>- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.</li></ul>	during arrival and approach from the southern aerodrome side: <ul data-bbox="965 1198 1517 1702" style="list-style-type: none"><li>- proceed to point SIERRA and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower.</li><li>- during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights.</li><li>- after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- after receiving a red signal hold at point SIERRA until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at point SIERRA for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;</li><li>- after landing leave the RWY immediately by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.</li></ul>
c)	jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem TANGO/SIERRA na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.	if possible, hold at point TANGO/SIERRA at an altitude of 1500 ft AMSL and watch out for flights in the circuit.
2.22.3.2.5.3	Jeśli to możliwe, powyższe zasady dotyczą również szybowców i innych statków powietrznych bez napędu.	If possible, the above rules are also applicable to gliders and other non-powered aircraft.
2.22.4	<b>LOTY SPECJALNE VFR</b> 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).	<b>SPECIAL VFR FLIGHTS</b> If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

#### 2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

RWY 25 może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

##### 2.22.5.1 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.5.1.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli:

- a) RVR na jednym z trzech punktów pomiarowych osiągnie 800 m z tendencją pogarszania widzialności,
- b) lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft z tendencją obniżenia podstawy.

2.22.5.1.2 Wprowadzenie LVP nastąpi, jeśli widzialność RVR zmniejszy się w jednym z trzech punktów pomiarowych RVR poniżej 550 m lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie do 200 ft i niżej.

2.22.5.1.3 Odwołanie LVP nastąpi, jeśli widzialność RVR w trzech punktach pomiarowych wzrośnie do 600 m RVR lub więcej i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba wzrośnie powyżej 200 ft z tendencją dalszej poprawy.

##### 2.22.5.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

2.22.5.2.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".

2.22.5.2.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z konieczności zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi oraz warunku kołowania w tył po pasie w TWY A dla lądujących statków powietrznych.

2.22.5.2.3 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 25 i RWY 07. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

2.22.5.2.4 Operacje lądowania na lotnisku EPLB w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) – lądowanie CAT II RWY 25 przy RVR nie mniej jak 300 m na wszystkich trzech punktach pomiarowych.

2.22.5.2.5 W czasie trwania LVP kołowanie na APRON 1 lub APRON 2 odbywa się w asyście FOLLOW ME.

2.22.5.2.6 Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty Follow Me. Na pozostałych drogach kołowania asysta Follow Me jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

Minimalną wartością do kołowania po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej lub za Follow Me jest RVR nie mniejsza niż 75 m.

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.

#### LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

RWY 25 is suitable for ILS Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Operability of necessary facilities is a requirement to carry out Cat. II operations.

##### Criteria for the initiation and termination of LVP

The LVP preparation phase will be commenced when:

RVR at one of the three reporting positions reaches 800 m with a tendency of deterioration of visibility,

or the base of cloud covering more than half the sky falls to 300 ft with a tendency of lowering the base.

LVP operations will be commenced if the RVR reduces at one of the three RVR reporting positions below 550 m or the base of cloud covering more than half the sky falls to 200 ft and less.

LVP will be terminated if the RVR increases at three reporting points to 600 m or more and the base of cloud covering more than half the sky increases above 200 ft with a tendency of further improvement.

##### Description of Low Visibility Operations (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the necessity of increased spacing between arriving aircraft and a requirement for landing aircraft to backtrack into TWY A .

Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 25 and RWY 07. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

Low visibility landing operations (LVP) at EPLB aerodrome – RWY 25 CAT II landing with RVR not less than 300 m at all three reporting positions.

During LVP, taxiing to APN 1 or APN 2 is performed with the marshaller's assistance.

Taxiing on TWYs equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of the FOLLOW ME. Assistance of FOLLOW ME is required on other TWYs when the RVR falls below 550 m.

The minimum RVR value for taxiing along taxiways equipped with working centre line lights or after Follow Me is less than 75 m.

2.22.5.2.7	Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR EPLB użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działania opisane w punktach od 2.22.5.2.1 do 2.22.5.2.2 nie będą stosowane.	Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach, on initial contact with EPLB TWR. In such circumstances measures described in items 2.22.5.2.1 to 2.22.5.2.2 above will not be applied.
------------	--	---

EPLB AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku LUBLIN dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.	Air carriers should ensure that the handling agent at LUBLIN aerodrome has a tow bar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the handling agent.
2.23.2	Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.	Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.
2.23.3	Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.	Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Airport Duty Officer.
2.23.4	Brak możliwości płatności gotówką za paliwo Jet A-1 oraz Avgas 100LL.	Payment in cash for Jet A-1 and Avgas 100LL unavailable.
2.23.5	Zamiar tankowania paliwa Avgas należy zgłosić w punkcie 18 planu lotu lub przy pierwszym kontakcie radiowym: znak wywoławczy: „Lublin Koordynacja” częstotliwość 131,505 MHz.	An intention to refuel with Avgas shall be notified in point 18 of the flight plan or while initial radio contact: call sign: "Lublin Coordination", frequency 131.505 MHz.
2.23.6	Podmioty nie posiadające indywidualnej umowy z LOTOS S.A. na tankowanie po godzinie 22.00 LMT płacą dodatkowo 500 PLN za obsługę w nocy.	The entities which do not have individual contracts with LOTOS S.A. for refuelling after 22.00 LMT shall pay additionally PLN 500 for night service.
2.23.7	Stanowisko postojowe nr 9 dostępne tylko na indywidualną decyzję Dyżurnego Operacyjnego Portu	Aircraft stand No. 9 available only at the discretion of the Aerodrome Duty Officer.
2.23.8	<b>MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA</b>	<b>BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC IN THE VICINITY OF THE AERODROME</b>
2.23.8.1	<b>Migracja ptaków</b> Przeloty stad gawronów (do kilkuset osobników) przecinających oś RWY 07 z południa na północ, na około 1 km przed i za progiem RWY 07, około godziny przed i po wschodzie słońca oraz z północy na południe na godzinę przed i po zachodzie słońca przez cały rok.	<b>Bird migration</b> Passages of flocks of rooks (up to several hundred individuals) crossing RWY 07 centre line from the south to the north, about 1 km before and behind RWY 07, about an hour before and after sunrise and from the north to the south - before and after sunset throughout the year.
2.23.8.2	<b>Ostrzeżenie</b> Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie drogi startowej ze zwierzętami związane z wzmożoną aktywnością ptaków: gawron – cały rok, najwięcej październik, listopad, szpak – od lutego do czerwca, mewa siwa – wrzesień, listopad, myszół – cały rok, mewa śmieszka – marzec, listopad, pustulka – cały rok, najwięcej od sierpnia do stycznia, czajka – od lutego do kwietnia, bocian biały – od marca do lipca, jaskółka dymówka – od marca do sierpnia, kwiczoł – od października do marca.  Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: jerzyki, zające, lisy.	<b>Warning</b> There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals in the vicinity of the RWY due to increased bird activity: rook – throughout the year, October and November the most, starling – from February to June, grey seagull – September, November, buzzard – throughout the year, black-headed gull – March, November, kestrel – throughout the year, from August to January the most, lapwing – from February to April, white stork – from March to July, barn swallow – from March to August, fieldfare – from October to March.  Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: swifts, hares, foxes.

EPLB AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPLB 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPLB 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
AD 2 EPLB 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLB 4-2-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)
AD 2 EPLB 4-2-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLB 5-1-1	RWY 07/25	RWY 07/25
AD 2 EPLB 5-3-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)

AD 2 EPLB 5-3-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLB 6-1-1	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-1-3	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-1	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-3	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-5	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-7	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

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

Brak penetracji.

No penetrations.

6.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL
----	---------------------	-----------------------

EPLL AD 2.9	<b>SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
-------------	--	--

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Znaki poziome i pionowe. Pozioma i pionowa numeracja miejsc postojowych.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>  Markings and signs. Horizontal and vertical numbers of aircraft stands.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <b>Oznakowanie dzienne:</b> <b>RWY:</b> THR, RCL, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe, TDZ, punktu celowania, płaszczyzny zawracania. <b>TWY A, B, C:</b> osi, krawędziowe, miejsca oczekiwania. <b>Światła:</b> <b>RWY:</b> THR, identyfikacji THR 25, krawędziowe, końcowe. <b>TWY A:</b> krawędziowe, światła bezpieczeństwa drogi startowej. <b>TWY B:</b> krawędziowe - na długości 188 m od RWY, światła bezpieczeństwa drogi startowej. <b>TWY C:</b> krawędziowe. Na odcinku 2425 - 2500 m RWY 25 przy THR 07 dla potrzeb manewru zawracania statków powietrznych wykonano pełną konstrukcję nawierzchni na całej szerokości. <b>Chorągiewki odblaskowe:</b> <b>TWY B:</b> krawędziowe - po obu stronach od 188 m do 440 m od THR 25.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <b>Markings:</b> <b>RWY:</b> THR, RCL, fixed distance, RWY designators, edge, TDZ, aiming point, turn pad. <b>TWY A, B, C:</b> centre line, edge, taxi holding position. <b>Lights:</b> <b>RWY:</b> THR, THR 25 identification, edge, end. <b>TWY A:</b> edge, runway security lighting. <b>TWY B:</b> edge - for a distance of 188 m from RWY, runway security lighting.  <b>TWY C:</b> edge. For backtrack manoeuvre within a distance of 2425 - 2500 m of RWY 25 THR 07 full construction of pavement has been completed across the entire width of the RWY. <b>Luminous flags:</b> <b>TWY B:</b> edge - on both sides from 188 m to 440 m from THR 25.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> Światła ochronne RWY na TWY A i TWY B.	<b>Other RWY protection measures</b> RWY guard lights for TWY A and TWY B.
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

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. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a> . Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.	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. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a> . Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.
---	--

EPLL AD 2.11	<b>ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED</b>
--------------	--	--

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Łódź	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Łódź
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-42-687-5860.	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultations. Phone: +48-42-687-5860.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En



7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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 Wyładowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-42-687-5860 Tel. kom.: +48-504-112-465 E-mail: lsm.lodz@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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-42-687-5860 Mobile: +48-504-112-465 E-mail: lsm.lodz@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office</u> Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

<b>EPLL AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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
07L	71.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 49 F/A/W/T. CONC/ASPH	51 42 58.40 N 019 22 19.88 E 111.2	591.9 587.6
25R	251.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 49 F/A/W/T. CONC/ASPH	51 43 25.21 N 019 24 22.75 E 110.9	606.3 596.5
07R	71.00°GEO	700 x 175	Trawiasta/Grass	51 43 09.48 N 019 23 47.99 E 111.0	579.0
25L	251.00°GEO	700 x 175	Trawiasta/Grass	51 43 16.98 N 019 24 22.41 E 111.0	602.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
07L	Patrz/See 2-1-1.	NIL	60 x 300	2620 x 300	210 x 90	Patrz: AD 2 EPLL 2-1-1/See: AD 2 EPLL 2-1-1
25R	Patrz/See 2-1-1.	NIL	60 x 300	2620 x 300	120 x 90	Patrz: AD 2 EPLL 2-1-1/See: AD 2 EPLL 2-1-1
07R	NIL	NIL	NIL	760 x 185	NIL	NIL
25L	NIL	NIL	NIL	760 x 185	NIL	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
07L) Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy", "prawy" ("L", "R").	07L) No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.
25R) Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy", "prawy" ("L", "R").	25R) No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.
07R) Oznaczenia drogi startowej podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	07R) RWY designations mentioned in column 1 are not painted on the RWYs since these are grass RWYs.
25L) Oznaczenia drogi startowej podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	25L) RWY designations mentioned in column 1 are not painted on the RWYs since these are grass RWYs.

<b>EPLL AD 2.13</b>	<b>DŁUGOŚCI DEKLAROWANE</b>	<b>DECLARED DISTANCES</b>
---------------------	-----------------------------	---------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07L	2500	2560	2500	2500
25R	2500	2560	2500	2500
07R	700	700	700	700
25L	700	700	700	700

Uwagi	Remarks
2.13.1 - Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy" ("L"), "prawy" ("R").	2.13.1 - No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.

EPLL 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07L	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	59	NIL
25R	ALPA ATA cat. I SFL	900 m LIH SFL 30 m - 900 m CAT I	G Światła identyfikacji progów (białe światła błyskowe) /Threshold identification lights (flashing white lights)	NIL	PAPI 3° left	52	NIL
Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT	
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour	
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9	
07L	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL	
25R	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL	
Uwagi				Remarks			
2.14.1 - Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy" ("L"), "prawy" ("R").				2.14.1 - No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY			

EPLL AD 2.15		INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL	
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPLL 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPLL 1-1-1.	
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania TWY: A, B, C - światła krawędziowe - LIH, trzy stopnie intensywności. TWY B - światła krawędziowe - od RWY do 188 m.	TWY edge and centre line lighting TWYs: A, B, C - edge lights - LIH, three stages of intensity. TWY B - edge lights - from RWY to 188 m.	
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe zgodne z wymogami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements.	
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL	

EPLL AD 2.16		STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progów 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.	Rozporządzone długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL	
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL	
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL	

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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 Languages
1	2	3	4
<b>ŁÓDŹ CTR</b> Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 39 28 N 019 09 31 E 51 42 28 N 019 07 54 E 51 45 17 N 019 08 10 E 51 48 18 N 019 18 48 E 51 49 22 N 019 24 51 E 51 50 13 N 019 36 07 E 51 44 15 N 019 39 23 E 51 39 39 N 019 23 52 E 51 38 01 N 019 17 21 E 51 37 54 N 019 15 47 E 51 39 28 N 019 09 31 E	1700 ft GND	[D]	ŁÓDŹ WIEŻA (124.230 MHz) PL ŁÓDŹ TOWER (124.230 MHz) EN

<b>5</b>	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
----------	--	--------------

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
CTR ŁÓDŹ aktywny w godzinach pracy organu TWR Łódź.	ŁÓDŹ CTR active during the operational hours of Łódź TWR.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
TWR	ŁÓDŹ DELIVERY	120.005	-	-	0600-2200 (0500-2100)
TWR	ŁÓDŹ WIEŻA ŁÓDŹ TOWER	124.230	-	-	0600-2200 (0500-2100)
ATIS	-	135.680	-	-	H24

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

<b>EPLL AD 2.19</b>	<b>RADIOWE POMOCE Nawigacyjne i Lądowania</b>	<b>RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS</b>
---------------------	---	--

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	LOD	CH42X	H24	51 43 24.8 N 019 24 01.7 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Aug 14)	LOZ	112.400 MHz CH71X	H24	51 46 33.9 N 019 37 29.3 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (do FL500). Wskazania DME w sektorze 340°-160° do wysokości 4000 ft w odległości 0-20 NM nie mogą być używane do celów nawigacyjnych. Designated operational coverage: 150 NM (up to FL500). DME indications in the 340°-160° sector up to 4000 ft at a distance of 0-20 NM shall not be used for navigational purposes.

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
ILS GP	-	329.600 MHz	H24	51 43 24.8 N 019 24 01.6 E	---	Pokrycie zapewnione do odległości 8,4 NM na wysokości 1500 ft. Potwierdzono możliwość wykonania procedury podejścia ILS. Designated coverage 8.4 NM at 1500 ft. Possibility of performing the ILS approach procedure confirmed. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Apr 21) CAT. I	LOD	110.500 MHz	H24	51 42 55.9 N 019 22 08.4 E	---	Pokrycie zgodne 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
Wszelkie odchylenia lub zakłócenia w pracy DME LOZ lub ILS GP natychmiast zgłaszać do TWR EPLL.	Any deviation or disruption of DME LOZ or ILS GP signal shall be immediately reported to EPLL TWR.

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

Przed uruchomieniem silników na stanowisku postojowym załoga statku powietrznego nawiązuje łączność z TWR ŁÓDŹ w celu uzyskania zgody na uruchomienie oraz zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- informacje niezbędne dla odbicia lotu.

Na płycie postojowej wyznaczono stanowisko do odladzania statków powietrznych (patrz: AD 2 EPLL 1-1-1). Płaszczyna posiada oznakowanie poziome i oświetlenie linii kołowania na/z płaszczyny do odladzania jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

- a) Płaszczyna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu A, B, C, D.
- b) W związku z możliwością zalegania na nawierzchni (w niewielkiej ilości) płynu do odladzania, podczas wkołowania/wykołowania na/z płaszczyny może wystąpić okresowe obniżenie współczynnika szorstkości.
- c) Odladzanie statków powietrznych możliwe jest przy włączonych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami).
- d) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał o zakończeniu procedury odladzania.
- e) Z powodu ograniczonej przepustowości wydzielonej płaszczyny do odladzania, mogą wystąpić opóźnienia w realizacji procedury odladzania, dlatego dopuszczalne jest odladzanie statków powietrznych na wszystkich stanowiskach płyty postojowej.

Before start-up, the crew shall contact ŁÓDŹ TWR for start-up and en-route clearance, providing the following information:

- aircraft call sign,
- parking position number,
- essential information for conducting the flight.

De-icing stand is designated on APN (see: AD 2 EPLL 1-1-1). The de-icing pad has markings and taxiing line lighting. The following conditions are applied for use of the de-icing pad:

- a) De-icing pad is designated for ICAO Code A, B, C, D aircraft.
- b) Due to the possibility of remaining of de-icing liquid on the surface (in slight amounts), adhesion coefficient may be temporarily lowered during taxiing in/out from the de-icing pad.
- c) De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and with the assistance of the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers).
- d) Crew must be notified when de-icing has been completed.
- e) Since delays in fulfilling de-icing requests may occur due to limited capacity of designated de-icing pad, de-icing of aircraft is allowed on all apron stands.

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

NIL

NIL

EPLL AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

### 2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA ŁÓDŹ zapewniana jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

### PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the ŁÓDŹ TMA, procedural approach control service is provided. Radar vectoring is not available.

W TMA ŁÓDŹ obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla betonowych RWY 07 oraz RWY 25 lotniska Łódź. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 07 i RWY 25.

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

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Takie statki powietrzne mogą się spodziewać wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/DME LOZ opublikowanej na mapie AD 2 EPLL 5-2-1. W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów.

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

Po uzyskaniu zgody ATC, w celu przyspieszenia obsługi ruchu, statek powietrzny może samodzielnie ustabilizować się na kursie początkowym podejścia do RWY 25.

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

Należy pamiętać, że w CTR EPLL obowiązuje klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR EPLL, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: YANKEE na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLL 2.22.1.6.

## 2.22.1.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

### 2.22.1.1.1 PROCEDURA OGÓLNA PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID I STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNP 1

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście VOR RWY 25 i lądowanie na betonowej RWY 25 lub z północnym okrążeniem do RWY 07 (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

### 2.22.1.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

### 2.22.1.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNP 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 VOR lub RNAV GNSS) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości na mapach STAR.
- W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście VOR RWY 25 i lądowanie na betonowej RWY 25 lub z północnym okrążeniem do RWY 07 (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

#### UWAGA

Within the ŁÓDŹ TMA, RNP 1 SID and STAR procedures are applicable for concrete RWY 07 and RWY 25 at Łódź aerodrome. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of instrument approach procedures for RWY 07 and RWY 25.

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

Aircraft not approved for RNP 1 operations shall report this upon first radio contact with ATC. Such aircraft may expect instructions to follow one of arrival routes to the LOZ DVOR/DME detailed on chart AD 2 EPLL 5-2-1. Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts.

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

After receiving an ATC clearance, an aircraft may, for traffic expedition, be aligned with the heading of the initial approach to RWY 25.

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

It should be noted that the EPLL CTR is covered by Class D airspace. Caution should be kept due to high VFR traffic density within the EPLL CTR, especially in the event of radio communication failure in VFR traffic that may hold at the VFR points: YANKEE to the north and SIERRA to the south of the aerodrome at an altitude of 1500 ft AMSL, according to point AD 2 EPLL 2.22.1.6.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

### GENERAL PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDs OR STARs AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNP 1 OPERATIONS

Set the transponder to 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the flight level last assigned by ATC. Overhead the LOZ DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then execute a VOR RWY 25 approach and land on paved RWY 25 or fly the northern circle to RWY 07 (depending on the wind direction and other circumstances).

### RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SIDs

Set the transponder to 7600. Continue according to the assigned and confirmed SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

### RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STARs

AIRCRAFT APPROVED FOR RNP 1 OPERATIONS:

- If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (VOR or RNAV GNSS) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the STAR charts.
- If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the last assigned flight level. Overhead the DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then execute a VOR RWY 25 approach and land on paved RWY 25 or fly the northern circle to RWY 07 (depending on the wind direction and other circumstances).

#### NOTE

We wszystkich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na statki powietrzne w locie VFR mogące oczekiwać na punktach VFR: YANKEE na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska. Krążenie z widocznością jest dozwolone wyłącznie po północnej stronie lotniska.

In all cases, particular attention shall be kept due to VFR flights that may hold at the VFR points: YANKEE to the north and SIERRA to the south of the aerodrome. Visual circling is allowed only on the northern side of the aerodrome.

### 2.22.1.2 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR w CTR i TMA ŁÓDŹ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ŁÓDŹ.

### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

IFR training flights within the ŁÓDŹ CTR and ŁÓDŹ TMA may be conducted after they have been notified by phone to ŁÓDŹ TWR and given ATC instructions.

Loty techniczne w CTR i TMA ŁÓDŹ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ŁÓDŹ.

Technical flights within the ŁÓDŹ CTR and ŁÓDŹ TMA may be conducted after they have been notified by phone to ŁÓDŹ TWR and given ATC instructions.

### 2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

#### 2.22.2.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR ŁÓDŹ:

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from the ŁÓDŹ CTR:

<b>CHARLIE</b>	51 43 55 N 018 57 13 E (miejsowość Choszczewo - skrzyżowanie)
<b>ECHO</b>	51 48 00 N 019 38 10 E (hala przemysłowa w miejscowości Teolin)
<b>GOLF</b>	51 41 26 N 019 08 02 E (stacja nadawcza BTS GSM w miejscowości Pelagia)
<b>HOTEL</b>	51 38 16 N 019 16 17 E (skrzyżowanie DK 14 z S14; 0,5 NM na zachód od miejscowości Chechło Drugie)
<b>KILO</b>	51 43 43 N 019 48 38 E (południowa strona miejscowości Koruszki)
<b>LIMA</b>	51 48 34 N 019 17 10 E (hale przemysłowe 1 NM na południowy zachód od Aleksandrowa Łódzkiego)
<b>ROMEO</b>	51 38 20 N 019 29 55 E (skrzyżowanie DK 1 z S8 na południe od miejscowości Rzgów)
<b>SIERRA</b>	51 41 25 N 019 26 36 E (południowy skraj stawów)
<b>WHISKEY</b>	51 44 40 N 019 07 12 E (miejsowość Kwiatkowice przy DK 710)
<b>X-RAY</b>	51 53 30 N 019 38 06 E (skrzyżowanie autostrad A1 i A2)
<b>YANKEE</b>	51 44 55 N 019 21 00 E (sklep Kaufland 1 NM na wschód od Konstancynowa Łódzkiego)

<b>CHARLIE</b>	51 43 55 N 018 57 13 E (Choszczewo - intersection)
<b>ECHO</b>	51 48 00 N 019 38 10 E (industrial hall in Teolin)
<b>GOLF</b>	51 41 26 N 019 08 02 E (BTS GSM transceiver station in Pelagia)
<b>HOTEL</b>	51 38 16 N 019 16 17 E (intersection of DK 14 and S14 roads; 0.5 NM to the west of Chechło Drugie)
<b>KILO</b>	51 43 43 N 019 48 38 E (southern side of Koruszki)
<b>LIMA</b>	51 48 34 N 019 17 10 E (industrial halls 1 NM to the south west of Aleksandrów Łódzki)
<b>ROMEO</b>	51 38 20 N 019 29 55 E (intersection of DK 1 and S8 roads to the south of Rzgów)
<b>SIERRA</b>	51 41 25 N 019 26 36 E (southern edge of ponds)
<b>WHISKEY</b>	51 44 40 N 019 07 12 E (Kwiatkowice near DK 710 road)
<b>X-RAY</b>	51 53 30 N 019 38 06 E (intersection of A1 and A2 motorways)
<b>YANKEE</b>	51 44 55 N 019 21 00 E (Kaufland 1 NM to the east of Konstancynów Łódzki)

#### 2.22.2.2 Dołoty i odloty VFR (patrz AD 2 EPLL 7-2-1) do/z lotniska Łódź odbywają się po następujących trasach:

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPLL 7-2-1) to/from Łódź aerodrome are conducted along the following VFR routes:

**Trasa VFR nr 1:** punkt CHARLIE - punkt WHISKEY - punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko Łódź;

**VFR route No. 1:** CHARLIE point - WHISKEY point - LIMA point - YANKEE point - Łódź aerodrome;

**Trasa VFR nr 2:** punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko Łódź;

**VFR route No. 2:** LIMA point - YANKEE point - Łódź aerodrome;

**Trasa VFR nr 3:** punkt X-RAY - punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko Łódź;

**VFR route No. 3:** X-RAY point - LIMA point - YANKEE point - Łódź aerodrome;

**Trasa VFR nr 4:** punkt KILO - punkt SIERRA - lotnisko Łódź. Trasa dostępna po uzyskaniu zezwolenia TWR EPLL;

**VFR route No. 4:** KILO point - SIERRA point - Łódź aerodrome. Route available after obtaining permission from EPLL TWR;

**Trasa VFR nr 5:** punkt ROMEO - punkt SIERRA - lotnisko Łódź.

**VFR route No. 5:** ROMEO point - SIERRA point - Łódź aerodrome.

**Trasa VFR nr 6:** punkt KILO - punkt ROMEO - punkt SIERRA - lotnisko Łódź.

**VFR route No. 6:** KILO point - ROMEO point - SIERRA point - Łódź aerodrome.

Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPLL i w kręgu oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

Flights along VFR routes within EPLL controlled airspace and in a holding pattern circle shall be conducted at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

#### 2.22.2.3 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a) wlot w CTR/TMA ŁÓDŹ odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR ŁÓDŹ. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;

a) Entry into the ŁÓDŹ CTR/TMA can be performed upon clearance issued by ŁÓDŹ TWR. The clearance may be received from WARSZAWA FIS;

b) Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR ŁÓDŹ przed wlotem do CTR/TMA ŁÓDŹ.

b) If not instructed otherwise by WARSZAWA FIS, radio communication shall be established with ŁÓDŹ TWR before entering the ŁÓDŹ CTR/TMA.

2.22.2.4	Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: <b>SIERRA</b> lub <b>YANKEE</b> . Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.	In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: <b>SIERRA</b> or <b>YANKEE</b> . Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.
2.22.2.5	Start w CTR ŁÓDŹ z miejsca innego niż lotnisko Łódź jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR ŁÓDŹ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR ŁÓDŹ.	Departure within the ŁÓDŹ CTR, from a place other than Łódź aerodrome is possible after obtaining clearance from ŁÓDŹ TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with ŁÓDŹ TWR shall be established immediately.
2.22.2.6	Utrata łączności w locie VFR	Radio communication failure in VFR flights
2.22.2.6.1	Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR/TMA ŁÓDŹ, wlot do CTR/TMA ŁÓDŹ jest zabroniony.	If radio communication fails before reaching the ŁÓDŹ CTR/TMA, entry into is forbidden.
2.22.2.6.2	Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA ŁÓDŹ i nastąpi utrata łączności w locie, należy:	If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the ŁÓDŹ CTR/TMA, the crew shall:
a)	w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:	a) when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:
-	wykonać dolot do punktu <b>YANKEE</b> i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Łódź;	- make an approach to reach <b>YANKEE</b> point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Łódź aerodrome;
-	w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;	- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;
-	po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- after receiving a green visual continuous signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem <b>YANKEE</b> do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- after receiving a red visual signal hold over <b>YANKEE</b> point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem <b>YANKEE</b> i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over <b>YANKEE</b> point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.	- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.
b)	w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:	b) when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:
-	wykonać dolot do punktu <b>SIERRA</b> i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Łódź;	- make an approach to reach <b>SIERRA</b> point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Łódź aerodrome;
-	w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;	- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;
-	po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- after receiving a green visual continuous signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem <b>SIERRA</b> do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- after receiving a red visual signal hold over <b>SIERRA</b> point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem <b>SIERRA</b> i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- if no signals have been received from the aerodrome control tower hold over <b>SIERRA</b> point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
-	po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.	- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.
c)	jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem <b>YANKEE/SIERRA</b> na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.	c) if possible, hold over <b>YANKEE/SIERRA</b> point at 1500 ft AMSL, paying attention to flights in the traffic circuit.
2.22.2.6.3	Jeśli to możliwe powyższe zasady dotyczą również szybowców i innych statków powietrznych bez napędu.	These rules also apply to gliders and other non-powered aircraft, if possible.
<b>2.22.3</b>	<b>LOTY SPECJALNE VFR</b>	<b>SPECIAL VFR FLIGHTS</b>
	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).	If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

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

- 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 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

#### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

Po lądowaniu następuje kołowanie/podlot na płytę postojową lub stanowisko postojowe portu lotniczego. Śmigłowce, które startują/lądują na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych, nie są zobowiązane do wykonywania podejścia do RWY w użyciu, tylko bezpośrednio do miejsca startu i lądowania na terenie WZL.

Śmigłowce LPR operacje startu i lądowania wykonują według własnej procedury lądowiska Łódź-Baza HEMS.

#### 2.22.5 ZMNIJSZONE MINIMA SEPARACJI NA RWY 07L/25R

Na lotnisku mogą być stosowane zmniejszone minima separacji na RWY 07L/25R dla statków powietrznych kategorii 1 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2000 kg lub mniejszej) zgodnie z Doc 4444, 7.11.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia lądowania statku powietrznego kategorii 1 jeżeli odlatujący statek powietrzny kategorii 1 lub 2 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej większej niż 2000 kg ale mniejszej niż 7000 kg; oraz statki powietrzne śmigłowe dwusilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej mniejszej niż 7000 kg) przekroczył skrzyżowanie RWY z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej (około 1250 m od progu RWY) jest w powietrzu lub jest w ruchu i opuści RWY bez zawracania.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia odlotu statku powietrznego kategorii 1, gdy poprzedzający odlatujący statek powietrzny jest kategorii 1 lub 2, jest w powietrzu i przekroczył skrzyżowanie RWY z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej.

Uwaga:

Załogi statków powietrznych planujące wykonywać niestandardowe manewry na drodze startowej, szczególnie w lotach szkolnych, muszą uzyskać zgodę ATC najwcześniej jak to jest możliwe.

#### 2.22.6 PROCEDURY PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

W warunkach ograniczonej widzialności, przy widzialności wzdłuż RWY (RVR) mniejszej niż 550 m i nie mniejszej niż 400 m, mogą odbywać się starty statków powietrznych kodu referencyjnego A, B, C i D.

Określenie warunków meteorologicznych następuje na podstawie informacji otrzymywanych z systemu AWOS lub od Obserwatora Lotniskowej Stacji Meteorologicznej.

Elementy naziemnego wyposażenia nawigacyjnego niezbędne dla potrzeb zabezpieczenia startów w warunkach ograniczonej widzialności:

- światła krawędziowe na TWY A, C;
- oznakowanie pionowe podświetlane na RWY 07L/25R oraz TWY A, C;

Except situations when a relevant unit clears 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.

#### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Łódź aerodrome perform landing 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.

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to an apron or aircraft stand of the airport. Helicopters which take-off/land at the Wojskowe Zakłady Lotnicze site are not obliged to approach the runway in use but the direct place of take-off and landing at the Wojskowe Zakłady Lotnicze site.

The air rescue (LPR) helicopters perform take-off and landing operations according to their own procedure at the Łódź-HEMS base.

#### REDUCED SEPARATION MINIMA ON RWY 07L/25R

At the aerodrome, reduced separation minima may be applied on RWY 07L/25R for Category 1 aircraft (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less) as specified in ICAO Doc 4444, 7.11.

Attention should be paid to possible Category 1 aircraft landings when a departing Category 1 aircraft or Category 2 aircraft (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg; and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg) has crossed the intersection of the RWY with the access road to the fire station (about 1250 m from RWY THR), is airborne or moving and will exit the RWY without turning back.

Attention should be paid to possible Category 1 aircraft departures when a preceding Category 1 or Category 2 aircraft is airborne and has crossed the intersection of the RWY with the access road to the fire station.

Note:

Flight crews intending to carry out non-standard manoeuvres on the RWY, especially during training flights, have to obtain ATC permission as early as possible.

#### LOW VISIBILITY PROCEDURES

During LVP where the RVR is less than 550 m and not more than 400 m, take-offs of Code A, B, C and D aircraft may be performed.

The meteorological conditions are specified on the basis of information obtained from the AWOS or aerodrome meteorological observer.

Elements of ground-based navigation equipment necessary for safeguarding low-visibility take-offs:

- TWY A and C edge lights;
- illuminated signs on RWY 07L/25R and TWYs A, C;



Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu:

- RWY 07L/25R;
- TWY A, C;
- APN.

W czasie procedur przy ograniczonej widzialności nie są dopuszczalne starty, lądowania oraz ruch po polu ruchu naziemnego śmigłowców na płozach z wyjątkiem śmigłowców LPR, które mogą odlatywać w następujących warunkach RVR dla progu 25:

- pora dzienna – 400 m;
- pora nocna – 800 m.

Po wylądowaniu, na prośbę załogi statku powietrznego będzie zapewniona asysta samochodu FOLLOW ME podczas kołowania z RWY na APN.

**2.22.6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności**

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft (90 m).

**2.22.6.2 Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności**

Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się poniżej 200 ft (60 m).

W czasie obowiązywania procedur przy ograniczonej widzialności ruch pojazdów na polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

**2.22.6.3 Odwołanie procedur przy ograniczonej widzialności**

Odwołanie procedury przy ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft (60 m) z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

Elements of the movement area available for use by aircraft during take-off:

- RWY 07L/25R;
- TWYs A, C;
- APN.

During LVP, no skid-fitted helicopter take-offs, landings and movements on the movement area are allowed except for Medical Air Rescue helicopters which may departure in the following RVR conditions for THR 25:

- by day – 400 m;
- by night – 800 m.

After landing, a FOLLOW ME escort will be provided at the request of the flight crew when taxiing from the RWY to the APN.

**LVP preparation phases**

An LVP preparation phase shall be commenced when the RVR at at least one measuring point falls to 800 m and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft (90 m) or less.

**Initiation of LVP**

The LVP shall be initiated when the RVR at at least one measuring portion of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 200 ft (60 m) or less.

During LVP, the movements of vehicles on the manoeuvring area shall be reduced to the necessary minimum.

**Termination of LVP**

The LVP shall be terminated when the RVR at all measuring RWY portions increases to 550 m and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft (60 m) or more and a continuing improvement for more than 10 minutes is anticipated.

EPLL AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

**2.23.1** Na powierzchni drogi startowej przed THR 07 wprowadzono oznakowanie poziome płaszczyzny do zawracania dla samolotów.  
W celu ułatwienia zawracania statków powietrznych, pierwsza para lamp krawędziowych drogi startowej przy THR 07 typu zagłębionego.  
Nośność nawierzchni poboczny na odcinku 75 m od THR 07 taka sama jak RWY.

The RWY surface before THR 07 is provided with a turn pad marking for aeroplanes.  
To facilitate a backtrack manoeuvre, the first pair of the edge lights next to THR 07 are inset lights.  
The strength of the runway shoulders on the first 75 m from THR 07 is the same as the strength of the RWY.

**2.23.2** W części południowo-wschodniej lotniska, w pobliżu trawiastej drogi startowej 07R/25L, wyznaczono trawiastą płytę postojową. Płyta przeznaczona jest dla stałych użytkowników lotniska ruchu General Aviation. Wyznaczona za pomocą niebieskich chorągiewek. Odpowiedzialność za kołowanie i utrzymanie należytej separacji pomiędzy statkami powietrznymi ponoszą użytkownicy.  
Kołowanie wszystkich ACFT po zachodzie słońca na nieoświetlonej części TWY B odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

In the south-eastern part of the aerodrome, near the grass RWY 07R/25L, a grass APN is designated. The APN is intended for use by the aerodrome regular general aviation users. It is delineated by blue flags. Responsibility for the taxiing and maintaining proper separation between aircraft shall be held by the users.

Taxiing of all ACFT after sunset on the unlit part of TWY B to be conducted only with FOLLOW ME guidance.

**2.23.3 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE PUNKTÓW OSI DROGI KOŁOWANIA**

**GEOGRAPHICAL COORDINATES OF THE AXIS POINTS OF TWY**

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	51 43 24.70	019 24 20.43		10	51 43 19.12	019 24 29.11		19	51 43 32.39	019 24 06.08
2	51 43 24.06	019 24 17.47		11	51 43 17.61	019 24 30.03		20	51 43 31.81	019 24 03.45
3	51 43 00.17	019 22 27.97		12	51 43 26.48	019 24 21.33		21	51 43 30.85	019 23 59.02
4	51 43 59.58	019 22 25.29		13	51 43 29.31	019 24 19.62		22	51 43 31.15	019 24 05.25
5	51 43 58.65	019 22 23.87		14	51 43 31.50	019 24 16.95		23	51 43 28.71	019 24 06.62
6	51 43 58.89	019 22 22.14		15	51 43 32.51	019 24 15.14		24	51 43 28.16	019 24 08.59

7	51 43 59.76	019 22 23.23		16	51 43 33.11	019 24 12.98		25	51 43 29.90	019 24 16.57
8	51 43 24.17	019 24 23.02		17	51 43 33.04	019 24 09.45		-	-	-
9	51 43 22.71	019 24 24.78		18	51 43 32.97	019 24 08.76		-	-	-

**2.23.4 ZGLASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROŻEŃ**

Zarządzający lotniskiem Łódź zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:

- przeszkód lotniczych i możliwości powstania wzbudzonej turbulencji;
  - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
  - oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami;
  - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania;
  - nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia;
  - inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
- Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@airport.lodz.pl.

**2.23.5 AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA**

Na lotnisku i w jego okolicach występuje wzmożona aktywność średnich i dużych ptaków.

Zalecana wzmożona czujność przy starcie i lądowaniu.

**2.23.5.1 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT**

Kontrola wykonywana jest przez służbę operacyjną lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrznego (po lądowaniu).

**2.23.5.2 RAPORTOWANIE**

Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

**REPORTING OF IDENTIFIED HAZARDS**

The administration of Łódź aerodrome asks for reporting identified hazards such as:

- aeronautical obstacles and possible induced turbulence;
- hazardous, confusing or misleading lights;
- dazzle created by large highly reflective surfaces;
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency;
- non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard;
- other potential hazards to the safety of air traffic.

Reports are to be sent to the e-mail address: sms@airport.lodz.pl.

**WILDLIFE ACTIVITY AROUND THE AERODROME**

Increased activity of medium and large birds is observed at and in the vicinity of the aerodrome.

Enhanced vigilance is advised during take-off and landing.

**WILDLIFE CONTROL**

Wildlife control is carried out by the operational service or falconer using the following measures/methods: predatory birds and/or a dog (in the case of falconer), pyrotechnics or bio-acoustics (in both cases). After a wildlife strike report, a check of the runway, taxiway and aircraft (after landing) is carried out.

**REPORTING**

Any presence of birds and ground wildlife at the aerodrome should be reported to TWR so that the hazard is removed by aerodrome staff.

EPLL AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPLL 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPLL 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLL 4-2-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 4-2-2-0	RWY 25	RWY 25
AD 2 EPLL 5-2-1	Mapa obszaru kontrolowanego lotniska - ICAO Trasy dolotowe i tranzytowe TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Area Chart - ICAO Arrival and Transit Routes - ICAO TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLL 5-3-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 5-3-2-0	RWY 25 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLL 6-1-1	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

EPLL 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 25 (AD 2 EPLL 6-2-3) oraz RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 6-6-2-1) jest naruszana przez następujące przeszkody:

Las: 51 43 27,5 N 019 24 57,0 E, 680 ft AMSL, 81 ft AGL  
 Grupa drzew oraz budynki: 51 43 22,8 N 019 24 39,0 E, 670 ft AMSL, 60 ft AGL  
 Grupa drzew: 51 43 29,1 N 019 24 50,2 E, 668 ft AMSL, 64 ft AGL  
 Grupa drzew: 51 43 33,7 N 019 24 48,8 E, 665 ft AMSL, 66 ft AGL.

Zaleca się załogom statków powietrznych w segmencie lotu z widocznością, poniżej publikowanego OCA/OCH danej procedury podejścia do lądowania zwrócić szczególną uwagę na wskazane przeszkody podczas zniżania i zaleca się utrzymanie gradientu końcowego zniżania opublikowanego w końcowym podejściu.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 25 (AD 2 EPLL 6-2-3) and RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 6-6-2-1) is penetrated by following obstacles:

Forest: 51 43 27.5 N 019 24 57.0 E, 680 ft AMSL, 81 ft AGL  
 Group of trees and buildings: 51 43 22.8 N 019 24 39.0 E, 670 ft AMSL, 60 ft AGL  
 Group of trees: 51 43 29.1 N 019 24 50.2 E, 668 ft AMSL, 64 ft AGL  
 Group of trees: 51 43 33.7 N 019 24 48.8 E, 665 ft AMSL, 66 ft AGL.

Flight crews are advised to pay particular attention to the obstacles mentioned above when flying within the visual segment, below the published OCA/OCH of the relevant approach procedure, during descent, and maintain the final descent gradient published for the final approach.

2.	<b>Kolejność oczyszczania</b> TWY B, RWY, TWY: E, A1, C, A2, D, A3, S, APN 1, FATO, TWY W, APN GA1, APN GA2, APN SW, APN GA3.	<b>Clearance priorities</b> TWY B, RWY, TWYs: E, A1, C, A2, D, A3, S, APN 1, FATO, TWY W, APN GA1, APN GA2, APN SW, APN GA3.
3.	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b> Do odladzania sztucznych nawierzchni lotniska stosuje się: - KAC, KFOR, NAAC, NAFO.	<b>Use of material for movement area surface treatment</b> The following substances are used for de-icing: - KAC, KFOR, NAAC, NAFO.
4.	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> NIL	<b>Specially prepared winter runway</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: Skoda Octavia ASFT.	<b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: Skoda Octavia ASFT.

<b>EPMO AD 2.8</b>	<b>DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA</b>	<b>APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA</b>
--------------------	---	--

1.	<b>Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych</b> APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Częściowo trawiasta (możliwość kotwiczenia SP)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T	<b>Designation, surface and strength of aprons</b> APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Partially grass (ACFT may be tied down)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T
2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY A1 - 18.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23.0 m - od TWY C do APN 1 stanowisko nr 10, 18.0 m - od APN 1 stanowisko nr 10 do stanowiska nr 1, 15.0 m - od APN 1 stanowisko nr 1 do TWY D) TWY A3 - 15.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18.0 m) TWY B - 23.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T TWY D - 16.0 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY E - 15.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18.0 m) TWY J - 12.0 m, NIL (śmigłowiec obliczeniowy R44) TWY S - 14.0 m, CONC, PCN 20 R/B/X/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY U - 12.0 m, NIL (śmigłowiec obliczeniowy R44) TWY V1 - 12.0 m, NIL (śmigłowiec obliczeniowy R44) TWY V2 - 12.0 m, NIL (śmigłowiec obliczeniowy R44) TWY W - 32.0 m, PCN 53 F/B/W/T (tylko dla śmigłowców, śmigłowiec obliczeniowy W-3A Sokół) TWY Z - 12.0 m, NIL (śmigłowiec obliczeniowy R44)	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY A1 - 18.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23.0 m - FM TWY C to APN 1 stand No. 10, 18.0 m - FM APN 1 stand No. 10 to stand No. 1, 15.0 m - FM APN 1 stand No.1 to TWY D) TWY A3 - 15.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18.0 m) TWY B - 23.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T TWY D - 16.0 m, ASPH, PCN 53 F/B/W/T (reference code A and B aircraft only) TWY E - 15.0 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18.0 m) TWY J - 12.0 m, NIL (critical helicopter R44) TWY S - 14.0 m, CONC, PCN 20 R/B/X/T (reference code A and B aircraft only) TWY U - 12.0 m, NIL (critical helicopter R44) TWY V1 - 12.0 m, NIL (critical helicopter R44) TWY V2 - 12.0 m, NIL (critical helicopter R44) TWY W - 32.0 m, PCN 53 F/B/W/T (helicopters only, critical helicopter W-3A Sokół) TWY Z - 12.0 m, NIL (critical helicopter R44)
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPMO 1-1-1.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPMO 1-1-1.

<b>6.</b>	<p><b>Uwagi</b></p> <p>TWY A2, A3, E, S oraz APN 1 - występują lokalne uszkodzenia i nierówności nawierzchni.</p> <p>TWY V1, V2, U, J, Z - powietrzne TWY.</p> <p>APN GA2 - możliwość kotwiczenia w części trawiastej. Sprzęt do kotwiczenia zabezpiecza użytkownik statku powietrznego.</p> <p>TWY D, S - możliwość kołowania statków powietrznych tylko od świtu do zmierzchu, od zmierzchu do świtu kołowanie z asystą Follow Me.</p> <p>Przyjmowanie samolotów kodu wyższego (D i E) niż kod referencyjny lotniska (4C) opisane w AD 2.23.</p> <p>Holowanie samolotów do kodu C może się odbywać po RWY oraz po wszystkich TWY (poza TWY W) w polu ruchu naziemnego.</p> <p>Holowanie samolotów kodu wyższego niż C może się odbywać po RWY oraz TWY C i A do stanowiska postojowego nr 13.</p> <p>Holowanie śmigłowców może się odbywać po RWY, FATO oraz po wszystkich utwardzonych TWY w polu ruchu naziemnego.</p> <p>Za prawidłowe i bezpieczne wykonanie operacji holowania odpowiada operator holownika.</p>	<p><b>Remarks</b></p> <p>TWYs A2, A3, E, S and APN 1 - surface irregularities are present in some areas.</p> <p>TWYs V1, V2, U, J, Z - air TWYs.</p> <p>APN GA2 - ACFT may be tied down in the grass portion. Aircraft operator is responsible for the anchoring equipment.</p> <p>TWYs D, S - ACFT taxiing is possible only from dawn until dusk, from dusk until dawn - with Follow Me assistance.</p> <p>Accepting aircraft of a code higher (D and E) than AD reference code (4C) is described in AD 2.23.</p> <p>Aeroplanes up to Code C size may be towed on the RWY and all TWYs (except for TWY W) within the movement area.</p> <p>Aeroplanes larger than Code C size may be towed on the RWY and TWYs C and A to stand 13.</p> <p>Helicopters may be towed on the RWY, FATO and all paved TWYs within the movement area.</p> <p>The tug driver is responsible for proper and safe towing operations.</p>
-----------	---	--

EPMO AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

<b>1.</b>	<p><b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b></p> <p>Oznakowanie poziome i pionowe.</p> <p>Podświetlane znaki pionowe - A1, A2, A3, B, C, E.</p>	<p><b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b></p> <p>Markings and signs.</p> <p>Illuminated signs - A1, A2, A3, B, C, E.</p>
<b>2.</b>	<p><b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b></p> <p><u>Oznakowanie dzienne:</u></p> <p><b>RWY:</b> progu, strefy przyziemienia, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe.</p> <p><b>TWY A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z:</b> osi, krawędzi.</p> <p><b>TWY B, C, D, E:</b> miejsca oczekiwania przed RWY.</p> <p><b>TWY W:</b> osi.</p> <p><u>Światła:</u></p> <p><b>RWY 08:</b> progu, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe.</p> <p><b>RWY 26:</b> progu, osi, krawędziowe, końcowe.</p> <p><b>TWY A1, A2, A3, B, C, E:</b> krawędziowe.</p>	<p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p> <p><u>Markings for day use:</u></p> <p><b>RWY:</b> threshold, touchdown zone, centre line, RWY designators, edge.</p> <p><b>TWYs A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z:</b> centre line, edge.</p> <p><b>TWYs B, C, D, E:</b> RWY holding position.</p> <p><b>TWY W:</b> centre line.</p> <p><u>Lights:</u></p> <p><b>RWY 08:</b> threshold, touchdown zone, centre line, edge, end.</p> <p><b>RWY 26:</b> threshold, centre line, edge, end.</p> <p><b>TWYs A1, A2, A3, B, C, E:</b> edge.</p>
<b>3.</b>	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p>B, C</p>	<p><b>Stop bars</b></p> <p>B, C</p>
<b>4.</b>	<p><b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b></p> <p>NIL</p>	<p><b>Other RWY protection measures</b></p> <p>NIL</p>
<b>5.</b>	<p><b>Uwagi</b></p> <p>NIL</p>	<p><b>Remarks</b></p> <p>NIL</p>

EPMO 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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a></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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a></p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
--	---

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

<b>1.</b>	<p><b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b></p> <p>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin</p>	<p><b>Name of the associated meteorological office</b></p> <p>Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin</p>
<b>2.</b>	<p><b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b></p> <p>H24</p>	<p><b>Hours of service/MET office outside hours</b></p> <p>H24</p>
<b>3.</b>	<p><b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b></p> <p>Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru</p> <p>24 HR</p>	<p><b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b></p> <p>Central Aeronautical Forecasting Office – Meteorological Watch Office</p> <p>24 HR</p>
<b>4.</b>	<p><b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b></p> <p>TAF 24 HR.</p>	<p><b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b></p> <p>TAF 24 HR.</p>

5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-22-346-4485	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-22-346-4485
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, satellite images.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin</u> Tel.: +48-22-346-4485, + 48-22-794-0178 Tel. kom.: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin</u> Phone: +48-22-346-4485, +48-22-794-0178 Mobile: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

<b>EPMO AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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 progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	81.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52 26 58.24 N 020 38 01.30 E 102.0	341.0 340.0
26	261.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52 27 10.54 N 020 40 12.14 E 102.0	340.0 342.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
08	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	230 x 90	NIL
26	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	90 x 90	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)
26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)

<b>EPMO AD 2.13</b>	<b>DŁUGOŚCI DEKLAROWANE</b>	<b>DECLARED DISTANCES</b>
---------------------	-----------------------------	---------------------------

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPMO AD 2.14</b>	<b>ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRÓGI STARTOWEJ</b>	<b>APPROACH AND RUNWAY LIGHTING</b>
---------------------	--	-------------------------------------

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			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	52 ft	900 m
26	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3.5° left	49 ft	NIL

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPMO 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPMO 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe: A1, A2, A3, B, C, E.	TWY edge and centre line lighting Edge: A1, A2, A3, B, C, E.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwywe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec.).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy 52 26 58,91 N 020 39 56,33 E	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation 52 26 58.91 N 020 39 56.33 E
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) 346 ft AMSL	TLOF and/or FATO elevation (ft) 346 ft AMSL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie 38 x 38 m; darniowa/sztuczna; PCN 53 F/B/W/T; oznakowanie dzienne.	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking 38 x 38 m; grass/hardened; PCN 53 F/B/W/T; markings for day use.
4.	Azymuty geograficzne FATO 257°/077° GEO	True BRGs of FATO 257°/077° GEO
5.	Rozporządzone długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.20.1.2 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

#### MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

##### 2.20.1.2.1 ODLOTY

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

#### DEPARTURES

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

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

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

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

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

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

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.

##### 2.20.1.2.2 PRZYLOTY

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

#### ARRIVALS

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

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

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

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

#### 2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku WARSZAWA/Modlin ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystywaniu drogi startowej w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC (patrz GEN 2.1):

##### Doloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

##### Odloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

##### UWAGA:

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

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

- a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;

#### NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for WARSZAWA/Modlin aerodrome between 2100 and 0500 (2000 and 0400) hrs UTC (see GEN 2.1):

##### Arrivals:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

##### Departures:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

##### NOTE:

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

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

- a) if the runway is not clean and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil, or other substances.



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

#### 2.22.4.1 ODLOTY WIELOKIERUNKOWE

Procedury odlotów wielokierunkowych IFR ustalane są na wypadek, gdy odlot według wskazań przyrządów przez SID jest niemożliwy lub niepożądany. Należy się spodziewać, że ATC użyje frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, która powinna być użyta w powtórzeniu przez załogę z uwzględnieniem części „IFR OMNIDIRECTIONAL”.

Odloty wielokierunkowe w celu zwiększenia przepustowości lotniska nie są dozwolone w godzinach 2100–0500 (2000–0400) UTC (patrz GEN 2.1).

Zezwolenie ATC na wykonanie odlotu wielokierunkowego może być wydane tylko z inicjatywy ATC i zaakceptowane przez pilota.

#### 2.22.4.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

##### 2.22.4.2.1 Procedura ogólna podczas wykonywania lotów innych niż według SID lub STAR

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

##### 2.22.4.2.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Jak podano na mapach SID 08 AD 2 EPMO 4-2-1-0 oraz SID 26 AD 2 EPMO 4-2-2-0.

##### 2.22.4.2.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

Jak podano na mapach STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0 and STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0.

#### 2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

##### 2.22.5.1 PUNKTY VFR:

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

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

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

- Wlot w CTR WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA.
- Jeżeli informator FIS nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA w punktach HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC lub przed wejściem w strefę CTR WARSZAWA/Modlin.

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

- Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.

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

#### OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

IFR omnidirectional departure procedures are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable. Expect ATC to use phraseology of “IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, which is to be read back including “IFR OMNIDIRECTIONAL” part.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

#### RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

General procedure when no SIDs or STARs are in use

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

Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 4-2-1-0 and SID 26 AD 2 EPMO 4-2-2-0.

Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO

As specified on charts STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0 and STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0.

#### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

##### VFR POINTS:

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

##### ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR IN VFR FLIGHTS

Entry into WARSZAWA/Modlin CTR may be performed upon clearance issued by the appropriate ATS unit and relayed by WARSZAWA FIS.

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

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

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

- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Modlin, w kierunku przeciwnym niż lotnisko WARSZAWA/Modlin. Próbować cały czas nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA lub właściwym terytorialnie organem FIS.

### 2.22.5.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

#### 2.22.5.3.1 Punkt INDIA - Dolot od punktu HOTEL lub YANKEE.

Wykonywać holding po północnej stronie punktu INDIA. Od punktu INDIA wykonać zakręt w lewo o 180 stopni, następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 26 do trawersu charakterystycznej hali magazynowej (przybliżona lokalizacja hali: 52 28 10 N 020 37 31 E), następnie zakręt w lewo o 180 stopni i lot po prostej do punktu INDIA.

#### 2.22.5.3.2 Punkt UNIFORM - Dolot od punktów VICTOR lub JULIETT. Wykonywać holding, nie przekraczając północnej strony Wisły. Od punktu UNIFORM zakręt w lewo o 180 stopni do trawersu punktu UNIFORM (przecięcie trasy S7), następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 08 do Wisły, następnie zakręt w lewo o 180 stopni (półwysep przy ujściu Narwi do Wisły) i lot po prostej do punktu UNIFORM.

#### 2.22.5.3.3 Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

### 2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- 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/Modlin bez zamiaru lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, wlot do CTR jest zabroniony.

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

##### 2.22.5.5.2.1 W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu INDIA i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

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

### VFR HOLDING PROCEDURES

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

#### INDIA point – inbound track to HOTEL or YANKEE points.

Hold to the north of INDIA point. From the INDIA point, make a 180 degrees left turn, then continue straight and level flight with a course parallel to RWY 26 to the traverse of a characteristic warehouse hall (approximate location of the hall: 52 28 10 N 020 37 31 E), then after a 180 degrees left turn continue straight ahead to the INDIA point.

**UNIFORM point - inbound track to VICTOR or JULIETT points. Hold without passing the northern side of the Vistula River. From the UNIFORM point make a 180 degrees left turn abeam UNIFORM point (Route S7 crossing), then continue straight and level on a route parallel to RWY 08 in the direction of the Vistula river, then make a 180 degrees left turn (peninsula at the mouth of the Narew River to the Vistula) and fly straight and level to the UNIFORM point.**

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

### SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

- 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 FOR VFR FLIGHT

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

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

When approaching from the northern side of the aerodrome:

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

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

2.22.6.1.3.4 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 26 i RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR osiągnie lub spadnie poniżej 125 m.

2.22.6.1.3.5 TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.

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

## 2.22.7 PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW

### 2.22.7.1 START I LĄDOWANIE

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

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

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

W zależności od rodzaju operacji lotniczej wykorzystuje się elementy infrastruktury dedykowane dla danego śmigłowca obliczeniowego. W przypadku przekroczenia wartości śmigłowca obliczeniowego wykorzystuje się elementy infrastruktury przeznaczone dla samolotów.

Dla FATO, TLOF, TWY W: śmigłowiec obliczeniowy W-3A Sokół.

Dla stanowisk postojowych 52 i 53: śmigłowiec obliczeniowy Bell 429.

Dla stanowiska postojowego 51, dla dróg kołowania w locie: śmigłowiec obliczeniowy Robinson 44.

**Uwaga:** podstawowe wymiary śmigłowców typu R44 i R66 są identyczne.

### 2.22.7.2 KOŁOWANIE

Kołowanie śmigłowca może się odbywać po drogach kołowania istniejących na lotnisku. Kołowanie do/z FATO/TLOF odbywać się może po TWY W, która jest przystosowana zarówno do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym jak i płożowym oraz po powietrznej TWY Z, która jest przystosowana do ruchu śmigłowców z podwoziem płożowym (TWY w locie).

Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

### 2.22.7.3 POSTÓJ I PARKOWANIE

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

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

### 2.22.7.4 STREFY LOTÓW SZKOLNYCH

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

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

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

Brak możliwości przyziemienia śmigłowców we wszystkich strefach.

Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 26 and RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is equal to or less than 125 m.

TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.

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

## PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS

### TAKE-OFF AND LANDING

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

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

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

Depending on the type of flight operation, infrastructure elements dedicated to the given critical helicopter are used. If the value of the critical helicopter is exceeded, infrastructure elements for aeroplanes are used.

The W-3A Sokół is the critical helicopter for: FATO, TLOF, TWY W.

The Bell 429 is the critical helicopter for: stands 52 and 53.

The Robinson 44 is the critical helicopter for: stand 51 and air TWYs.

**Note:** the basic dimensions of the R44 and R66 helicopters are identical.

### TAXIING

Helicopters may taxi on the TWYs available at the aerodrome. Taxiing to/from the FATO/TLOF may be carried out on TWY W which is suitable both for wheeled and skid-fitted helicopters and on air TWY Z which is suitable for skid-fitted helicopters.

Helicopters not equipped with wheeled undercarriage shall air taxi along designated TWY centre lines at speeds not higher than 20 kt.

### PARKING

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

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

### TRAINING FLIGHTS AREAS

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

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

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

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

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

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

W strefie nr 3 dopuszcza się ustawienia elementów treningowych, takich jak np. beczki i tyczki.

In zone 3, it is allowed to set up training elements, such as barrels and poles.

Po wystawieniu ww. elementów zostanie wydany stosowny NOTAM.

An appropriate NOTAM will be issued after the elements have been set up.

EPMO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

Możliwość przyjmowania statków powietrznych o kodzie referencyjnym D i E po wcześniejszym 24-godzinnym zgłoszeniu. Każdorazowo kołowanie statków powietrznych kodu wyższego od kodu referencyjnego lotniska 4C odbywa się po TWY A2 i TWY C do APN 1, stanowisko nr 13 w asyście FOLLOW ME.

Code D and E aircraft may be accepted by arrangement with a minimum of 24 hours notice. Aircraft of a code higher than the AD reference code 4C shall, at any time, taxi via TWY A2 and TWY C to APN 1, stand No. 13 with FOLLOW ME assistance.

EPMO AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

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

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

Brak penetracji.

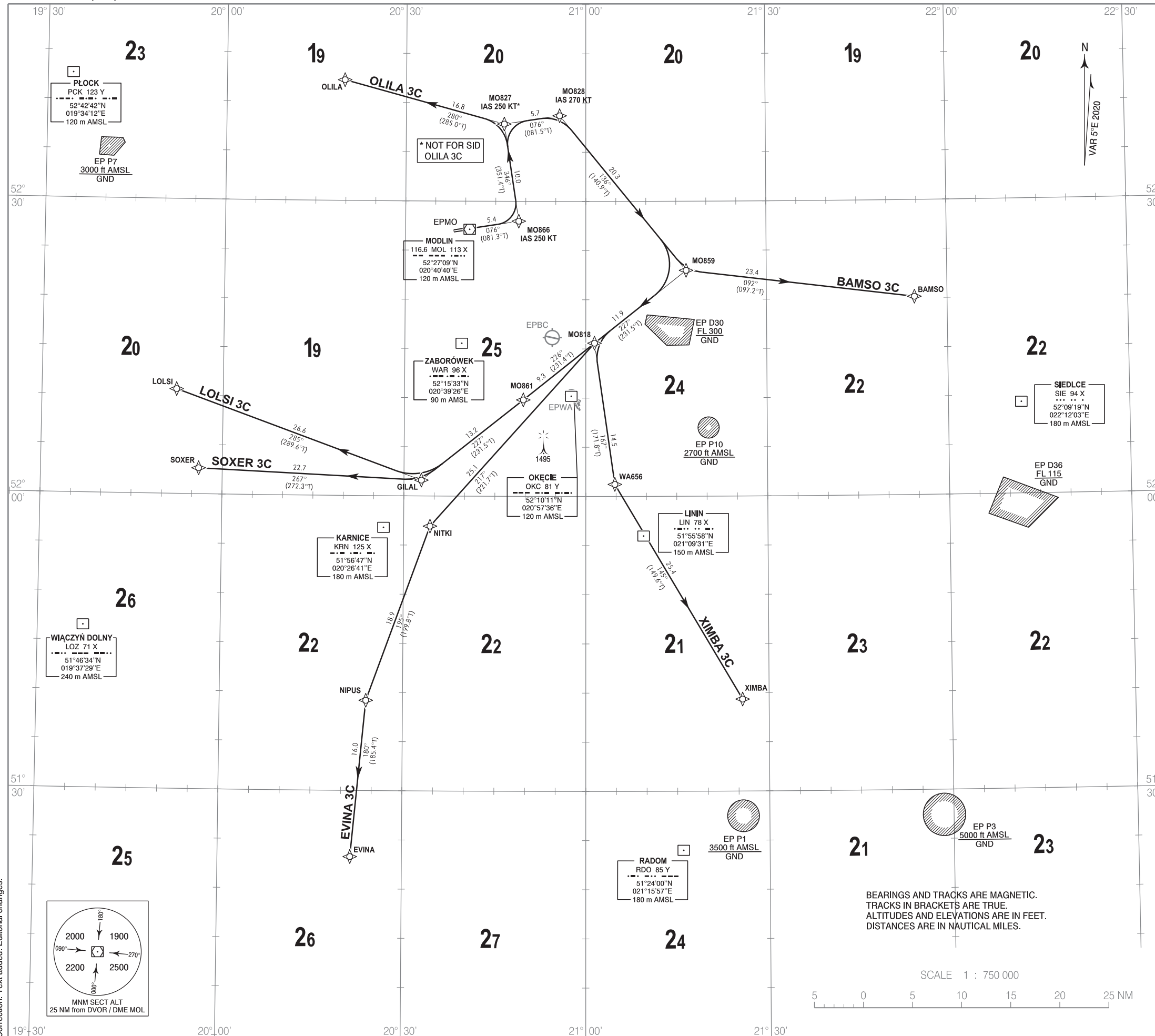
No penetrations.

**RNAV 1  
STANDARD DEPARTURE CHART  
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa DIRECTOR	129.380
Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 135.930
Modlin DELIVERY	119.680
Modlin TOWER	123.930

**Warszawa / Modlin  
RWY 08**



1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. Initial SID climb: climb and maintain 4000 unless otherwise cleared by ATC.
6. Aircraft unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

**RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE**

- SET TRANSPONDER TO 7600
- a) Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes from setting 7600 climb to FPL flight level.
  - b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes from setting 7600 then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

**OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY 08**

Climb straight ahead MAG track 076°. Minimum turn altitude 1000 ft. Turn direction and heading as per ATC clearance. ATC surveillance minimum altitude 2600 ft. Minimum climb gradient 6%. No turns before departure end of the runway. No departures permitted within sector 090° - 250° MAG.

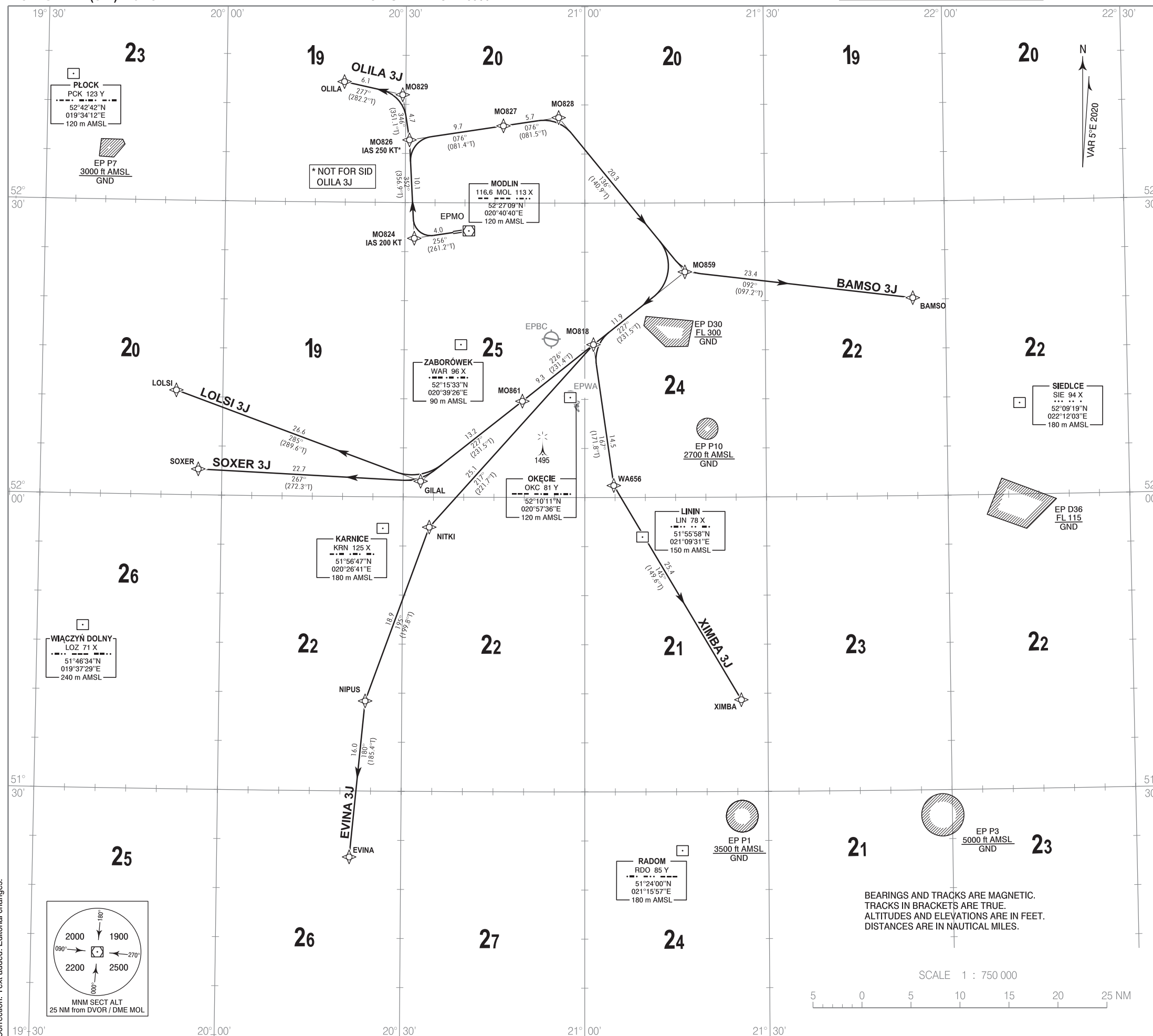
Correction: Text added. Editorial changes.

**RNAV 1  
STANDARD DEPARTURE CHART  
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa DIRECTOR	129.380
Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 135.930
Modlin DELIVERY	119.680
Modlin TOWER	123.930

**Warszawa / Modlin  
RWY 26**



1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. Initial SID climb: climb and maintain 4000 unless otherwise cleared by ATC.
6. Aircraft unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

**RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE**  
SET TRANSPONDER TO 7600  
a) Continue on assigned and acknowledged SID.  
After 3 minutes from setting 7600 climb to FPL flight level.  
b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes from setting 7600 then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

**OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY 26**  
Climb straight ahead MAG track 256°. Minimum turn altitude 1000 ft. Turn direction and heading as per ATC clearance. ATC surveillance minimum altitude 2600 ft. Minimum climb gradient 6%. No turns before departure end of the runway. No departures permitted within sector 090° - 250° MAG.

Correction: Text added. Editorial changes.

EPPO AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<p><b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b></p> <p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł osi TWY,</li> <li>- poprzeczek zatrzymania,</li> <li>- poprzeczek oczekiwania,</li> <li>- podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania.</li> </ul> <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składa się z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł wprowadzania na stanowiska: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A,</li> <li>- oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu.</li> </ul> <p>Oznakowanie poziome i podświetlane znaki pionowe z numeracją miejsc postojowych na płycie postojowej 1.</p>	<p><b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b></p> <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY centre line lights,</li> <li>- stop-bars,</li> <li>- clearance bars,</li> <li>- illuminated mandatory and information signs and markings.</li> </ul> <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aircraft stand manoeuvring guidance lights: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A,</li> <li>- aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings.</li> </ul> <p>Markings and illuminated aircraft stand with parking stands numbers on apron 1.</p>
2.	<p><b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b></p> <p><u>Oznakowanieienne:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY: prog, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe.</li> <li>2. TWY: osi, miejsc oczekiwania przed RWY, krawędziowe, pośrednich miejsc oczekiwania.</li> <li>3. Stanowisk postojowych.</li> </ol> <p><u>Światła:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY - patrz punkt AD EPPO 2.14.</li> <li>2. TWY patrz punkt 2.15.3.</li> <li>3. Światła ochronne RWY na TWY A, B, D2, N1, S.</li> <li>4. Światła wskazania drogi kołowania szybkiego zjazdu dla TWY R i S.</li> </ol>	<p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p> <p><u>Day marking aids:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY: threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge.</li> <li>2. TWYs: centre line, runway-holding positions, edge, intermediate holding positions.</li> <li>3. Aircraft stands.</li> </ol> <p><u>Lights:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY: See point EPPO AD 2.14.</li> <li>2. TWYs: See point EPPO AD 2.15.3.</li> <li>3. RWY guard lights: TWYs A, B, D2, N1, S.</li> <li>4. TWYs R and S are equipped with rapid exit TWY indicator lights.</li> </ol>
3.	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p>TWY A, B, D1, D2, G, H1, N1, S.</p>	<p><b>Stop bars</b></p> <p>TWYs A, B, D1, D2, G, H1, N1, S.</p>
4.	<p><b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b></p> <p>NIL</p>	<p><b>Other RWY protection measures</b></p> <p>NIL</p>
5.	<p><b>Uwagi</b></p> <p>Punkt zatrzymania na TWY A, B, D2 and S w odległości 90 m od osi centralnej RWY. Punkt zatrzymania na TWY N1 w odległości 170 m od linii centralnej RWY. Oznakowanieienne, żółta linia ciągła oraz podwójna linia przerywana. Oznaczniki krawędzi na TWY T. Na APN 3 oznaczniki linii środkowej na TWY N2, W, Y.</p>	<p><b>Remarks</b></p> <p>Holding positions on TWYs A, B, D2 and S - 90 m from RWY centre line. Holding position on TWY N1 - 170 m from RWY centre line. Day markings, yellow solid line and double dashed line. Edge markers on TWY T. TWY N2, W, Y center line markers on APN 3.</p>

EPPO 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. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.</p> <p>Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>

EPPO AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	<p><b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b></p> <p>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica.</p>	<p><b>Name of the associated meteorological office</b></p> <p>Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica.</p>
2.	<p><b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b></p> <p>H24</p>	<p><b>Hours of service/MET Office outside hours</b></p> <p>H24</p>
3.	<p><b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okresy ważności</b></p> <p>Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR</p>	<p><b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b></p> <p>Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR</p>
4.	<p><b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b></p> <p>NIL</p>	<p><b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b></p> <p>NIL</p>



5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-61-868-1791	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-61-868-1791
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Languages used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, APP	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, APP
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica</u> Tel.: +48-61-868-1791 Tel. kom.: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl <u>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</u> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica</u> Phone: +48-61-868-1791 Mobile: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl <u>Meteorological Forecasting Office Kraków</u> Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPPO AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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
10	107.53°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52 25 29.85 N 016 48 21.62 E 115.5	308.2 305.7
28	287.56°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52 25 05.43 N 016 50 27.94 E 115.4	288.4 299.7

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
10	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1	NIL	NIL	2964 x 300	90 x 100	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/See: AD 2 EPPO 2-1-1
28	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1	NIL	NIL	2964 x 300	240 x 100	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/See: AD 2 EPPO 2-1-1

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
Strefa operacyjna radiowysokościomierza przed THR 28: 300 x 120 m.	Radio altimeter operating area next to THR 28: 300 x 120 m.
Obniżone charakterystyki tarcia nawierzchni RWY w pierwszej i trzeciej tercji podczas intensywnych opadów deszczu.	Degraded surface friction characteristics on first and third RWY portion during heavy rainfall.
10) - NIL	10) - NIL
28) - NIL	28) - NIL

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

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

**EPO AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I 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			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	53 dla/for A320	NIL
28	ALPA-ATA, cat. II SFL	900 m LIH SFL 30 - 900 m - CAT I SFL 300 - 900 m - CAT II	G	G	PAPI 3° right	48 dla/for A320	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
28	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

**EPO AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

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

**EPO AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW HELICOPTER LANDING AREA**

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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 strefy TLOF i/lub strefy 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.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPPO AD 2.22.3.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point EPPO AD 2.22.3.
----	---	---

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

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

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	-	-	H24
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	-	-	H24
TWR	POZNAŃ DELIVERY	121.805	-	-	0430-2030 (0330-1930)
TWR	POZNAŃ WIEŻA POZNAŃ TOWER	119.980	-	-	H24
ATIS	-	124.705	-	-	H24

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

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

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

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
ILS LOC (5°E/Aug 19) CAT. II	POZ	110.300 MHz	H24	52 25 33.0 N 016 48 05.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPP0 AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

**2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC**

Służba ATC lotniska POZNAŃ/Ławica w godzinach 0430 - 2030 (0330 - 1930) UTC<sup>1)</sup> uruchamia stanowisko POZNAŃ DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT**

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

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

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

**2.20.1.2 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 POZNAŃ ZBLIŻANIE na częstotliwości 128,925 MHz.

**2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ****2.20.1.3.1 ODLOTY**

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

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

**2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ/ŁAWICA****2.20.2.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

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

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

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

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

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

**ATC REGULATIONS AND PROCEDURES**

POZNAŃ TWR will open the POZNAŃ DELIVERY position between 0430 and 2030 (0330 and 1930) UTC<sup>1)</sup>, operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE**

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

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

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

**ESTABLISHING RADIO CONTACT AFTER DEPARTURE**

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

**MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME****DEPARTURES**

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

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

**PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ/ŁAWICA AIRPORT****TAXIING PROCEDURES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.20.2.2 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

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

Na stanowiskach od 2 do 20 obowiązuje procedura wypychania.

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

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

Stanowiska od 2 do 20: procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1)/LEGACY, LINEAGE 1000, CRJ-100/200/700/900/1000, A220/318/319/320/321/330/340/350, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC10, Saab 340/2000.

Ograniczenie TOW do 280 ton.

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

Lotnisko posiada następujące urządzenia do wypychania:

- push-back dyszlowy (3) - (MTOW - 280 000 kg / 125 000 kg / 95 000 kg;
- push-back bezdyszlowy (1) - (B737, A318/319/320/321, B757, MD80, MD90, B767);
- dyszel (17) - CRJ100/200/700/900/1000, ATR-42/72, ERJ 135/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1) /LEGACY, LINEAGE 1000, A220/318/319/320/321/330/340/350, Dash-8-100/300/Q400, MD-80, Saab 340/200, B737, B747, B787, B767, B777, IL96, DC10, MD11, FOKKER 70/100.

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

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

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

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

Faks: +48-61-847-3169

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PARKING AND PUSH-BACK RESTRICTION

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

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

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

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

When using stands 2-20 the following aircraft types are subject to push-back procedure: ATR-42/72, DASH8-100/300/Q400, ERJ-135/140/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1)/LEGACY, LINEAGE 1000, CRJ-100/200/700/900/1000, A220/318/319/320/321/330/340/350, B737/747/757/767/777/787, MD11/80/90, FOKKER 70/100, IL96, DC10, Saab 340/2000.

TOW limited to 280 tones.

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

The aerodrome has the following push-back facilities:

- aircraft tug with tow-bar (3) - (MTOW - 280 000 kg / 125 000 kg / 95 000 kg;
- aircraft tractor without tow-bar (1) - (B737, A318/319/320/321, B757, MD80, MD90, B767);
- tow-bar (17) - CRJ100/200/700/900/1000, ATR-42/72, ERJ 135/145/170/175(E1)/190(E1)/195(E1) /LEGACY, LINEAGE 1000, A220/318/319/320/321/330/340/350, Dash-8-100/300/Q400, MD-80, Saab 340/200, B737, B747, B787, B767, B777, IL96, DC10, MD11, FOKKER 70/100.

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

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

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

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

Fax: +48-61-847-3169

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

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

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

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

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

**2.20.2.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU**

Lotnisko POZNAŃ/Ławica posiada kod referencyjny 4D ICAO.

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

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

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

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

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

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

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

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

Z powodu ograniczonej liczby stanowisk postojowych zgłoszenie lotów GA należy przysyłać przynajmniej 24 h przed planowanym przylotem.

Formularz zgłoszenia jest dostępny pod adresem :

<https://poznanairport.pl/> w zakładce: Dla Biznesu/Usługi lotnicze/Awizacja lotów lub [https://bit.ly/EPPO\\_FN](https://bit.ly/EPPO_FN) .

Wymaganie nie ma zastosowania do:

- samolotów bazujących na lotnisku Poznań-Ławica,
- wykonujących loty treningowe,
- lotów ze statusem HEAD, STATE, EMERGENCY, SAR, HOSP, HUM,
- lotów posiadających przyznany slot od koordynatora slotów,
- lotów wojskowych.

Nieprzestrzeżenie powyższych zapisów punktów może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

Wszelkie zapytania należy kierować do:

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)

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

Tel.: +48-61-849-2253

**2.20.2.4 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH**

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

Podczas odladzania zaleca się, aby silniki samolotów były wyłączone.

Holowanie (push-back) statków powietrznych do odladzania na stanowiskach nr 40 i 40A odbywa się w asyście agenta handlingowego. Kołowanie pozostałych statków powietrznych do odladzania na stanowiskach 40 i 40A odbywa się w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.2.5 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ-ŁAWICA I INNE WYMAGANIA****OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Due to a limited availability of aircraft parking stands, the GA flight notification shall be filed at least 24 hours in advance of the planned arrival.

The application form is available at:

<https://poznanairport.pl/en/business/air-services/flight-notification/> or [https://bit.ly/EPPO\\_FN](https://bit.ly/EPPO_FN).

This restriction does not apply to:

- aircraft based at Poznań-Ławica airport,
- aircraft conducting training flights,
- HEAD, STATE, EMERGENCY, SAR, HOSP, HUM flights,
- upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator,
- military flights.

Failure to comply with the above provisions may result in the lack of available parking stand and the resulting delays, as well as other inconveniences for the carrier and its customers, for which the airport operator shall not be held liable.

Any enquiries should be directed to:

Airport Duty Officer (H24)

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

Phone: +48-61-849-2253

**AIRCRAFT DE-ICING**

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

It is advised that aircraft engines be switched off during de-icing.

Aircraft push-back for de-icing on stands No. 40 and 40A is carried out with the handling agent's assistance. Other aircraft are pushed back for de-icing on stands No. 40 and 40A with marshaller assistance.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ-ŁAWICE AERODROME AND OTHER REQUIREMENTS**

Przejęcie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym przez koordynatora ruchu naziemnego od TWR POZNAŃ odbywa się w następujących miejscach:

- a) punkt opuszczenia przez statek powietrzny TWY F, H1, H2, oraz G na stanowisko postojowe na APN 1 i płycie odladania - patrz AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) punkt opuszczenia przez statek powietrzny TWY N1 i kołowanie na APN 2 i APN 3 oznaczony jako punkt „N” - patrz AD 2 EPPO 1-3-2.

Łączność na częstotliwości służby ATC.

Przejęcie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym przez TWR POZNAŃ od koordynatora ruchu naziemnego odbywa się w następujących miejscach:

- a) punkty wykolowania ze stanowisk postojowych na TWY F, H1, H2, oraz G na APN 1 i płycie odladania - patrz AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) punkt „N” na TWY N1 po opuszczeniu APN 2 lub APN 3- patrz AD 2 EPPO 1-3-2.

Łączność na częstotliwości służby ATC.

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

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

W przypadku wykonywania lotów szkolnych piloci proszeni są o wpisywanie w polu numer 18 formularza FPL, po wskaźniku RMK/ następującego ciągu znaków: TRNG lub TRG lub SZKOL lub TRAINING. Brak takiego dopisku będzie skutkowało naliczeniem opłaty za lądowanie zgodnie z GEN 4.1.8 punkt 3.1.

Transfer of control over the aircraft to the marshaller by POZNAŃ TWR is carried out in the following areas:

- a) TWYs F, H1, H2 and G vacation point into TWY to the aircraft stand on APN 1 and the de-icing pad - see AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) TWY N1 vacation point designated as “N” and taxiing to APN 2 and APN 3 - see AD 2 EPPO 1-3-2.

Radio communication on the ATC frequency.

Transfer of control over the aircraft to POZNAŃ TWR by marshaller is carried out in the following areas:

- a) taxiing-out from parking stands on TWY F, H1, H2 and G to APN 1 and the de-icing pad - see AD 2 EPPO 1-3-1;
- b) point “N” on TWY N1 after taxiing out of APN 2 or APN 3 - see AD 2 EPPO 1-3-2.

Radio communication on the ATC frequency.

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

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

In the event of conducting school flights the pilots are requested to enter a sequence of symbols: TRNG or TRG or SZKOL or TRAINING in item 18 after RMK/ indicator of FPL. Failure to enter such remark shall result in calculation of landing charge in accordance with GEN 4.1.8 item 3.1.

EPPO AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p><b>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE</b></p> <p>Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku POZNAŃ/Ławica ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p><b>Doloty (tylko w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC<sup>1</sup>):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p><b>Odloty (H24):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;</li> <li>b) przy lądowaniu w warunkach, gdy podstawa chmur jest niższa niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m;</li> <li>c) dla startów, gdy widzialność jest mniejsza niż 1900 m;</li> <li>d) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo spodziewane są burze mające wpływ na podejście lub odloty.</li> <li>e) gdy składowa wiatru boczny, włączając poryw przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylny, włączając poryw przekracza 9 km/h (5 kt) dla dolotów i 18,5 km/h (10 kt) dla odlotów.</li> </ol> <p>Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.</p> <p><sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.</p>	<p><b>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</b></p> <p>The following noise abatement runway preference system has been established for POZNAŃ/Ławica aerodrome:</p> <p><b>Arrivals (only between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC<sup>1</sup>):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p><b>Departures (H24):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p>Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water, or mud, rubber, oil or other substances;</li> <li>b) for landing in conditions when the cloud base is lower than 800 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 3000 m;</li> <li>c) for take-off when the visibility is less than 1900 m;</li> <li>d) when wind shear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure.</li> <li>e) when the cross-wind component, including a gust, exceeds 28 km/h (15 kt) or when the tail-wind component, including a gust, exceeds 9 km/h (5 kt) for arrivals and 18.5 km/h (10kt) for departures.</li> </ol> <p>The exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.</p> <p><sup>1)</sup> - see GEN 2.1.</p>
2.21.2	<p><b>PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU W PORZE NOCNEJ W POLU RUCHU NAZIEMNEGO EPPO</b></p>	<p><b>NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING NIGHT TIME WITHIN EPPO MOVEMENT AREA</b></p>

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

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

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

Zabronione jest wykonywanie prób silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> obowiązuje bezwzględny zakaz opuszczania o własnym napędzie przez statki powietrzne stanowisk postojowych od numeru 7 do 14, nieekranowanych przez budynek terminala pasażerskiego. Na wyżej wymienionych stanowiskach postojowych dopuszcza się jedynie opuszczenie stanowiska przez statek powietrzny przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back) do pozycji w pełni ekranowanej terminalem, na wysokości stanowisk 16-19, gdzie dopiero może nastąpić uruchomienie silników (dotyczy także uruchamiania za pomocą air-startera).

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

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

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

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

W porze nocnej ograniczyć stosowanie APU do niezbędnego minimum.

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

Preferowane jest opuszczanie drogi startowej drogą kołowania szybkiego zjazdu.

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

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

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

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

### 2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

Technika CDA:

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

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

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

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> RWY 28 departures shall be performed as follows: track the extended RWY centreline until 1.5 NM from RWY 10 THR, then execute a turn as per ATC clearance.

No engine tests may be carried out between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Between 2100 and 0500 hrs UTC aircraft are totally prohibited from exiting under own power stands numbered 7-14 (not screened by the passenger terminal building). Aircraft may exit the above mentioned stands only with the use of a push-back tractor and move to a position fully screened by the terminal building on stands 16-19, where engines may be started (also with the use of an air-starter).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

### CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

CDA technique:

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



2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.

3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

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

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

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

- Oczekuj pełnej procedury.

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

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.

- Expect base leg after/before/between WPT.

- Expect full procedure.

#### 2.21.4 LOKALNE RESTRYKCJE HAŁASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

2.21.4.1 Na lotnisku POZNAŃ/Ławica obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup>. Lotnisko przez cały rok kalendarzowy podlega koordynacji rozkładu lotów (patrz pkt. 2.23.1).

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

2.21.4.3 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> lądowania na RWY 28 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 86 dB SEL (P2 - patrz pkt. 2.21.4.2).

2.21.4.4 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie zaleca się wykonywania startów z RWY 10.

2.21.4.5 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu operacji w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowców awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

2.21.4.7 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.8 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie zezwala się na wykonywanie operacji startu lub lądowania na samolotach AN-12 oraz AN-26.

2.21.4.9 W przypadku lądowania ACFT ze względów bezpieczeństwa (np. załamanie pogody, brak paliwa) na lotnisku POZNAŃ/Ławica w okresie koordynacji, bez przyznanego czasu na wykonanie tej operacji oraz w sytuacji przekroczenia dopuszczalnej ilości operacji określonej w decyzji środowiskowej dla każdej nocy, zostanie wydane zezwolenie na wykonanie startu dopiero po godzinie 0600 LMT. Dyżurny Operacyjny Portu w imieniu Zarządzającego lotniskiem każdorazowo przekazuje kontrolerowi lotniska ATC-TWR informacje o braku zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT. Brak zgody na wykonanie startu przed godziną 0600 LMT dotyczy również każdego innego ACFT, dla którego nie przyznano czasu na wykonanie tej operacji o okresie objętym koordynacją rozkładu lotów.

<sup>1)</sup>- patrz GEN 2.1

#### LOCAL NOISE RESTRICTIONS FOR AIRCRAFT MOVEMENTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

At POZNAŃ/Ławica aerodrome aircraft movements are restricted between 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup>. The aerodrome is subject to flight schedule coordination during the whole calendar year (see point 2.23.1).

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

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> landings on RWY 28 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 86 dB SEL (P2 - see point 2.21.4.2).

It is recommended not to perform take-offs from RWY 10 between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> do not apply to state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

It is recommended to avoid planning scheduled, non-scheduled and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>, take-off and landing operations by AN-12 and AN-26 aircraft are not allowed.

In case of landing of aircraft for safety reasons (e.g. weather breakdown, lack of fuel) at POZNAŃ/Ławica aerodrome within coordination period, without time allotted for performing the operation and in case the permissible number of operations specified in the environmental decision for every night has been exceeded, clearance for take-off will be issued only after 0600 LMT. The Airport Duty Officer, on behalf of the AD Manager, will provide information to the TWR controller that no clearance for performing take-off before 0600 LMT has been issued. Lack of clearance for performing take-off before 0600 LMT also applies to any other ACFT for which time for performing the operation has not been allotted during flight schedule coordination period.

<sup>1)</sup>- see GEN 2.1

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

#### STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

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

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

#### APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

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

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

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

## 2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA POZNAŃ NORTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## IFR FLIGHT PROCEDURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.22.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

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

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

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID:

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

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

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

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

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

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

## 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Doloty VFR (patrz AD 2 EPPO 7-3-1) do lotniska POZNAŃ/Lawica mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

**Trasa D-V-H:** Od wiaduktu obwodnicy nad torami kolejowymi - punkt DELTA (52 30 12 N 016 46 05 E) wykonać lot wzdłuż torów kolejowych, w kierunku północno-wschodniego skraju Jeziora Kierskiego (MAG BRG 152°) - punkt VICTOR (52 28 20 N 016 47 26 E), następnie wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Kierskiego do jego południowego krańca (MAG BRG 165°) - punkt HOTEL (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dolotem do punktu HOTEL, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim” lewego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem” (po północnej stronie osiedla Smochowice) prawego kręgu RWY 28.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

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

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SID:

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STAR

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS

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

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

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

## VFR FLIGHT PROCEDURES

Standard VFR arrivals to POZNAŃ/Lawica aerodrome (see: AD 2 EPPO 7-3-1) can be carried out along one of the VFR routes:

**D-V-H route:** from DELTA point (52 30 12 N 016 46 05 E) - ring road overpass over the railway fly to VICTOR (52 28 20 N 016 47 26 E) along the railway in the direction of the north-east part of Kierskie Lake (MAG BRG 152°), then over HOTEL point (52 25 56 N 016 50 48 E) along the east bank of Kierskie Lake to its south end (MAG BRG 165°). Before arrival to HOTEL point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 left-hand circuit or downwind position (north of the housing estate Smochowice) of RWY 28 right circuit.

**Trasa Q-Y-G:** Trasa wykorzystywana do omińnięcia aktywnego lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od Parku Orientacji Przestrzennej w Owińskich - punkt QUEBEC (52 30 41 N 016 58 29 E) wykonywać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 224°) - punkt YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E), następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt GOLF (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dołotem do punktu GOLF, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY28.

**Trasa T-Y-G:** Trasa wykorzystywana jako dołot do lub odlot z lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od oczyszczalni ścieków w Koziegłowych - punkt TANGO (52 27 11 N 016 58 48 E) wykonać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 277°) - punkt YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E), następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt GOLF (52 25 56 N 016 50 48 E). Przed dołotem do punktu GOLF, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY 28.

**Trasa X-J-I:** Od północnego skraju Jeziora Niepruszewskiego - punkt X-RAY (52 23 45 N 016 36 27 E) wykonać lot wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do węzła drogowego Poznań-Ławica (MAG BRG 077°) - punkt JULIETT (52 24 28 N 016 43 33 E), następnie wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do radaru lotniczego (MAG BRG 080°) - punkt INDIA (52 24 41 N 016 47 37 E). Przed dołotem do punktu INDIA, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim” prawego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem” lewego kręgu RWY 28 (po południowej stronie osiedla Ławica).

**Trasa U-F:** Od grobli przy stawie Nowakowskiego - punkt UNIFORM (52 22 03 N 016 51 37 E) wykonywać lot w kierunku stadionu (MAG BRG 353°) - punkt FOXTROT (52 23 51 N 016 51 29 E). Przed dołotem do punktu FOXTROT, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem” prawego kręgu RWY 10 (po południowej stronie osiedla Ławica) lub pozycję „po trzecim” lewego kręgu RWY 28.

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

<b>DELTA</b>	52 30 12 N	016 46 05 E	Wiadukt obwodnicy nad torami kolejowymi
<b>FOXTROT</b>	52 23 51 N	016 51 29 E	Stadion piłkarski
<b>GOLF</b>	52 25 56 N	016 50 48 E	Jasnozielony magazyn
<b>HOTEL</b>	52 26 30 N	016 47 50 E	Hotel na południowym krańcu Jeziora Kierskiego
<b>INDIA</b>	52 24 41 N	016 47 37 E	Radar lotniczy
<b>JULIETT</b>	52 24 28 N	016 43 33 E	Węzeł drogowy Poznań-Ławica
<b>QUEBEC</b>	52 30 41 N	016 58 29 E	Park Orientacji Przestrzennej w Owińskich
<b>TANGO</b>	52 27 11 N	016 58 48 E	Oczyszczalnia ścieków w m. Koziegłowy
<b>UNIFORM</b>	52 22 03 N	016 51 37 E	Grobla przy stawie Nowakowskiego
<b>VICTOR</b>	52 28 20 N	016 47 26 E	Północno-wschodni skraj Jeziora Kierskiego
<b>X-RAY</b>	52 23 45 N	016 36 27 E	Północny skraj Jeziora Niepruszewskiego
<b>YANKEE</b>	52 27 53 N	016 53 19 E	Wiadukt Narutowicza

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

<b>ECHO</b>	52 12 41 N	017 17 09 E	m. Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją
-------------	------------	-------------	---

**Q-Y-G route:** the route is used for avoiding traffic at active POZNAŃ/Kobylnica aerodrome. From QUEBEC point (52 30 41 N 016 58 29 E) - Spatial Orientation Park at Owińska fly to YANKEE (52 27 53 N 016 53 19 E) - Narutowicza overpass (MAG BRG 224°), then turn left to GOLF point (52 25 56 N 016 50 48 E) in the direction of pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at GOLF point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

**T-Y-G route:** the route is used for arrival to/departure from POZNAŃ/Kobylnica aerodrome. From Tango point (52 27 11 N 016 58 48 E) - sewage treatment plant at Koziegłowy fly over YANKEE point (52 27 53 N 016 53 19 E) - Narutowicza overpass (MAG BRG 277°) then turn left over GOLF point (52 25 56 N 016 50 48 E) - pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at GOLF point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

**X-J-I route:** from X-RAY point (52 23 45 N 016 36 27 E) - north end of Niepruszewskie Lake fly to JULIETT point (52 24 28 N 016 43 33 E) along road No. 307 (do not cross the northern limits) to road junction Poznań-Ławica (MAG BRG 077°), continue to INDIA point (52 24 41 N 016 47 37 E) along road No. 307 (do not cross the northern limits) to aviation radar (MAG BRG 080°). Before arrival at INDIA point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 right circuit or downwind position of RWY 28 left circuit (south of the housing estate Ławica).

**U-F route:** from UNIFORM point (52 22 03 N 016 51 37 E) - causeway between Nowakowskiego ponds fly to FOXTROT point (52 23 51 N 016 51 29 E) in the direction of the football stadium (MAG BRG 353°). Before arrival at FOXTROT point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 right circuit (south of the housing estate Ławica) or turning on base leg of RWY 28 left circuit.

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

<b>DELTA</b>	52 30 12 N	016 46 05 E	Ring road overpass over the railway
<b>FOXTROT</b>	52 23 51 N	016 51 29 E	Football stadium
<b>GOLF</b>	52 25 56 N	016 50 48 E	Pale green warehouse
<b>HOTEL</b>	52 26 30 N	016 47 50 E	Hotel on south end of Kierskie Lake
<b>INDIA</b>	52 24 41 N	016 47 37 E	Aviation radar
<b>JULIETT</b>	52 24 28 N	016 43 33 E	Road junction Poznań-Ławica
<b>QUEBEC</b>	52 30 41 N	016 58 29 E	Spatial Orientation Park at Owińska
<b>TANGO</b>	52 27 11 N	016 58 48 E	Sewage treatment plant in Koziegłowy town
<b>UNIFORM</b>	52 22 03 N	016 51 37 E	Causeway between Nowakowskiego ponds
<b>VICTOR</b>	52 28 20 N	016 47 26 E	North-east part of Kierskie Lake
<b>X-RAY</b>	52 23 45 N	016 36 27 E	North end of Niepruszewskie Lake
<b>YANKEE</b>	52 27 53 N	016 53 19 E	Narutowicz overpass

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

<b>ECHO</b>	52 12 41 N	017 17 09 E	Level crossing in Kijewo town
-------------	------------	-------------	-------------------------------

**KILO** 52 19 53 N 017 10 16 E m. Kleszczewo - magazyny

**MIKE** 52 14 00 N 016 50 00 E m. Mosina

**ROMEO** 52 19 46 N 017 03 03 E Rondo niedaleko m. Żerniki

**ZULU** 52 10 00 N 017 10 00 E m. Zaniemyśl

**Uwaga 1:**

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

**Uwaga 2:**

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

**Uwaga 3:**

Punkty VICTOR, HOTEL, GOLF, JULIETT, INDIA oraz FOXTROT meldować jedynie, gdy wymaga tego zezwolenie TWR POZNAŃ.

**KILO** 52 19 53 N 017 10 16 E Warehouses in Kleszczewo town

**MIKE** 52 14 00 N 016 50 00 E Mosina town

**ROMEO** 52 19 46 N 017 03 03 E Roundabout near Żerniki town

**ZULU** 52 10 00 N 017 10 00 E Zaniemyśl village

**Note 1:**

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

**Note 2:**

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

**Note 3:**

Points: VICTOR, HOTEL, GOLF, JULIETT, INDIA and FOXTROT should be reported only when required for POZNAŃ TWR clearance.

**2.22.3.1 WLOT DO CTR POZNAŃ/ŁAWICA W LOCIE VFR**

2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR POZNAŃ/Ławica i w TMA POZNAŃ odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATS. Zezwolenie może być przekazane przez FIS POZNAŃ.

b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATS 5 minut przed dołotem do granicy CTR lub TMA.

2.22.3.1.2 Start w CTR POZNAŃ/Ławica z miejsca innego niż lotnisko POZNAŃ/Ławica jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR POZNAŃ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności radiowej z TWR POZNAŃ.

**2.22.3.2 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR**

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami i w następujących strefach:

**PÓŁNOCNA STREFA OCZEKIWANIA (NORTH HOLDING AREA)** – należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach: 52 26 30 N 016 47 50 E; 52 26 30 N 016 50 15 E; 52 26 00 N 016 51 00 E; 52 26 20 N 016 52 00 E; 52 27 20 N 016 50 20 E; 52 27 20 N 016 47 50 E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i łąki), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać prawe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać lewe zakręty we wschodniej części strefy.

**POŁUDNIOWA STREFA OCZEKIWANIA (SOUTH HOLDING AREA)** - należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach 52 24 41 N 016 47 37 E; 52 23 51 N 016 51 29 E; 52 23 20 N 016 48 50 E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i ogródki działkowe ROD), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać lewe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać prawe zakręty we wschodniej części strefy.

**Punkt DELTA** - W przypadku oczekiwania nad punktem DELTA należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla A/C wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

**Punkt X-RAY** - w przypadku oczekiwania nad punktem X-RAY należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla A/C wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

**Punkt YANKEE** - w przypadku oczekiwania nad punktem YANKEE należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica.

**Punkt VICTOR** - w przypadku oczekiwania nad punktem VICTOR należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica na północ od jeziora Kierskiego z uwagą na PÓŁNOCNĄ STREFĘ OCZEKIWANIA.

**POZNAŃ/ŁAWICA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT**

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the POZNAŃ/Ławica CTR may be performed upon clearance issued by appropriate ATS unit or received from POZNAŃ FIS.

b. If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with an appropriate ATS unit shall be established 5 minutes before reaching CTR or TMA limits.

Take-off from a place other than POZNAŃ/Ławica aerodrome into the POZNAŃ/Ławica CTR is possible after obtaining clearance from POZNAŃ TWR. In case of two-way radio communication failure from the place of departure, clearance shall be obtained by means of phone. Radio communication with POZNAŃ TWR shall be established immediately after take-off.

**HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHT**

In case of congestion of air traffic VFR flight may expect holding at/in one of the following points/areas:

**NORTH HOLDING AREA** - hold within the designated area (area limits at points: 52 26 30 N 016 47 50 E; 52 26 30 N 016 50 15 E; 52 26 00 N 016 51 00 E; 52 26 20 N 016 52 00 E; 52 27 20 N 016 50 20 E; 52 27 20 N 016 47 50 E). Fly over green areas (forests and meadows) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take right turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take left turns within the eastern side of the area.

**SOUTH HOLDING AREA** - hold within the designated area (area limits at points: 52 24 41 N 016 47 37 E; 52 23 51 N 016 51 29 E; 52 23 20 N 016 48 50 E). Fly over green areas (forests and garden allotments) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take left turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take right turns within the eastern side of the area.

**DELTA point** – the holding procedure at DELTA point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for A/C flying at speeds higher than 120 kt IAS.

**X-RAY point** - the holding procedure at X-RAY point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for A/C flying at speeds higher than 120 kt IAS.

**YANKEE point** - the holding procedure at YANKEE shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits.

**VICTOR point** – the holding procedure at VICTOR point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits north of Kierskie Lake considering the NORTH HOLDING AREA.

**Punkt JULIETT** - w przypadku oczekiwania nad punktem JULIETT należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica oraz na południe od drogi 307, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR Krzesiny.

**Punkt UNIFORM** - w przypadku oczekiwania nad punktem UNIFORM należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR Krzesiny.

**Punkt GOLF** - w przypadku oczekiwania nad punktem GOLF należy wykonać procedurę oczekiwania na wschodniej stronie PÓŁNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA nie przekraczając linii kolejowej na południe.

**Punkt HOTEL** - w przypadku oczekiwania nad punktem HOTEL należy wykonać procedurę oczekiwania na zachodniej stronie PÓŁNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA.

**Punkt INDIA** - w przypadku oczekiwania nad punktem INDIA należy wykonać procedurę oczekiwania po zachodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

**Punkt FOXTROT** - w przypadku oczekiwania nad punktem FOXTROT należy wykonać procedurę oczekiwania po wschodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

### 2.22.3.3 PROCEDURY PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA NA LOTNISKU POZNAŃ/ŁAWICA W LOTACH VFR

2.22.3.3.1 Wykonując krąg nadlotniskowy pozycję „z wiatrem” wykonywać po północnej stronie osiedla Smochowice (w przypadku kręgów północnych) oraz po południowej stronie osiedla Ławica (w przypadku kręgów południowych).

2.22.3.3.2 Wykonując podejście do lądowania na RWY 10 wejść w pozycję „po trzecim” (base leg) nie wylatując poza miejscowość Przeźmierowo na zachód.

2.22.3.3.3 Wykonując podejście na RWY 28 wejść w pozycję „po trzecim” (base leg) nie przekraczając ulicy Polskiej oraz Bułgarskiej na wschód.

2.22.3.3.4 Ze względu na przepustowość ruchową lotniska, oczekuje się od pilotów wykonujących pełne lądowanie na RWY 10 przyziemienia poza strefą przyziemienia i sprawnego zwolnienia w drogę szybkiego zjazdu TWY R lub w TWY B.

2.22.3.3.5 W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedur w punktach 2.22.3.3.1 do 2.22.3.3.4 (base limit i lądowanie z przelotem) załoga powinna zgłosić to POZNAŃ TWR z chwilą nawiązania łączności.

2.22.3.3.6 W uzasadnionych przypadkach (np. na prośbę załogi w celach szkoleniowych lub ze względu na inny ruch) załoga może otrzymać instrukcję wydłużenia pozycji „z wiatrem”.

### 2.22.3.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.3.4.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL obejmujący wlot w CTR POZNAŃ/Ławica bez zamiaru lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica, wlot do CTR jest zabroniony.

2.22.3.4.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL z zamiarem lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy POZNAŃ/Ławica lub w CTR POZNAŃ/Ławica, należy:

a) W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu YANKEE, wykonać orbity przez 5 minut, następnie dolecieć nad punkt GOLF i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska POZNAŃ/Ławica;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne;

- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem GOLF do czasu otrzymania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

**JULIETT point** – the holding procedure at JULIETT point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits south of road No. 307 considering the SOUTH HOLDING AREA and Krzesiny MCTR.

**UNIFORM point** - the holding procedure at UNIFORM point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits considering the SOUTH HOLDING AREA and Krzesiny MCTR.

**GOLF point** - the holding procedure at GOLF point shall be carried out on the eastern side of the NORTH HOLDING AREA without crossing the railroad to the south.

**HOTEL point** - the holding procedure at HOTEL point shall be carried out on the western side of the NORTH HOLDING AREA.

**INDIA point** - the holding procedure at INDIA point shall be carried out on the western side of the SOUTH HOLDING AREA.

**FOXTROT point** - the holding procedure at FOXTROT point shall be carried out on the eastern side of the SOUTH HOLDING AREA.

### VFR APPROACH PROCEDURES AT POZNAŃ/ŁAWICA AERODROME

The downwind aerodrome traffic pattern shall be carried out north of the housing estate Smochowice (north circuits) south of the housing estate Ławica (south circuits).

When performing RWY 10 approach procedure enter base leg position without flying outside Przeźmierowo town limits.

When performing RWY 28 approach procedure enter base leg position avoiding crossing Polska and Bułgarska streets to the east.

When landing due to aerodrome air traffic capacity pilots are expected to touch down outside the TDZ and vacate the RWY immediately into rapid exit TWY R or into TWY B.

The air crew should notify POZNAŃ TWR after establishing contact when the procedures specified in items 2.22.3.3.1 to 2.22.3.3.4 (base limit and landing with overflight) cannot be adhered to.

Where justified (e.g. on the crew request for training purposes or other traffic), the air crew may be instructed to extend the downwind position.

### RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing entry into POZNAŃ/Ławica CTR without the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, entry into the CTR is forbidden.

If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, the aircrew shall:

a) When approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach YANKEE point, orbit for 5 minutes then reach GOLF point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of POZNAŃ/Ławica;

- show all aircraft navigation lights during arrival, approach and holding;

- after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

- after receiving a red visual signal hold over GOLF point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem GOLF i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b) W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- należy kierować się do punktu DELTA lub TANGO z ominięciem od zachodniej strony CTR POZNAŃ/Ławica oraz MCTR Krzesiny;

- następnie wykonać dolot do punktu YANKEE i postępować zgodnie z procedurą punktu 2.22.3.4.2.a.

#### 2.22.3.5 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a) wyłącznie w porze dziennej,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

#### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko POZNAŃ/Ławica wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb 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.

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

#### 2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

##### 2.22.5.1

Operacje lądowania ILS kategorii II mogą być wykonywane na kierunku RWY 28 przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

##### 2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

##### 2.22.5.2.1

Faza przygotowania do wprowadzenia LVP będzie rozpoczęta, jeżeli:

a) wartość zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszy się do 800 m (lub mniej), a tendencja za okres ostatnich 10 minut będzie wskazywała dalszy spadek, i/lub

b) wysokość podstawy chmur na podejściu wykorzystywanym do operacji lądowania, przy wielkości zachmurzenia BKN (z przerwami 5/8 do 7/8) lub OVC (całkowite 8/8) lub gdy widzialność pionowa (podstawa chmur) zmniejszy się do 300 ft. (lub mniej), a prognoza dla lotniska (TAF) przewiduje dalszy jej spadek, i/lub

- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over GOLF point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;

- after landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

b) When approaching from the southern side of the aerodrome:

- fly to DELTA or TANGO points by passing POZNAŃ/Ławica CTR and Krzesiny MCTR from the west;

- make an approach to reach YANKEE point and follow the procedure described in 2.22.3.4.2.a.

#### SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

a) the flight will be performed during daytime only,

b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

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

#### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

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

#### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

ILS CAT II landing operations might be carried out on RWY 28 by those operators, whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. The efficiency of the necessary equipment is a condition for carrying out category II operations.

#### Criteria for the initiation and termination of LVP

Preparation phase for LVP operations will be commenced when:

a) RWY visual range value (RVR) falls below 800 m (or less) and the trend for the last 10 minutes will show a further decline, and/or

b) the cloud base on approach used for landing operations, with the amount of cloud cover BKN (with breaks 5/8 to 7/8) or OVC (total 8/8) or when vertical visibility (the cloud base) falls below 300 ft (or less), and weather forecast for the aerodrome (TAF) predicts its further decline, and/or

c) ostrzeżenie lotniskowe, wystawione przez właściwe biuro prognoz, przewiduje zmniejszenie widzialności poniżej 800 m i/lub obniżenie podstawy chmur (o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC) lub widzialności pionowej poniżej 300 ft.	c) aerodrome warning issued by the appropriate forecast office, predicts visibility decline below 800 m and/or cloud base decline (with the amount of cloud cover BKN or OVC) or vertical visibility below 300 ft.
2.22.5.2.2 Wprowadzenie procedur LVP następuje jeżeli widzialność wzdłuż drogi startowej na dowolnym punkcie pomiarowym spada poniżej RVR 550 m lub podstawa chmur zmniejsza się poniżej 200 ft.	LVP operations will be commenced when RVR at any measuring point declines below RVR 550 m or cloud base declines below 200 ft.
2.22.5.2.3 Odwołanie procedur LVP następuje w przypadku poprawy warunków meteorologicznych przy wzroście RVR na każdym z punktów pomiarowych powyżej 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba podniesie się powyżej 200 ft z utrzymującą się tendencją wzrostową widzialności.	LVP procedures will be terminated in case of meteorological conditions improvement at RVR increase at every measuring point over 550 m and cloud base covering more than half of the sky reaches above 200 ft with a continuing upward trend in visibility.
2.22.5.3 Zawieszenie procedur LVP nastąpi w następujących sytuacjach (Poznań TWR wprowadza do ATIS komunikat o treści: „Low Visibility Procedures CAT 2 suspended”);	LVP procedures will be suspended in the following situations (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „Low Visibility Procedures CAT 2 suspended”);
2.22.5.3.1 Awaria systemu oświetlenia nawigacyjnego RWY i/lub TWY, uniemożliwiająca kontynuację operacji w warunkach ograniczonej widzialności (w tym m.in.: światła podejścia, światła osi, krawędzi, strefy przyziemia RWY, systemu zasilania);	Failure of the RWY and / or TWY navigation lighting system, preventing the continuation of operations in low visibility conditions (including: approach lights, axis lights, edge lights, touchdown zone RWY, power system);
2.22.5.3.2 Awaria systemu ILS (dostępne są tylko operacje startu – LVTO); Poznań TWR wprowadza komunikat do ATIS: „Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available”;	Failure of the ILS (take-off only operations available – LVTO); (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available”);
2.22.5.3.3 Awaria urządzeń AWOS służących do pomiaru RVR oraz podstawy chmur;	Failure of AWOS devices for RVR and cloud base measurement;
2.22.5.3.4 Podczas prowadzenia akcji ratowniczej na lotnisku;	During the rescue operation at the airport;
2.22.5.3.5 Zaistnienie jakiegokolwiek sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu operacji startu/ lądowania w warunkach ograniczonej widzialności.	Occurrence of any situation threatening the safety of take-off / landing operations in low visibility conditions;
2.22.5.3.6 Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe, Poznań TWR w porozumieniu z DOPL podejmuje decyzję o odwołaniu LVP lub odwołaniu przygotowania do LVP (adekwatnie do sytuacji) oraz wprowadza do ATIS komunikat: „Low Visibility Procedures not available”.	If removing the cause of LVP suspension becomes prolonged or impossible, Poznań TWR in agreement with Airport Duty Officer decided to terminate LVP or to terminate LVP preparation (depending on the situation) and commences to ATIS message with the following content: „Low Visibility Procedures not available”.
<b>2.22.5.4 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)</b>	<b>Low visibility procedure (LVP) description</b>
2.22.5.4.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: „Low visibility procedures in operation”.	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”.
2.22.5.4.2 W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji między statki powietrznymi.	During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected, which results from the obligation to increase the separation between aircraft.
2.22.5.4.3 Po lądowaniu statek powietrzny zatrzymuje się na końcu RWY i oczekuje na przyjazd FOLLOW ME, a następnie w jego asyście kołuje na wyznaczone stanowisko postojowe.	After landing, aircraft stops at the end of RWY and awaits for the FOLLOW ME arrival, then with its assist is taxiing to assigned stand.
2.22.5.4.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 10 i RWY 28. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.	For departing aircraft during LVP/LVTO RWY 10 and RWY 28 will be used for take-off. Take-offs are prohibited if RVR value is less than 125 m.
I. Statki powietrzne będą prowadzone drogami kołowania do progu RWY w asyście FOLLOW ME.	I. Aircraft will be lead through TWY to RWY threshold assisted by FOLLOW ME.
II. Po wprowadzeniu statku powietrznego na RWY służba FOLLOW ME przeprowadza inspekcję RWY w celu sprawdzenia jej gotowości do użycia. Po jej zakończeniu może nastąpić start.	II. After leading the aircraft onto the RWY, FOLLOW ME service carries out RWY inspection to check its readiness for use. After its completion, the take-off can take place.
<b>2.22.5.5 Inne ograniczenia wykonywania operacji w warunkach LVP</b>	<b>Other restrictions on performing operations under LVP conditions</b>
2.22.5.5.1 Liczba statków powietrznych będących jednocześnie w polu manewrowym w obszarze RWY i TWY pomiędzy poprzeczkami zatrzymania CAT II na TWY B, H1, G oraz poprzeczką zatrzymania CAT I/CAT II na TWY N1 jest ograniczona do jednego.	Number of aircraft remaining simultaneously in the maneuvering area within RWY and TWY area between CAT II stop bars at TWY B, H1, G and CAT I/CAT II stop bar at TWY N1 is limited to one.
2.22.5.5.2 W pozostałych częściach pola manewrowego dopuszczalna liczba statków powietrznych jest uzależniona od liczby dostępnych pojazdów FOLLOW ME.	In the remaining parts of the maneuvering area, the permissible number of aircraft depends on the number of available FOLLOW ME vehicles.
2.22.5.5.3 Kołowanie śmigłowców podlotem (air-taxi) w warunkach LVP jest zabronione.	Helicopter air-taxiing in LVP conditions is forbidden.
2.22.5.5.4 Operacje statków powietrznych kodu „F” w warunkach LVP są zabronione.	„F” code aircraft operations in LVP conditions are forbidden.



**2.22.5.5.5.** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania: „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach do 2.22.5.4.1. do 2.22.5.5.4 nie będą stosowane.

Pilots who wish to perform a CAT II approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP: “Request practice Category II approach”. In this case, measures described in items 2.22.5.4.1 to 2.22.5.5.4 will not be applied.

EPPO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<b>2.23.1</b>	<b>KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</b>	<b>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</b>
2.23.1.1	Lotnisko POZNAŃ/Ławica jest lotniskiem koordynowanym (poziom 3 wg IATA) w okresie całego roku kalendarzowego, w godzinach 2200-0600 LMT.	POZNAŃ/Ławica aerodrome is a coordinated aerodrome (IATA Level 3) during the whole calendar year, between 2200 and 0600 LMT.
2.23.1.2	Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku POZNAŃ/Ławica wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.	Any flight operation requires a slot provided by the flight scheduling coordinator.
2.23.1.3	Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopters.
2.23.1.4	Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.	Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.
2.23.1.5	Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przysyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica. Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, poniedziałek - piątek z wyłączeniem świąt. E-mail: poland@acl-international.com Telefon: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637 WWW: acl-uk.org  Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH  Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającymi lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Telefon: +48-61-849-2253	Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome. Office hours: 0830-1700 UK LMT, Monday-Friday (excluding public holidays). E-mail: poland@acl-international.com Phone: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637 WWW: acl-uk.org  Slot requests: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH  Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Phone: +48-61-849-2253
2.23.1.6	Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPPO-3), które są zawarte na stronie internetowej: <a href="https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16">https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16</a> w sekcji Local Guidelines.	An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPPO-3) to be found at: <a href="https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16">https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16</a> in the Local Guidelines section.
2.23.2	Na terenie lotniska znajduje się transponder (bez modu C) kalibrujący radar. System TCAS może mylnie generować ostrzeżenia o ruchu.	A radar calibrating transponder (without mode C) is installed at the aerodrome. Thus incorrect traffic warnings may be generated by TCAS.
2.23.3	Zarządzający lotniskiem POZNAŃ/Ławica zwraca się do załóg statków powietrznych z prośbą o zgłaszanie wszelkich zagrożeń zauważonych z powietrza w otoczeniu lotniska w postaci:  - niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji,  - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł,  - oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami,  - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoruwania,  - niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia,  - innych potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.  Zgłoszenia należy przekazywać bezpośrednio do kontroli TWR POZNAŃ lub do dyżurnego operacyjnego portu na e-mail: ops@airport-poznan.com.pl lub tel.: +48-664-789-138.	The administration of POZNAŃ/Ławica aerodrome asks the aircraft crews for reporting any hazards in the vicinity of the aerodrome identified in the air such as:  - unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence,  - hazardous, confusing or misleading lights,  - dazzle created by large highly reflective surfaces,  - sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency,  - some ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard,  - other potential hazards to the safety of air traffic.  Reports are to be sent directly to POZNAŃ TWR or to the airport duty officer to the e-mail address: ops@airport-poznan.com.pl or by phone: +48-664-789-138.

**2.23.4 MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA**

**OSTRZEŻENIA**

W ciągu całego roku w dni deszczowe prawdopodobne zagrożenie ze strony mew. W okresie jesienno-zimowo-wiosennym lokalne migracje ptaków w rejonie lotniska, w szczególności krukowatych. W okresie wiosennym i jesiennym intensywne przeloty migracyjne ptaków na różnych wysokościach. Pod koniec wiosny i z początkiem lata aktywność rozpoczynają ptaki młode, głównie pustułki. W okresie letnim możliwe przeloty gołębi pocztowych. Często nad lotnisko zalatują lokalne myśliwcy i błotniaki. Duża aktywność jaskółek. Pod koniec lata rozpoczyna się wzmożona aktywność ptaków żerujących w rejonie lotniska, w szczególności duże stada szpaków.

**BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME**

**WARNINGS**

Throughout the year in wet weather, gulls may pose a risk to aircraft. In autumn, winter and spring months, birds, mainly corvids, commute in the vicinity of the aerodrome. In spring and autumn, intense migratory flights of birds take place at various heights. In late spring and early summer, young birds, mainly kestrels, begin their activity. In summer months, homing pigeons may transit across the aerodrome. Local buzzards and harriers fly often over the aerodrome. Intense swallow activity. In late summer, there is increased activity of birds feeding in the vicinity of the aerodrome, mainly large flocks of starlings.

EPPO AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

AD 2 EPPO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPPO 1-3-1	PLYTA POSTOJOWA 1	APRON 1
AD 2 EPPO 1-3-2	PLYTY POSTOJOWE 2, 3	APRONS 2, 3
AD 2 EPPO 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 10/28 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10/28 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPPO 3-1-1	RWY 28 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 28 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPPO 4-2-1-0	RWY 10	RWY 10
AD 2 EPPO 4-2-2-0	RWY 28 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 28 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPPO 5-1-1	RWY 28	RWY 28
AD 2 EPPO 5-3-1-0	RWY 10 RNAV 1 (GNSS)	RWY 10 RNAV 1 (GNSS)
AD 2 EPPO 5-3-2-0	RWY 28 RNAV 1 (GNSS) Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 28 RNAV 1 (GNSS) Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPPO 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-1	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-3	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-1-1	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-2-1	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

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

Brak penetracji.

No penetrations.

3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> CIV: APN 1: ELEV 605 ft APN 2: ELEV 611 ft MIL: APN 3: ELEV 597 ft APN 4: ELEV 594 ft APN 5: ELEV 604 ft	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> CIV: APN 1: ELEV 605 ft APN 2: ELEV 611 ft MIL: APN 3: ELEV 597 ft APN 4: ELEV 594 ft APN 5: ELEV 604 ft
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPRA 1-3-1.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPRA 1-3-1.
6.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPRA AD 2.9	<b>SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
-------------	--	--

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Znaki poziome. Pozioma numeracja stanowisk postojowych.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b> Markings. Parking stand number markings.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <u>Oznakowanie:</u> 1. <b>RWY:</b> THR, DTHR, TDZ, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe, linia do zawracania na THR 25. 2. <b>TWY:</b> linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. <u>Światła:</u> 1. <b>RWY:</b> patrz punkt 2.14. 2. <b>TWY:</b> patrz punkt 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <u>Marking:</u> 1. <b>RWY:</b> THR, DTHR, TDZ, aiming point, RWY designation, centre line, edge, THR 25 backtrack line. 2. <b>TWY:</b> centre line, edge, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. <u>Lights:</u> 1. <b>RWY:</b> see point 2.14. 2. <b>TWY:</b> see point 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> Światła ochronne RWY (WIG-WAG) dla TWY: A1, A5, A6, S.	<b>Other RWY protection measures</b> RWY guard lights (WIG-WAG) for TWY: A1, A5, A6, S.
5.	<b>Uwagi</b> <b>MIL:</b> Na TWY A5 i A6 oznakowanie pionowe i poziome miejsca oczekiwania przed RWY. Brak oznakowania poziomego i pionowego na wojskowych TWY.	<b>Remarks</b> <b>MIL:</b> On TWY A5 and A6, holding position signs and markings before RWY. No markings and signs on TWYs available.

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

<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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a></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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a></p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
--	---

EPRA AD 2.11	<b>ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC<sup>1</sup>)</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC<sup>1</sup>)</b>
--------------	--	--

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> CIV: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo MIL: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne	<b>Name of the associated meteorological office</b> CIV: Aerodrome MET Office Airport Meteo MIL: Aerodrome MET Office
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> CIV: Patrz AD 2.3.6 /NIL MIL: H24 / Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> CIV: See AD 2.3.6 /NIL MIL: H24 / Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces

3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> <b>CIV:</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo /9 HR <b>MIL:</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne /9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> <b>CIV:</b> Aerodrome MET Office Airport Meteo /9 HR <b>MIL:</b> Aerodrome MET Office /9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> <b>CIV:</b> TAF <sup>2)</sup> /3 HR <b>MIL:</b> TAF <sup>3)</sup> /3 HR	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> <b>CIV:</b> TAF <sup>2)</sup> /3 HR <b>MIL:</b> TAF <sup>3)</sup> /3 HR
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> <b>CIV/MIL:</b> konsultacje osobiste	<b>Briefing and consultation provided</b> <b>CIV/MIL:</b> personal consultations
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> <b>CIV:</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN <b>MIL:</b> METAR, SPECI(4), TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> <b>CIV:</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN <b>MIL:</b> METAR, SPECI(4), TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> <b>CIV:</b> O/R SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Dane radarowe, zdjęcia satelitarne. <b>MIL:</b> Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, SWL.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> <b>CIV:</b> O/R 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. <b>MIL:</b> Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> <b>CIV:</b> Internet <b>MIL:</b> NIL	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> <b>CIV:</b> Internet <b>MIL:</b> NIL
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> <b>CIV:</b> TWR <b>MIL:</b> MIL ATS	<b>ATS units provided with MET information</b> <b>CIV:</b> TWR <b>MIL:</b> MIL ATS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> 1) - patrz GEN 2.1 <b>CIV:</b> Tel.: +48-48-377-9208 Tel. kom.: +48-690-003-255 E-mail: meteo@airportmeteo.net <b>MIL:</b> Tel.: +48-261-511-226 Faks: +48-261-511-225  2) Depesze TAF opracowywane w godzinach pracy CIV. 3) Depesze TAF opracowywane poza godzinami pracy CIV. 4) Opracowywanie depesz METAR i SPECI poza godzinami pracy CIV oraz SPECI.	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> 1) - see GEN 2.1 <b>CIV:</b> Phone: +48-48-377-9208 Mobile: +48-690-003-255 E-mail: meteo@airportmeteo.net <b>MIL:</b> Phone: +48-261-511-226 Fax: +48-261-511-225  2) TAF messages developed during CIV working hours. 3) TAF messages developed outside CIV working hours. 4) Developing METAR and SPECI messages outside CIV working hours and SPECI messages.

EPRA AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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
07	75.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	51 23 13.15 N 021 12 02.06 E 111.8	620.0 617.0
25	255.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	51 23 32.30 N 021 13 56.80 E 111.6	601.6 606.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
07	Patrz/See AD 2 EPRA 2-1-1.	NIL	60 x 280	2620 x 280	240 x 90	NIL
25	Patrz/See AD 2 EPRA 2-1-1.	204 x 45	60 x 280	2620 x 280	180 x 90	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
07) Przesunięty THR.	07) Displaced THR.
25) - NIL	25) - NIL

EPRA 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
07	2500	2560	2500	2296
25	2296	2356	2500	2500

EPRA 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			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3° left	53 dla/for A321	NIL
25	ALPA-ATA SFL	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3.2° left	52 dla/for B737	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	NIL	NIL	2500 m/50 m	FM 0 - 1900 m: W FM: 1900 m - 2500 m: Y	R	NIL
25	NIL	NIL	2500 m/50 m	FM 0 - 1700 m: W FM 1700 m - 2300 m: Y FM: 2300 m - 2500 m: R	R	R

Uwagi	Remarks
Dla lądowania na RWY 25 załączone światła zabezpieczenia przerwane startu (SWY).	Stopway lights (SWY) turned on for landing on RWY 25.
Światła podejścia, RWY oraz PAPI RWY 25 wykonane w technologii LED.	The approach, RWY and RWY 25 PAPI lights are LED lights.

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej CIV: NIL MIL: 663 m FM THR 25 / Na żądanie, po wcześniejszym uzgodnieniu.	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation CIV: NIL MIL: 663 m FM THR 25 / O/R after prior consultation.
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru NIL	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT NIL
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1) Krawędziowe - A, A1, B, D, E. 2) Światła osi - NIL.	TWY edge and centre line lighting 1) Edge lighting - A, A1, B, D, E. 2) Centre line lighting: NIL.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia CIV: Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek). MIL: dostępne (10 min).	Secondary power supply/Switch over time CIV: Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec). MIL: available (10 min).
5.	Uwagi 2.15.3 - oświetlenie wojskowe TWY A5, A6, M niezgodne z przepisami Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nieoperacyjne.	Remarks 2.15.3 - military lighting of TWY A5, A6, M not in accordance with the provisions of Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, non-operational.

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

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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.	Rozporządzone długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL

7.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL
----	---------------------	-----------------------

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

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
<b>RADOM CTR</b> Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 27 24 N 021 34 19 E 51 22 52 N 021 36 21 E 51 17 02 N 021 35 29 E 51 12 49 N 021 31 47 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	3500 ft GND	[D]	RADOM WIEŻA (118.430 MHz) PL RADOM TOWER (118.430 MHz) EN
<b>RADOM MCTR</b> Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 27 24 N 021 34 19 E 51 22 52 N 021 36 21 E 51 17 02 N 021 35 29 E 51 12 49 N 021 31 47 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	3500 ft GND	[D]	RADOM WIEŻA (118.430 MHz) PL RADOM TOWER (118.430 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

Uwagi	Remarks
<b>CIV:</b> CTR/TMA aktywne w godzinach pracy organu RADOM TWR. Organ kontroli lotniska CIV/MIL używają takiej samej częstotliwości i znaku wywoławczego.	<b>CIV:</b> CTR/TMA active during the operational hours of RADOM TWR. CIV and MIL aerodrome control units use the same frequency and call sign.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1</sup> )
1	2	3	4	5	6
MIL PAR	RADOM PRECYZYJNY RADOM PRECISION	129.000	-	-	MON, WED-THU 0700-1900 (0600-1800) TUE, FRI 1400-1700 (1300-1600) Patrz NOTAM./See NOTAM.
MIL APP	RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH	128.675	-	-	MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) W czasie pracy CIV ATS, MIL APP zapewni służbę w strefie EPTR5./During CIV ATS operating hours, MIL RADOM provides service within EPTR5.
MIL GROUND	RADOM GROUND	121.750	-	-	MON, THU 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM./See NOTAM.
CIV TWR	RADOM WIEŻA RADOM TOWER	118.430	-	-	MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM./See NOTAM.

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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
MIL TWR	RADOM WIEŻA RADOM TOWER	118.430	-	-	MON, WED-THU 0700-1900 (0600-1800) TUE, FRI 1400-1700 (1300-1600) Patrz NOTAM./See NOTAM.

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1. Podczas pracy CIV ATC, może być aktywny MIL RADOM GROUND (FREQ 121,750 MHz, znak wywoławczy RADOM GROUND) na wojskowej części pola manewrowego (TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S).	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1. During CIV ATC operation, MIL RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz, callsign RADOM GROUND) may be active on the military part of the maneuvering area (TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S).

EPRA 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	IRDM	CH40Y	H24	51 23 26.2 N 021 13 44.2 E	180 m AMSL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
DVOR/DME (7°E/Nov 20)	RDO	113.850 MHz CH85Y	H24	51 23 59.9 N 021 15 56.6 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450).
ILS GP	-	334.850 MHz	H24	51 23 26.2 N 021 13 44.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 17 m GP 3.2°
ILS LOC (7°E/Nov 20)	IRDM	110.350 MHz	H24	51 23 08.9 N 021 11 36.6 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. I
NDB	NR	313.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR. Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.	51 23 37.8 N 021 14 29.9 E	---	663 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze. 663 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.
NDB	NRA	328.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR. Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.	51 24 02.3 N 021 16 54.8 E	---	3565 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze. 3565 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

- 2.20.1 Zawracanie na THR 25 dla samolotów**  
 Na progu RWY 25 płaszczyzna do zawracania statków powietrznych.
- Niewidoczne fragmenty infrastruktury z TWR**  
 APN 1 stanowiska 1-3 niewidoczne z TWR.  
 Odcinek TWY D od stanowiska 1 do stanowiska 3 niewidoczny z TWR.
- Dostępność TWY**  
 TWY D i TWY E dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.  
 TWY A5, A6 i M dostępna tylko dla wojskowych statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 24 m.
- Zabezpieczenie statku powietrznego**  
 Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.

**2.20.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE**

- a) **MIL**  
 Instrukcje ruchu naziemnego dla statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego wydawane są przez RADOM GROUND (częstotliwość 121,750 MHz) - w czasie pracy CIV ATS.  
 W przypadku niedostępności RADOM GROUND (w czasie pracy CIV ATS), TWR RADOM.  
**MIL TWY:** A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.  
**MIL APN:** APN 3, APN 4, APN 5.  
 Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od RADOM GROUND – w czasie pracy CIV ATS.  
 Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na całym polu ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od RADOM TWR.  
 Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego RADOM GROUND będzie uruchamiany zgodnie z potrzebami operacyjnymi.
- b) **CIV**  
 Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na cywilnej części pola ruchu naziemnego:  
 TWY: A, A1, B, D, E;  
 APN: APN 1, APN 2;  
 zawsze po uzyskaniu zgody od RADOM TWR.

- Backtracking at THR 25 for aeroplanes**  
 Runway turn pad available at RWY 25 threshold.
- Invisible fragments of TWR infrastructure**  
 APN 1 parking stands 1-3 are invisible from the TWR building.  
 TWY D section from stand 1 to stand 3 is invisible from the TWR.
- TWY availability**  
 TWY D and TWY E available for aircraft with a wingspan of not more than 36 m.  
 TWYs A5, A6 and M available only for military aircraft with a wingspan of not more than 24 m.
- Aircraft security**  
 The aircraft crew or an authorized ground handling agent is responsible for the proper securing of the aircraft.

**RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES**

- MIL**  
 Ground movement instructions for aircraft in the military part of the ground movement area are issued by RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz) - during CIV ATS operation.  
 In case of unavailability of RADOM GROUND (during CIV ATS operation), RADOM TWR.  
**MIL TWYs:** A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.  
**MIL APNs:** APN 3, APN 4, APN 5.  
 Engine start-up, taxiing, towing and pushing back on the military part of the movement area can take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM GROUND – during CIV ATS operation.  
 During the operation of the military air traffic services, engine start-up, taxiing, towing and push-back on the entire ground movement area may take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM TWR.  
 During the operation of military air traffic services, RADOM GROUND will be activated in accordance with operational needs.
- CIV**  
 Engine start-up, taxiing, towing and push-back on the civil part of the movement area:  
 TWYs: A, A1, B, D, E;  
 APNs: APN 1, APN 2;  
 always after obtaining permission from RADOM TWR.

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

NIL

NIL

EPRA AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

- 2.22.1 PUNKTY I PROCEDURY W LOCIE VFR**
- a. Lot od punktu **JULIETT** do punktu **ROMEO** odbywa się po północnej stronie drogi krajowej nr 12 – chyba, że ATC zezwoli inaczej.
- b. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR, może spodziewać się w szczególności oczekiwania nad następującymi punktami:  
**SIERRA** - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.  
**HOTEL** - 2000 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.  
 Podczas oczekiwania zwrócić szczególną uwagę na ruch w kręgu nadlotniskowym.

- POINTS AND PROCEDURES IN VFR FLIGHTS**
- Flight from point **JULIETT** to point **ROMEO** takes place on the north side of national road No. 12 – unless otherwise instructed by ATC.  
 During periods of high traffic density, an aircraft flying under VFR may expect holding at one of the following points:  
**SIERRA** - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC.  
**HOTEL** - 2000 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting, pay special attention to traffic in the aerodrome traffic circuit.



**ROMEO** - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej. Podczas oczekiwania nad ROMEO utrzymywać się po północnej stronie drogi krajowej nr 12.

**NOVEMBER** – 1500 ft AMSL - chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

**UWAGA:** Właściwy organ ATC może wydać instrukcje do oczekiwania nad każdym z punktów VFR w CTR. Wysokości zgodnie z instrukcjami.

**ROMEO** - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting over ROMEO, stay on the north side of national road No. 12.

**NOVEMBER** – 1500 ft AMSL - unless otherwise instructed by ATC.

**NOTE:** The appropriate ATC unit may issue holding instructions over any VFR point within the CTR. Heights are given in the instructions.

Punkt/Point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
BRAVO	51 14 50 N 021 14 20 E	Stawy w m. Bujak/Ponds in Bujak
CHARLIE	51 14 37 N 021 35 03 E	Wytwórnia Mas Bitumicznych w miejscowości Ciepeliów/Asphalt plant in Ciepeliów
FOXTROT	51 32 15 N 021 23 56 E	Wytwórnia betonu w miejscowości Przejazd/Concrete plant in Przejazd
HOTEL	51 20 34 N 021 13 36 E	Zajazd w miejscowości Makowiec/Inn in Makowiec
INDIA	51 14 10 N 020 52 26 E	Węzeł drogowy S7 i 727 w miejscowości Szydłowiec/S7 and 727 road junction in Szydłowiec
JULIETT	51 21 46 N 020 46 39 E	Stacja paliw w miejscowości Wieniawa (zachodnia część miejscowości)/Petrol station in western part of Wieniawa
NOVEMBER	51 26 35 N 021 12 00 E	Ciepłownia Północ w Radomiu/Heating plant "Północ" in Radom
ROMEO	51 24 12 N 021 05 20 E	Areszt Śledczy w Radomiu/Detention centre in Radom
SIERRA	51 17 42 N 021 14 47 E	Stacja paliw przy DK9, na południe od miejscowości Skaryszew/Petrol station at national road No. 9, south of Skaryszew
ZULU	51 21 31 N 021 33 56 E	Zwoleń - stacja paliw w na skrzyżowaniu dróg (rondo) DK12 i 787/Zwoleń – Fuel station at the junction of national road No. 12 and road No.787 (roundabout)

- c. Przy wylocie/wlocie przez punkt FOXTROT zwrócić szczególną uwagę na ruch dołotowy/odloty przez punkt WHISKEY lotniska EPDE.
- d. Start w CTR/MCTR RADOM z miejsca innego niż lotnisko EPRA jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR RADOM. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR RADOM.
- e. Odlot powinien być wykonywany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez właściwy organ ATC punktu na trasie lotu.
- f. Doloty i odloty VFR do/z lotniska EPRA przez aktywne strefy EPTR5 A, B, C, tylko po uzgodnieniu z podmiotem zabezpieczającym operacje lotnicze w tych strefach.
- g. W przypadku odlotu przez punkty INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (128,575 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.
- h. W przypadku odlotu przez ZULU, CHARLIE, FOXTROT spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (119,450 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

## 2.22.2 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście IFR lub podejście w locie VFR na lotnisko Warszawa-Radom 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.

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

Śmigłowce lotnictwa państwowego, mogą lądować/startować na/z części wojskowej lotniska.

Załogi śmigłowców lotnictwa państwowego w miarę możliwości powinny zgłaszać zamiar lądowania na wojskowej części pola manewrowego przy pierwszym kontakcie z właściwym organem ATC.

Lądowanie i odlot śmigłowców lotnictwa państwowego z części wojskowej lotniska możliwe jedynie w locie VFR.

Przed odlotem z wojskowej części pola manewrowego załoga nawiązuje łączność z MIL RADOM GROUND, a w razie niedostępności z TWR RADOM.

## 2.22.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

When departing/entering via the FOXTROT point, pay special attention to the arrival/departure traffic via the EPDE WHISKEY point.

Take-off within the RADOM CTR/MCTR from a place other than EPRA aerodrome is possible after obtaining permission from RADOM TWR. In the absence of two-way radio communication from the place of departure, it is necessary to obtain permission by telephone, and after take-off, immediately establish communication with RADOM TWR.

Departure should be conducted via the shortest possible route to the first point on the route designated by the appropriate ATC unit.

VFR arrivals and departures to/from EPRA aerodrome through active EPTR5 zones A, B, C, to be conducted only by agreement with the entity securing air operations within these areas.

For departures via INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, contact with WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz) is expected. Frequency to be changed after obtaining ATC instruction.

For departures via ZULU, CHARLIE, FOXTROT, contact with WARSZAWA INFORMATION (119.450 MHz) is expected. Frequency to be changed after obtaining ATC instruction.

## PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Warszawa-Radom aerodrome perform landing 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.

After landing, taxiing/air taxiing to be conducted to the allocated apron.

State aviation helicopters may land/take off on/from the military part of the aerodrome.

Crews of state aviation helicopters should, as far as possible, report their intention to land on the military part of the maneuvering area upon first contact with the competent ATC unit.

Landings and departures of state aviation helicopters on/from the military part of the aerodrome are only possible under VFR.

Before departure from the military part of the maneuvering area, the crew shall establish communication with MIL RADOM GROUND and in the event of unavailability with RADOM TWR.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem do CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM jest zabroniony.

Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM i nastąpi utrata łączności należy:

- a. w przypadku dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały z TWR;
  - wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 1600 ft;
  - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
  - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem NOVEMBER do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem NOVEMBER i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

#### Cywilne statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

#### Wojskowe statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

- b. w przypadku dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały z TWR;
  - wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 2000 ft, o ile pozwoli na to podstawa chmur;
  - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
  - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem SIERRA do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem SIERRA, wykonać dolot do punktu HOTEL i oczekiwać na dalsze sygnały z TWR;
  - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem HOTEL do czasu odebrania zielonego ciągłego 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 TWR, należy oczekiwać kolejne 5 minut nad punktem HOTEL i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

#### Cywilne statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

#### Wojskowe statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

If radio communication fails before reaching the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is forbidden.

If radio communication fails after obtaining a clearance to enter the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM the crew shall:

- when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:
- arrive at NOVEMBER and await signals from the TWR;
  - climb/descend to a height of 1600 ft;
  - show all available aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
  - after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
  - after receiving a red visual signal hold over NOVEMBER until receiving a continuous 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 TWR, hold over NOVEMBER for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

#### Civil ACFT

after landing vacate immediately the RWY via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.

#### Military ACFT

- after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.

- when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:
- make an approach to reach SIERRA point and await signals given from the TWR;
  - climb/descend to a height of 2000 ft when cloud base permits;
  - show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
  - after receiving a continuous 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 SIERRA until receiving a continuous 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 TWR, hold over SIERRA for 10 minutes, arrive at HOTEL and await further signals from the TWR;
  - after receiving a continuous 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 HOTEL until receiving a continuous 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 TWR, hold over HOTEL for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

#### Civil ACFT

after landing vacate immediately the RWY via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.

#### Military ACFT

- after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.

	<b>Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów VFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.</b>	<b>Note: Radio communication failure procedures for VFR flights apply to CTR/TMA and MCTR/MTMA.</b>
<b>2.22.4</b>	<b>LOTY SPECJALNE VFR</b> <p>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/MCTR).</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>wyłącznie w porze dziennej,</li><li>z dala od chmur i z widocznością terenu,</li><li>widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,</li><li>pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,</li><li>z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.</li></ol> <p>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.</p>	<b>SPECIAL VFR FLIGHTS</b> <p>If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is less than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight within the controlled zone (CTR/MCTR) has been obtained.</p> <p>Except situations when a relevant unit cleared for helicopter flights in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flights, the following conditions apply:</p> <p>the flight will be performed during daytime only,</p> <p>the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,</p> <p>ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,</p> <p>the ceiling is not less than 600 ft,</p> <p>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.</p> <p>A Special VFR clearance may be withdrawn if the weather conditions deteriorate to such an extent that the meteorological minima for a Special VFR flight are not met.</p>
<b>2.22.5</b>	<b>ZEZWOLENIE NA START, LĄDOWANIE I ZAJĘCIE DROGI STARTOWEJ</b> <p>Za zezwolenie na zajęcie drogi startowej, start i lądowanie odpowiada RADOM TWR.</p>	<b>TAKE-OFF, LANDING AND LINE-UP CLEARANCE</b> <p>Clearance for take-off, landing and line-up shall be issued by RADOM TWR.</p>
<b>2.22.6</b>	<b>UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT</b> <p>W czasie aktywności CIV ATS, MIL RADOM GROUND wydaje zezwolenia na lot, dla statków powietrznych lotnictwa państwowego w przypadku kiedy ich miejsce odlotu/postoju znajduje się na wojskowej części pola ruchu naziemnego.</p>	<b>CLEARANCE FOR FLIGHT</b> <p>During the CIV ATS operation, MIL RADOM GROUND issues clearances for flight for state aviation aircraft when their departure/parking site is located on the military part of the movement area.</p>
<b>2.22.7</b>	<b>LOTY SPECJALNE VFR WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH</b> <p>Loty specjalne VFR wojskowych statków powietrznych w CTR RADOM mogą być wykonywane zgodnie z aktualną decyzją Prezesa ULC w przedmiotowej sprawie.</p>	<b>SPECIAL VFR FLIGHTS BY MILITARY AIRCRAFT</b> <p>Special VFR flights by military aircraft within the RADOM CTR may be conducted in accordance with the current decision of the President of the Polish Civil Aviation Authority in the case.</p>
<b>2.22.8</b>	<b>WLOT DO PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ Z PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ</b> <ol style="list-style-type: none"><li>wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR RADOM. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;</li><li>jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR RADOM przed wlotem do CTR/TMA, MCTR/MTMA RADOM.</li></ol>	<b>ENTRY INTO CONTROLLED AIRSPACE FROM UNCONTROLLED AIRSPACE</b> <p>entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is based on a clearance issued by RADOM TWR. The clearance may be forwarded by WARSZAWA FIS;</p> <p>if not advised otherwise by WARSZAWA FIS, the flight crew is obliged to contact RADOM TWR before entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM.</p>
<b>2.22.9</b>	<b>LOTY SZKOLNE I TRENINGOWE</b> <p>Loty szkolne i treningowe IFR w MTMA/MCTR i CTR/TMA RADOM możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od RADOM TWR – nie dotyczy lotów wojskowych statków powietrznych przynależnych do 42. Bazy Lotnictwa Szkolnego, bazujących na lotnisku EPRA. Wykonywanie lotów szkolnych i treningowych IFR przez wojskowe statki powietrzne bazujące na lotnisku EPRA wykonywane są na podstawie osobnych porozumień.</p>	<b>SCHOOL AND TRAINING FLIGHTS</b> <p>School and training IFR flights within the MTMA/MCTR RADOM and CTR/TMA RADOM are only possible after prior telephone approval for a specified period from RADOM TWR – not applicable to flights by military aircraft belonging to the 42nd Air Training Base and based at EPRA aerodrome. IFR school and training flights by military aircraft based at EPRA aerodrome shall be carried out on the basis of separate agreements.</p>
<b>2.22.10</b>	<b>LOTY KALIBRACYJNE I POMIAROWE</b> <p>Loty kalibracyjne i pomiarowe w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM ze STS/FLTCK w planie lotu możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od RADOM TWR.</p>	<b>CALIBRATION AND SURVEY FLIGHTS</b> <p>Calibration and survey flights within the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM with STS/FLTCK in the flight plan are possible only after receiving from RADOM TWR by telephone initial permission for a specified period.</p>
<b>2.22.11</b>	<b>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</b> <p>W TMA RADOM zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania.</p> <p>Wektorowanie radarowe jest niedostępne.</p>	<b>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</b> <p>A procedural approach control service is provided within the RADOM TMA.</p> <p>Radar vectoring is not available.</p>
<b>2.22.12</b>	<b>PROCEDURY SID/STAR WEDŁUG SPECYFIKACJI RNP 1</b>	<b>RNP 1 SID/STAR PROCEDURES</b>

Załogi statków powietrznych, których nie spełniają wymagań do prowadzenia nawigacji według RNP 1 zobowiązane są do zgłoszenia tego faktu, możliwie przy pierwszym kontakcie radiowym z odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, którego przestrzeń odpowiedzialności bezpośrednio graniczy z CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, DĘBLIN APP, tj.: WARSZAWA RADAR, WARSZAWA APP, LUBLIN TWR.

Załogi statków powietrznych niezdolnych do RNP 1 mogą spodziewać się dolotu bezpośrednio do jednego z IAF RA704, RA401 bądź DVOR/DME RDO, NDB NR, NDB NRA zależnie od RWY w użyciu.

**Uwaga: NDB NR, NDB NRA dostępne tylko dla wojskowych statków powietrznych.**

Crews of aircraft that do not meet the requirements for RNP 1 navigation are obliged to report this fact, as soon as possible on first radio contact with the appropriate ATS unit whose area of responsibility is directly bordering on the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, DĘBLIN APP, i.e.: WARSZAWA RADAR, WARSZAWA APP, LUBLIN TWR.

Crews of aircraft not capable of RNP 1 can expect arrival directly from one of IAFs RA704, RA401 or RDO DVOR/DME, NR NDB, NRA NDB depending on RWY in use.

**Note: NR NDB, NRA NDB are available only for military aircraft.**

## 2.22.13 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID:  
Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach rozpocząć wznoszenie do poziomu lotu zgodnie z FPL.
- b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID:  
Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierdzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach rozpocząć wznoszenie do poziomu lotu zgodnie z FPL.

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS DEPARTING IFR TRAFFIC

- Radio communication failure procedure for flights on SIDs:  
Set the transponder to 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.
- Radio communication failure procedure for flights other than SIDs:  
Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.

## 2.22.14 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

- a. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP 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 bez opóźnienia wykona podejście (według ILS, VOR, RNP) i lądowanie.  
W przypadku lotu po trasie skracającej trasę STAR RNP 1, przechwycić nakazaną linię drogi w ostatnim przydzielonym i potwierdzonym punkcie trasy dolotowej i kontynuować lot tak jak opisano powyżej.
- b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP 1:  
Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME RDO. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).  
**Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów IFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.**

## ARRIVING IFR TRAFFIC

- Radio communication failure procedure for flights on RNP 1 STARS:  
If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute without delay an (ILS, VOR, RNP) approach and land.  
For a flight on a route that shortens the STAR RNP 1 route, intercept the course at the last assigned and confirmed point of the arrival route and continue as described above.  
Radio communication failure procedure for flights other than RNP 1 STARS:  
Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the RDO DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (RWY 25 VOR) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).  
**Note: The communication failure procedures for IFR flights apply to the CTR/TMA and MCTR/MTMA.**

EPRA AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

Zarządzający lotniskiem Warszawa-Radom posiada Certyfikat zgodny z wymaganiami rozporządzenia (WE) 2018/1139.

Na lotnisku Warszawa-Radom odbywa się ruch cywilnych i wojskowych statków powietrznych na podstawie wewnętrznych porozumień pomiędzy stronami.

Informacje dotyczące lotnictwa wojskowego nie są objęte nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Elementy przestrzeni powietrznej, służby ruchu lotniczego, przepisy, elementy infrastruktury lotniskowej zarządzane przez użytkownika wojskowego (JW 4938) zostały stosownie opisane.

## 2.23.1 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

Kontrolę w zakresie ożywionej przyrody wykonuje i dokumentuje sokolnik. Na bieżąco prowadzi on obserwacje obszaru lotniska i podejmuje działania w razie wystąpienia zagrożenia ze strony środowiska przyrodniczego.

Przeprowadza również kontrole pola manewrowego oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia.

The operator of Warszawa-Radom aerodrome has a certificate issued in accordance with the requirements of Regulation (EU) 2018/1139.

At Warszawa-Radom aerodrome, the movement of civil and military aircraft takes place on the basis of internal agreements between the parties.

Information on military aviation is not subject to the supervision of the President of the Civil Aviation Authority.

Airspace elements, air traffic services, regulations, aerodrome infrastructure elements managed by the military user (Military Unit 4938) have been appropriately described.

## INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING

Wildlife control is carried out and documented by a falconer. He monitors the aerodrome area on an ongoing basis and takes action in the event of a threat from the natural environment.

He also checks the maneuvering area and reacts on an ongoing basis in the event of a threat.

Każde prawdopodobne zderzenie statków powietrznych ze zwierzętami podlega sprawdzeniu, tj. inspekcji pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego przez Dyżurnego Operacyjnego Portu i sokolnika. Z potwierdzonego zderzenia wykonywany jest raport.

Any likely collision of aircraft with animals shall be subject to verification, i.e. inspection of the maneuvering area, in the case of landing – inspection of the aircraft by the Airport Duty Officer and the falconer. A report is made from a confirmed collision.

**2.23.2 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY**

**GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS**

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	51 23 12.42 N	021 11 57.70 E	36	51 23 32.52 N	021 12 09.68 E	71	51 23 22.46 N	021 12 57.65 E
2	51 23 11.95 N	021 11 54.87 E	37	51 23 23.66 N	021 12 11.99 E	72	51 23 22.92 N	021 12 58.59 E
3	51 23 12.09 N	021 11 52.92 E	38	51 23 23.59 N	021 12 12.73 E	73	51 23 23.66 N	021 12 58.74 E
4	51 23 13.10 N	021 11 51.79 E	39	51 23 23.24 N	021 12 14.80 E	74	51 23 30.26 N	021 12 55.92 E
5	51 23 14.98 N	021 11 50.98 E	40	51 23 23.72 N	021 12 13.65 E	75	51 23 30.84 N	021 12 55.20 E
6	51 23 15.54 N	021 11 50.91 E	41	51 23 24.50 N	021 12 13.10 E	76	51 23 30.95 N	021 12 54.04 E
7	51 23 16.07 N	021 11 51.19 E	42	51 23 23.96 N	021 12 13.47 E	77	51 23 23.01 N	021 12 59.64 E
8	51 23 17.49 N	021 11 52.50 E	43	51 23 24.07 N	021 12 13.93 E	78	51 23 23.00 N	021 13 01.02 E
9	51 23 18.05 N	021 11 52.78 E	44	51 23 24.23 N	021 12 14.34 E	79	51 23 23.43 N	021 13 03.65 E
10	51 23 18.64 N	021 11 52.69 E	45	51 23 24.69 N	021 12 15.12 E	80	51 23 25.69 N	021 13 16.98 E
11	51 23 19.35 N	021 11 52.38 E	46	51 23 24.87 N	021 12 15.47 E	81	51 23 26.15 N	021 13 19.92 E
12	51 23 19.81 N	021 11 52.19 E	47	51 23 24.99 N	021 12 15.89 E	82	51 23 26.59 N	021 13 20.89 E
13	51 23 20.88 N	021 11 52.44 E	48	51 23 25.64 N	021 12 20.03 E	83	51 23 27.33 N	021 13 21.10 E
14	51 23 21.55 N	021 11 53.80 E	49	51 23 26.20 N	021 12 21.32 E	84	51 23 32.39 N	021 13 19.09 E
15	51 23 22.72 N	021 12 00.82 E	50	51 23 27.13 N	021 12 21.86 E	85	51 23 32.72 N	021 13 18.88 E
16	51 23 22.20 N	021 12 01.70 E	51	51 23 36.52 N	021 12 21.90 E	86	51 23 33.03 N	021 13 18.60 E
17	51 23 22.23 N	021 12 03.07 E	52	51 23 36.69 N	021 12 22.02 E	87	51 23 33.84 N	021 13 17.20 E
18	51 23 21.68 N	021 12 01.92 E	53	51 23 36.79 N	021 12 22.28 E	88	51 23 34.20 N	021 13 15.38 E
19	51 23 20.80 N	021 12 01.67 E	54	51 23 36.62 N	021 12 27.87 E	89	51 23 31.54 N	021 12 57.80 E
20	51 23 19.78 N	021 12 01.50 E	55	51 23 36.60 N	021 12 28.44 E	90	51 23 31.69 N	021 12 56.06 E
21	51 23 19.20 N	021 12 00.17 E	56	51 23 36.56 N	021 12 29.01 E	91	51 23 31.42 N	021 12 57.07 E
22	51 23 18.34 N	021 11 55.06 E	57	51 23 34.09 N	021 12 53.15 E	92	51 23 30.98 N	021 12 56.13 E
23	51 23 18.53 N	021 11 53.41 E	58	51 23 33.81 N	021 12 54.04 E	93	51 23 33.83 N	021 13 18.83 E
24	51 23 17.89 N	021 11 53.06 E	59	51 23 33.30 N	021 12 54.62 E	94	51 23 34.42 N	021 13 19.71 E
25	51 23 18.13 N	021 11 53.82 E	60	51 23 32.54 N	021 12 54.95 E	95	51 23 34.80 N	021 13 27.17 E
26	51 23 30.49 N	021 11 57.53 E	61	51 23 31.45 N	021 12 54.61 E	96	51 23 26.78 N	021 13 21.83 E
27	51 23 22.85 N	021 12 00.80 E	62	51 23 30.81 N	021 12 53.15 E	97	51 23 26.66 N	021 13 22.97 E
28	51 23 22.78 N	021 12 01.38 E	63	51 23 26.21 N	021 12 23.66 E	98	51 23 27.32 N	021 13 26.91 E
29	51 23 22.74 N	021 12 01.95 E	64	51 23 26.44 N	021 12 22.45 E	99	51 23 27.82 N	021 13 29.92 E
30	51 23 22.48 N	021 12 03.53 E	65	51 23 23.10 N	021 12 15.64 E	100	51 23 27.71 N	021 13 31.07 E
31	51 23 22.44 N	021 12 04.02 E	66	51 23 20.56 N	021 12 30.78 E	101	51 23 27.14 N	021 13 31.80 E
32	51 23 22.47 N	021 12 04.52 E	67	51 23 19.89 N	021 12 38.30 E	102	51 23 24.47 N	021 13 32.93 E
33	51 23 23.57 N	021 12 11.23 E	68	51 23 20.49 N	021 12 45.84 E	103	51 23 23.81 N	021 12 14.71 E
34	51 23 24.25 N	021 12 12.51 E	69	51 23 20.96 N	021 12 48.85 E	-	-	-
35	51 23 25.27 N	21 12 12.77 E	70	51 23 21.93 N	21 12 54.66 E	-	-	-

<b>EPRA AD 2.24</b>	<b>MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA</b>	<b>CHARTS RELATED TO THE AERODROME</b>
---------------------	--------------------------------	--

AD 2 EPRA 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRA 1-3-1	Płyty postojowe 1, 2 (DE-ICING)	Aprons 1, 2 (DE-ICING)
AD 2 EPRA 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25

	RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRA 4-2-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)
AD 2 EPRA 4-2-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS)	RWY 25 RNP 1 (GNSS)
	RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPRA 5-3-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)
AD 2 EPRA 5-3-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS)	RWY 25 RNP 1 (GNSS)
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPRA 6-1-1	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-3-1	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY
AD 2 EPRA 6-3-3	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY
AD 2 EPRA 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

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

Brak penetracji.

No penetrations.

2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY A - 26.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY B - 30.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C1 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C2 - 29.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D1 - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY D2 - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY G - 10.5 m, CONC/ASPH TWY H - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R1 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R2 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R3 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY Z - 7.5 m, CONC/ASPH	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY A - 26.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY B - 30.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C1 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY C2 - 29.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY D1 - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY D2 - 23.0 m, CONC/ASPH, PCN 54 F/B/W/T TWY G - 10.5 m, CONC/ASPH TWY H - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R1 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R2 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY R3 - 23.0 m, CONC, PCN 72 R/B/W/T TWY Z - 7.5 m, CONC/ASPH
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1: ELEV 696 ft. APN 2: ELEV 694 ft. APN 3: ELEV 692 ft.	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1: ELEV 696 ft. APN 2: ELEV 694 ft. APN 3: ELEV 692 ft.
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> NIL	<b>Position of INS checkpoints</b> NIL
6.	<b>Uwagi</b> 2.8.2, 2.8.3: patrz AD 2 EPRZ 1-1-1.	<b>Remarks</b> 2.8.2, 2.8.3: see AD 2 EPRZ 1-1-1.

EPRZ AD 2.9	<b>SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
-------------	--	--

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Znaki poziome i podświetlone znaki pionowe nawigacji naziemnej. Znaki poziome z numeracją miejsc postojowych. System dokowania na stanowisku nr 4.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b> Markings and illuminated signs. Markings with parking stand numbers. Docking system for aircraft stand No 4.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <u>Oznakowanie:</u> RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania. TWY: A, B, C1, C2, D1, D2, H, R1, R2, R3 - osi, krawędziowe, TWY: A, C1, D1, G, Z - miejsc oczekiwania przed drogą startową, TWY: C1, C2, D1, D2, R1, R2, R3 - pośrednich miejsc oczekiwania, TWY: D2, R1, R2, H - stanowisk postojowych, TWY: B (jednokierunkowa) - opuszczenia drogi startowej, NO ENTRY, TWY: G, Z - osi. <u>Oświetlenie:</u> RWY: patrz punkt 2.14. TWY: patrz punkt 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <u>Marking:</u> RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, centre line, RWY designators, edge, turn pad. TWY: A, B, C1, C2, D1, D2, H, R1, R2, R3 - centre line, edge, TWY: A, C1, D1, G, Z - runway-holding position marking, TWY: C1, C2, D1, D2, R1, R2, R3 - intermediate holding position marking, TWY: A2 - aircraft stand markings, TWY: B (one way) - runway vacated sign, NO ENTRY, TWY: G, Z - centre line. <u>Lights:</u> RWY: see point 2.14. TWY: see point 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> Na TWY A, C1, D1 i G - 67,5 m od krawędzi RWY (90 m od osi RWY).  Na TWY Z - 306 m przed THR 27. Uzupełnione o światła ochronne RWY.	<b>Stop bars</b> TWYs A, C1, D1 and G - 67.5 m from edge of RWY (90 m from centre line of RWY). TWY Z - 306 m before THR 27. Supplemented by RWY guard lights.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

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 przebiegające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a> Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.	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. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a> Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.
--	--

EPRZ AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Rzeszów-Jasionka.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Rzeszów-Jasionka.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-17-853-3211.	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-17-853-3211.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane język(i)</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL, wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. informacje radarowe, zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-17-853-3211 Tel. kom.: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl <u>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</u> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Lotniskowa Stacja Meteorologiczna EPRZ pełni nadzór nad kompletnością i terminowością depesz AUTOMETAR EPML.	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-17-853-3211 Mobile: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl <u>Meteorological Forecasting Office in Kraków</u> Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl The EPRZ Aeronautical Meteorological Station is responsible for the supervision of the completeness and timeliness of the EPML AUTOMETAR.

EPRZ AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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 proggu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom proggu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
09	91.16°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH	50 06 36.67 N 022 00 05.53 E 114.5	687.9 690.0
27	271.20°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH	50 06 34.54 N 022 02 46.17 E 114.5	669.2 682.4

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
09	Patrz/See AD 2 EPRZ 2-1-1	NIL	60 x 300	3320 x 300	240 x 90	NIL
27	Patrz/See AD 2 EPRZ 2-1-1	NIL	400 x 300	3320 x 300	240 x 90	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
09) PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m), PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-3200 m).	09) PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m), PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-3200 m).
27) PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-2500 m), PCN 82 R/A/W/T CONC (2500-3200 m).	27) PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-2500 m), PCN 82 R/A/W/T CONC (2500-3200 m).



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

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

EPRZ AD 2.13.1	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
09	A1	1369	1429	1369
09	D1	1685	1745	1685
27	A1	1855	2255	1855
27	D1	1539	1939	1539

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

EPRZ AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
09	ALPA-ATA, cat. I	900 m LIH SFL 30 m - 900 m	G	NIL	PAPI 3° left	51 dla/for B738	NIL
27	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH SFL 300 m - 900 m	G	G	PAPI 3° left	61 dla/for B738	900 m

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM Światła osi: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM	TWY edge and centre line lighting Edge: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM Centre line lighting: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements.

5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL
----	---------------------	-----------------------

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

1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO</b> Undulacja geoidy NIL	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> Geoid undulation NIL
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL
4.	<b>Azymuty geograficzne FATO</b> NIL	<b>True BRGs of FATO</b> NIL
5.	<b>Rozporządalne długości deklarowane</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPRZ AD 2.22.3.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point EPRZ AD 2.22.3.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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
1	2	3	4
RZESZÓW/Jasionka CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 08 N 021 45 03 E 50 14 02 N 022 17 04 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 01 00 N 021 45 00 E 50 04 26 N 021 43 40 E 50 10 39 N 021 43 31 E 50 14 08 N 021 45 03 E	2000 ft GND	[D]	RZESZÓW WIEŻA (126.805 MHz) PL RZESZÓW TOWER (126.805 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
TWR	RZESZÓW DELIVERY	121.805	-	-	0500-2100 (0400-2000)
TWR	RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER	126.805	-	-	MON 0330 - TUE 0100 (MON 0230 - TUE 0000) TUE 0330 - WED 0100 (TUE 0230 - WED 0000) WED 0330 - THU 0100 (WED 0230 - THU 0000) THU 0330 - FRI 0100 (THU 0230 - FRI 0000) FRI 0330 - SAT 0100 (FRI 0230 - SAT 0000) SAT 0330 - SUN 0100 (SAT 0230 - SUN 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
ATIS	-	124.955	-	-	H24

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
<sup>1)</sup> - Patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - See GEN 2.1.

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

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	RZW	CH40X	H24	50 06 30.9 N 022 02 28.9 E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Dec 18)	RSW	110.600 MHz CH43X	H24	50 06 31.0 N 022 08 02.5 E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50 06 30.9 N 022 02 28.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 16 m GP 3.0°
ILS LOC (7°E/Mar 21) CAT. II	RZW	110.300 MHz	H24	50 06 37.0 N 021 59 43.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

<b>8</b>	<b>Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS</b> <b>Service volume radius from the GBAS reference point</b>	NIL
----------	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

<b>2.20.1</b>	<b>PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU RZESZÓW - JASIONKA</b>  W zależności od natężenia ruchu lotniczego, służba ATC lotniska Rzeszów - Jasionka w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC uruchamia stanowisko RZESZÓW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści: "For ATC clearance contact DELIVERY, frequency 121.805 MHz".	<b>ATC PROCEDURES AT RZESZÓW - JASIONKA AERODROME</b>  Depending on air traffic density, between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC the ATC of Rzeszów-Jasionka aerodrome may open the RZESZÓW DELIVERY position operating on 121.805 MHz. Information on the activity of DELIVERY will be included in the ATIS message: "For ATC clearance contact DELIVERY, frequency 121.805 MHz".
<b>2.20.2</b>	<b>OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z</b>  Kołowanie TWY G oraz Z w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca możliwe wyłącznie w asyście FOLLOW ME.	<b>TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z</b>  Taxiing via TWY G and Z between 30 minutes after sunset to 30 minutes before sunrise possible only with the FOLLOW ME assistance.
<b>2.20.3</b>	<b>OPERACJE SAMOLOTÓW O KODZIE E I F</b>  Ze względu na ryzyko uszkodzenia nawierzchni podczas zawracania na RWY, dla samolotów o kodzie E oraz F udostępnia się do lądowania wyłącznie RWY 27, a do startu wyłącznie RWY 09, o ile pozwolą na to warunki pogodowe.	<b>OPERATIONS OF CODE E AND F AEROPLANES</b>  Due to the risk of damage to the RWY surface during a turning manoeuvre, code E and F aeroplanes shall perform landings only on RWY 27 and take-offs only from RWY 09, unless weather conditions impose the opposite direction of operation.
<b>2.20.4</b>	<b>REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ</b> <b>ODLOTY</b>  Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia RWY jest gotowy do natychmiastowego startu.  Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem RWY, a czynności których zakończenie wymaga zajęcia RWY powinny być ograniczone do minimum. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować ATC tak szybko jak to jest możliwe.  Jeżeli TWY pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.  Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części RWY:	<b>MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME</b> <b>DEPARTURES</b>  ATC assumes that each aircraft instructed to line-up is ready for immediate take-off.  Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and actions requiring completion on the RWY should be minimized as much as possible. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.  If the taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.  Flight crews should be prepared and ready to accept intersection take-off.

RWY	LIGHT		MEDIUM TURBOPROP
09	C1	D1	C1
27	C1	D1	D1

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

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

#### PRZYLOTY

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

#### 2.20.5 ZAWRACANIE

Zawracanie na drodze startowej dla statków powietrznych kodu B i wyższego możliwe jest wyłącznie na THR 27, zgodnie z oznakowaniem poziomym.

#### 2.20.6 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

##### 2.20.6.1 MANEWROWANIE NA APN

Podczas manewrowania na płytach postojowych zobowiązuje się żalugi do stosowania minimalnego ciągu.

##### 2.20.6.2 PARKOWANIE

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka żalugi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

##### 2.20.6.3 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA (A-VDGS)

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

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

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

#### ARRIVALS

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

#### TURNING MANOEUVRE

Turning manoeuvre on RWY for aircraft code B or higher is possible only at THR 27 in accordance with the markings.

#### PARKING PROCEDURES

##### MANOEUVERING ON APN

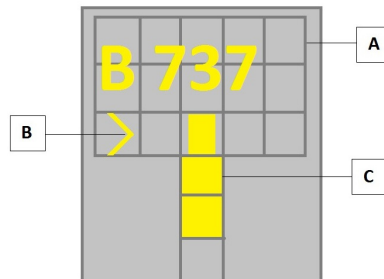
Aircraft crews are obliged to use minimum thrust during manoeuvring on aprons.

##### PARKING

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

##### AUTOMATIC DOCKING SYSTEM (A-VDGS)

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



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

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

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

Segment „B” to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.

Segment „B” is a centre line lead field.

Segment „C” wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Segment „C” indicates distance from the stop position.

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

## 2.20.7 INNE WYMAGANIA

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

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

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ).

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

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

## OTHER REQUIREMENTS

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

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

Outside operational hours of Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

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

NIL

NIL

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

### 2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RZESZÓW proceduralna służba kontroli jest zapewniona. Radarowa służba kontroli zbliżania NIE jest zapewniana. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

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

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

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

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

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

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

### 2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

#### 2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

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

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

### IFR FLIGHT PROCEDURES

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

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

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

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

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

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

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

### RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

#### OUTBOUND IFR TRAFFIC

a) Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

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

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

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

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

#### 2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

#### INBOUND IFR TRAFFIC

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

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

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

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

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

#### 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

#### VFR FLIGHT PROCEDURES

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

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

**BRAVO** 49 59 02 N 021 56 40 E Boguchwała  
**GOLF** 49 59 02 N 022 24 05 E Kańczuga (zachodnia strona miejscowości)  
**HOTEL** 50 01 10 N 022 15 34 E  
 Skrzyżowanie w miejscowości Granica  
**KILO** 50 14 46 N 021 47 12 E  
 Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)  
**MIKE** 50 14 57 N 022 07 19 E  
 Sokółów Małopolski (północna strona miejscowości)  
**NOVEMBER** 50 10 00 N 022 02 00 E  
 Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)  
**QUEBEC** 50 02 21 N 022 04 09 E  
 Krasne (centrum handlowe w miejscowości)  
**TANGO** 49 58 22 N 022 02 02 E  
 Tyczyn (północna strona miejscowości)  
**WHISKEY** 50 03 52 N 021 43 52 E  
 Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości)  
**YANKEE** 50 03 57 N 021 55 38 E  
 Świlcza (skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z DK94)

**BRAVO** 49 59 02 N 021 56 40 E Boguchwała  
**GOLF** 49 59 02 N 022 24 05 E Kańczuga (west side of the town)  
**HOTEL** 50 01 10 N 022 15 34 E  
 Intersection in Granica  
**KILO** 50 14 46 N 021 47 12 E  
 Kolbuszowa (eastern side of the town)  
**MIKE** 50 14 57 N 022 07 19 E  
 Sokółów Małopolski (northern side of the town)  
**NOVEMBER** 50 10 00 N 022 02 00 E  
 Wysoka Głogowska (northern side of the town)  
**QUEBEC** 50 02 20 N 022 04 08 E  
 Krasne (shopping centre in the village)  
**TANGO** 49 58 22 N 022 02 02 E  
 Tyczyn (northern side of the town)  
**WHISKEY** 50 03 52 N 021 43 52 E  
 Sędziszów Małopolski (eastern side of the town)  
**YANKEE** 50 03 57 N 021 55 38 E  
 Świlcza – road intersection of expressway S19 and road DK94

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

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

#### TRASY PÓŁNOCNE

#### NORTHERN ROUTES

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

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

Punkty KILO, MIKE, NOVEMBER są obowiązkowymi punktami meldowania.

KILO, MIKE, NOVEMBER are compulsory reporting points.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

#### KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## 2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## 3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## 4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## TRASY POŁUDNIOWE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

## MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## SOUTHERN ROUTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

## 2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

## 3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## 4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## 5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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

## 6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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

## 7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## 8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

## BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

## GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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

## TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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

## BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

## WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL



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

### 2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

### 2.22.3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

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

### 2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

#### 2.22.4.1 Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwoływania procedur LVP

- 2.22.4.1.1 Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP rozpoczyna się, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m i/lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft.
- 2.22.4.1.2 Wprowadzenie procedur LVP nastąpi, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość niższą niż 200 ft.
- 2.22.4.1.3 Zawieszenie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.
- 2.22.4.1.3.1 Dyżurny Operacyjny Portu potwierdzi niesprawność jakiegokolwiek systemu, instalacji albo elementu infrastruktury lotniska istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.
- 2.22.4.1.3.2 W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne. Rzeszów TWR wprowadza komunikat do ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".
- 2.22.4.1.3.3 Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.
- 2.22.4.1.4 Odwołanie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.
- 2.22.4.1.4.1 Wszystkie punkty pomiaru RVR wskażą widzialność wzdłuż drogi startowej 600 m lub wyższą oraz wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość 200 ft lub większą. Odwołanie LVP powoduje przejście do fazy przygotowania do LVP.

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

### SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

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

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

### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

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

### LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

#### Criteria for the initiation, suspension and termination of LVP

The LVP preparation phase is commenced when at least one of the RVR reporting positions indicates 800 m RVR and/or the height of the base of cloud covering more than half the sky reduces to 300 ft.

LVP are introduced when at least one of the RVR reporting positions indicates less than 550 m RVR or the height of the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

The LVP will be suspended in situations described below.

The Airport Duty Officer confirms the unserviceability of any system, installation or element of the aerodrome infrastructure essential to the safety of operations in low visibility conditions.

In case the ILS is not available, the CAT II landing operations are suspended. Low visibility take-off (LVTO) operations and taxiing are available. Rzeszów TWR introduces the following message into the ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".

Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.

The LVP will be terminated in situations described below.

All RVR reporting points indicate 600 m RVR or more and the height of the base of cloud covering more than half the sky is 200 ft or more. A cancellation of the LVP introduces the LVP preparatory phase.

<p>2.22.4.1.4.2 Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrznego w polu manewrowym lotniska.</p> <p>2.22.4.1.4.3 Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.</p> <p><b>2.22.4.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności</b></p> <p>2.22.4.2.1 O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści „Low visibility procedures CAT 2 in operation”.</p> <p>2.22.4.2.2 O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści “Low visibility procedures suspended”.</p> <p>2.22.4.2.3 W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:</p> <p>2.22.4.2.3.1 Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.</p> <p>2.22.4.2.3.2 Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż 350 m.</p> <p>2.22.4.2.3.3 <b>Operacje lądowania wyłącznie na RWY 27 przy wysokości względnej decyzji nie mniejszej niż 100 ft oraz widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 300 m w strefie przyziemia (TDZ)</li> <li>• 200 m w strefie środkowej (MID)</li> <li>• 200 m w strefie końcowej (END).</li> </ul> <p>2.22.4.2.4 W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.</p> <p>2.22.4.2.5 W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.</p> <p><b>2.22.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR</b></p> <p>2.22.5.1 Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.</p> <p>2.22.5.2 Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur.</p> <p>W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nad punktami (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) utrzymują holding przez 5 minut i uważnie obserwują TWR celem odebrania odpowiednich sygnałów świetlnych i dalszy lot wykonują zgodnie z nimi;</li> <li>- jeżeli nie zaobserwują sygnałów świetlnych, po upływie wyznaczonego wyżej czasu, włączają całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i światła do lądowania a następnie wchodzą w krąg nadlotniskowy i wykonują lądowanie na pasie w użyciu.</li> </ul> <p><b>UWAGA:</b> możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ.</p> <p><b>UWAGA:</b> W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR Rzeszów, nr telefonu: +17-227-7672 lub jakiegokolwiek inny organ ATS.</p> <p><b>2.22.6 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH</b></p> <p>Loty szkolne IFR w CTR i TMA RZESZÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.</p> <p>Loty techniczne w CTR i TMA RZESZÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.</p> <p>Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.</p>	<p>An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.</p> <p>Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.</p> <p><b>Description of operations in low visibility conditions</b></p> <p>Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures CAT 2 in operation”.</p> <p>Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures suspended”.</p> <p>During LVP the following operations are permitted:</p> <p>Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.</p> <p>Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than 350 m.</p> <p><b>Landing operations exclusively on RWY 27 with a decision height of not less than 100 ft and runway visual range (RVR) not less than:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 300 m in touchdown zone (TDZ)</li> <li>• 200 m at mid-point (MID)</li> <li>• 200 m at stop-end (END).</li> </ul> <p>During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.</p> <p>When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.</p> <p><b>RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT</b></p> <p>If radio communication failure occurs before entry into the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, entry into controlled airspace is forbidden.</p> <p>If radio communication failure occurs during flight within the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, the following procedures shall be followed.</p> <p>In the event of radio communication failure pilots of aircraft equipped with a transponder are obliged to set it to code 7600 and continue via one of the assigned standard VFR routes (at assigned altitude) towards NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC respectively:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- overhead the points (NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC) crews shall hold for 5 minutes observing the TWR for adequate light signals and continue in accordance with them;</li> <li>- if no light signals are observed, after the above mentioned time period has elapsed, crews shall switch on all available navigation, landing and warning lights, then join the circuit pattern and land on the runway in use.</li> </ul> <p><b>NOTE:</b> possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit</p> <p><b>NOTE:</b> In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, Rzeszów TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. Rzeszów TWR phone number” +17-227-7672.</p> <p><b>TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS</b></p> <p>IFR training flights within the RZESZÓW CTR and RZESZÓW TMA may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.</p> <p>Technical flights within the RZESZÓW CTR and RZESZÓW TMA may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.</p> <p>Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.</p>
--	---

EPRZ AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

2.23.1	Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.	EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.
--------	---	---

2.23.2	Zezwolenia na lot są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.	ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.
2.23.3	Zarządzający Portem Lotniczym "Rzeszów-Jasionka" zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci: <ul style="list-style-type: none"> <li>- przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji;</li> <li>- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;</li> <li>- oślepiania spowodowanego dużymi wysoce odblaskowymi powierzchniami;</li> <li>- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru;</li> <li>- nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.</li> </ul> <p>Informacje należy przysyłać na adres: <a href="mailto:dprze@rzeszowairport.pl">dprze@rzeszowairport.pl</a> lub <a href="mailto:sms@rzeszowairport.pl">sms@rzeszowairport.pl</a> bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.</p>	The administration of "Rzeszów-Jasionka" Airport asks for providing information on hazards identified in the air such as: <ul style="list-style-type: none"> <li>- obstacles and possible turbulence;</li> <li>- hazardous, confusing or misleading lights;</li> <li>- dazzle created by large highly reflective surfaces;</li> <li>- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their operation;</li> <li>- non-aeronautical ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be switched off, covered or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.</li> </ul> <p>Information is to be sent to: <a href="mailto:dprze@rzeszowairport.pl">dprze@rzeszowairport.pl</a> or <a href="mailto:sms@rzeszowairport.pl">sms@rzeszowairport.pl</a> or passed by phone on +48-609-127-558.</p>
2.23.4	Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska	Bird concentrations and areas with sensitive fauna in the vicinity of the aerodrome
2.23.4.1	Ostrzeżenia. Aktywność ptaków w strefie podejścia i startu. W okresie wędrowek wiosennych i jesiennych oraz letniego czasu żerowania, wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska Rzeszów.	Warnings. Birds activity within approach and take-off area. Increased bird activity at Rzeszów aerodrome during spring and autumn migration period as well as within the feeding period.

EPRZ AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPRZ 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRZ 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 09/27	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 09/27
AD 2 EPRZ 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RWY 27 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 27 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	RWY 27 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 27 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPRZ 5-3-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPRZ 5-3-2-0	RWY 27 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 27 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPRZ 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-1-3	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS y CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-1	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-2-3	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRZ 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes
EPRZ AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

EPSC AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> System oznakowania pionowego - znaki informacyjne dla wszystkich dróg kołowania, drogi startowej oraz płyt postojowych - podświetlone. 4 oznakowane stanowiska postojowe na APN 1. 3 oznakowane stanowiska postojowe na APN 2.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>  Taxi guidance signs - information signs for all taxiways, runway and aprons - illuminated. 4 marked aircraft stands at APN 1. 3 marked aircraft stands at APN 2.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <b>Oznakowanie dzienne:</b> 1. RWY: progu, tożsamości, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, płaszczyzny do zawracania, linie zejścia z RWY na TWY. 2. TWY: osi, krawędzi na TWY B, C, H, R, miejsca oczekiwania przed RWY, pośrednie miejsca oczekiwania, znaki informacyjne. <b>Światła:</b> 1. RWY: patrz punkt 2.14. 2. TWY: patrz punkt 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <b>Marking:</b> 1. RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, turn pad, RWY exit lines for TWY. 2. TWYs: edge, centre line on TWY B, C, H, R, RWY holding points, intermediate holding positions, information signs. <b>Lights:</b> 1. RWY: see point 2.14. 2. TWY: see point 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> W warunkach nocnych kołowanie po TWY A1, A2, A3, D, F tylko w asyście koordynatora FOLLOW ME. TWY A1, A2, A3 dostępne tylko dla statków powietrznych o napędzie turbośmiglowym i tłokowym.	<b>Remarks</b> During night conditions taxiing on TWYs A1, A2, A3, D, F only with the assistance of FOLLOW ME coordinator. TWYs A1, A2, A3 available only for turboprop and piston powered aircraft.

EPSC AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
	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. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a> Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.	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. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a> <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a> Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPSC AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC <sup>1</sup> )	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC <sup>1</sup> )
1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Szczecin-Goleniów.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Szczecin-Goleniów.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office – Meteorological Watch Office 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-91-481-7613.	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-91-481-7613.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, faks, Internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, fax, Internet.

9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel: +48-91-481-7613 Tel. kom.: +48-503-122-809 E-mail: lsm.goleniow@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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-91-481-7613 Mobile: +48-503-122-809 E-mail: lsm.goleniow@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

<b>EPSC AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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
13	130.87°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80 F/AW/T. ASPH	53 35 31.50 N 014 53 16.53 E 112.4	119.1 132.2
31	310.90°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80 F/AW/T. ASPH	53 34 38.57 N 014 54 59.27 E 112.3	155.4 153.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	Patrz AD 2 EPSC 2-1-1./See AD 2 EPSC 2-1-1.
31	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	Patrz AD 2 EPSC 2-1-1./See AD 2 EPSC 2-1-1.

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
13) - NIL	13) - NIL
31) - NIL	31) - NIL

<b>EPSC AD 2.13</b>	<b>DŁUGOŚCI DEKLAROWANE</b>	<b>DECLARED DISTANCES</b>
---------------------	-----------------------------	---------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
13	2500	2500	2500	2500
31	2500	2500	2500	2500

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPSC AD 2.14</b>	<b>ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ</b>	<b>APPROACH AND RUNWAY LIGHTING</b>
---------------------	--	-------------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN (m)
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN (m) INTST	Kolor świateł progru THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
13	SALS	420 LIH	G	G	PAPI 3° left	58	NIL
31	ALPA-ATA, cat. I SFL	900 LIH SFL 0 - 900	G	G	PAPI 3° right	60	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN (m) Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
13	NIL	NIL	2500 / 60	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
31	NIL	NIL	2500 / 60	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPSC 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 / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Krawędziowe: G. 2. Światła osi: B, C, H, R.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge: G. 2. Centre line lighting: B, C, H, R.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO/bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforming with ICAO requirements/uninterruptible (0 sec.).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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.	Rozporządzone 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 EPSC AD 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point EPSC AD 2.22.3.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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
SZCZECIN/Goleniów CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 36 10 N 015 10 05 E 53 32 00 N 015 13 41 E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie:/then arc of 11 km radius centred at point: 53 29 30 N 015 04 40 E 53 23 40 N 015 02 57 E 53 24 14 N 014 58 15 E 53 25 01 N 014 56 50 E 53 37 56 N 014 39 33 E 53 41 09 N 014 36 56 E 53 42 00 N 014 37 03 E 53 42 47 N 014 37 32 E 53 44 34 N 014 41 31 E 53 45 24 N 014 44 47 E 53 45 57 N 014 54 46 E 53 36 10 N 015 10 05 E	1700 ft GND	[C]	SZCZECIN WIEŻA (121.255 MHz) PL SZCZECIN TOWER (121.255 MHz) EN

<b>5</b>	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
----------	--	--------------

Uwagi	Remarks
CTR SZCZECIN/Goleniów aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN.	SZCZECIN/Goleniów CTR active during the operational hours of SZCZECIN TWR.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
TWR	SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER	121.255	-	-	MON 0400 - TUE 0200 (MON 0300 - TUE 0100) TUE 0400 - WED 0200 (TUE 0300 - WED 0100) WED 0400 - THU 0200 (WED 0300 - THU 0100) THU 0400 - FRI 0200 (THU 0300 - FRI 0100) FRI 0400 - SAT 0200 (FRI 0300 - SAT 0100) SAT 0400 - SUN 0200 (SAT 0300 - SUN 0100) SUN 0400 - MON 0200 (SUN 0300 - MON 0100)
ATIS	-	132.130	-	-	H24

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

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	SZC	CH42X	H24	53 34 41.9 N 014 54 41.8 E	60 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Jun 20)	SCZ	114.750 MHz CH94Y	H24	53 35 43.5 N 014 52 53.4 E	30 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (fo FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).

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
ILS GP	-	329.600 MHz	H24	53 34 42.0 N 014 54 41.8 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Jun 20) CAT. I	SZC	110.500 MHz	H24	53 35 39.9 N 014 53 00.2 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

**2.20.1 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)**

Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez zarządzającego lotniskiem we współpracy ze SZCZECIN TWR. Instrukcje ruchu naziemnego, w tym uruchomienie silników napędowych statku powietrznego i kołowanie mogą odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od TWR SZCZECIN.

Wprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe po trasie innej niż standardowa odbywa się za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

Wprowadzanie statku powietrznego ze stanowiska postojowego za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME na żądanie załogi statku powietrznego lub SZCZECIN TWR i w trudnych warunkach pogodowych.

Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny na wyznaczone stanowisko postojowe, odbywa się po zgłoszeniu przez załogę kontaktu wzrokowego z dającym sygnały kierującym pojazdem FOLLOW ME na wcześniej uzgodnionej TWY.

Wyznaczone punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową a służbą ruchu lotniczego przylatujących i odlatujących statków powietrznych:

- Przylatujące ACFT:
  - po standardowej trasie kołowania na APRON 1, w miejscu przecięcia linii bezpieczeństwa z TWY R i B;
  - po standardowej trasie kołowania z TWY R do stanowisk na APRON 2 (stanowiska postojowe nr 1, 2 i 3);
  - w miejscu przecięcia linii bezpieczeństwa na APRON GA z TWY A1;
  - w miejscu przecięcia linii bezpieczeństwa na APRON 3 z TWY A3;
  - w miejscu przecięcia linii bezpieczeństwa na APRON 4 z TWY F.
- Odlatujące ACFT:
  - po samodzielnym wykołowaniu z APRON 1 na TWY R za linią bezpieczeństwa;
  - po samodzielnym wykołowaniu z APRON 2 na TWY R;
  - z APRON GA na TWY A1 za linią bezpieczeństwa;
  - z APRON 3 na TWY A3 za linią bezpieczeństwa;
  - z APRON 4 na TWY F za linią bezpieczeństwa.
- Przy wykorzystaniu samochodu FOLLOW ME od uzgodnionego miejsca oczekiwania.

**APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)**

Apron management service is provided by the AD Administration in co-operation with SZCZECIN TWR. Ground movement guidance including aircraft engines start-up and taxiing shall be conducted only maintaining radio communication and upon obtaining SZCZECIN TWR clearance.

Taxiing into parking position along a non-standard route is conducted with a properly marked FOLLOW ME vehicle assistance and following signals given by the marshaller.

Taxiing out of parking position is performed with a properly marked FOLLOW ME vehicle assistance on request of the aircrew or SZCZECIN TWR and in adverse weather conditions.

The acceptance of responsibility over the aircraft taxiing to a designated aircraft stand takes place after the pilot has communicated to the air traffic controller visual contact with the FOLLOW ME driver on a designated TWY.

Transfer of control over the arriving and departing aircraft to AMS by ATS is carried out in the following points:

- Arriving ACFT:
  - Standard TWY to APRON 1, at the intersection of safety line with TWY R and B;
  - Standard taxiing route from TWY R to ACFT stands 1, 2 and 3 on APRON 2;
  - at the intersection of safety line on APRON GA with TWY A1;
  - at the intersection of safety line on APRON 3 with TWY A3;
  - at the intersection of safety line on APRON 4 with TWY F.
- Departing ACFT:
  - upon unassisted exit from APRON 1 into TWY R behind the safety line;
  - upon unassisted exit from APRON 2 into TWY R;
  - from APRON GA into TWY A1 behind the safety line;
  - from APRON 3 into TWY A3 behind the safety line;
  - from APRON 4 into TWY F behind the safety line.
- With the assistance of FOLLOW ME car from the designated holding position.

**2.20.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA**

**PARKING PROCEDURES**



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

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Koordinator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.

### 2.20.3 INNE WYMAGANIA

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia odzieży z elementami odbłaskowymi.

Przemieszczanie po płycie postojowej lotniska załóg i pasażerów tylko w asyście przedstawiciela agenta naziemnej obsługi handlingowej.

Aircraft shall always be parked with wheels secured with chocks by a flight crew member or authorized ground handling personnel.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the horizontal markings, it shall be carried out according to signals and under the guidance of the marshaller.

The marshaller is authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or the traffic situation on the apron requires him to do so.

Aircraft manoeuvres on aprons shall be performed only with the use of minimum engine power.

### OTHER REQUIREMENTS

All persons carrying out their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear outdoor clothing with reflective elements.

Movement of crews and passengers on the apron only with the assistance of a representative of the ground handling service.

EPSC AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
	NIL	NIL

EPSC AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

### 2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

NIL

### PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

NIL

### 2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

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

**NOVEMBER** 53 36 06 N 014 57 51 E (kościół w Krzywicach),  
**SIERRA** 53 34 04 N 014 50 49 E (stawy na wschód od m. Goleniów).

**NOVEMBER** 53 36 06 N 014 57 51 E (church in Krzywice),  
**SIERRA** 53 34 04 N 014 50 49 E (ponds east of Goleniów).

Doloty i odloty do/z lotniska Szczecin - Goleniów mogą odbywać się przez następujące punkty VFR:

**ROMEO** 53 39 04 N 015 04 01 E (m. Olchowo),  
**INDIA** 53 32 26 E 014 47 14 E (m. Łozienica).

VFR departures and arrivals to/from Szczecin - Goleniów aerodrome may be conducted over the following points:

**ROMEO** 53 39 04 N 015 04 01 E (Olchowo),  
**INDIA** 53 32 26 E 014 47 14 E (Łozienica).

### 2.22.3 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- 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.

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.

### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Szczecin - Goleniów aerodrome conduct landing on 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.

Take-offs of helicopters may be conducted only from runway in use.

#### 2.22.5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR SZCZECIN i TMA SZCZECIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od SZCZECIN TWR.

#### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the SZCZECIN CTR and SZCZECIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to SZCZECIN TWR and given ATC instructions.

Loty techniczne w CTR SZCZECIN i TMA SZCZECIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od SZCZECIN TWR.

Technical flights within the SZCZECIN CTR and SZCZECIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to SZCZECIN TWR and given ATC instructions.

#### 2.22.6 MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

#### BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

##### 2.22.6.1 MIGRACJE PTAKÓW

Przeloty dzikich gęsi (klucze po kilkadziesiąt sztuk) z kierunku NW wzdłuż osi RWY w kierunku SE, w okresie listopad-marzec przez całą dobę nad lotniskiem i w rejonie lotniska.

##### BIRD MIGRATION

Passages of wild geese (skeins amounting to dozens of birds) from NW along RWY centreline to SE, in the period from November to March 24 hours a day over the aerodrome and in the vicinity of the aerodrome.

Przeloty żurawi (klucze) z kierunku W w kierunku E w godzinach porannych w okresie luty-maj nad lotniskiem i w rejonie lotniska.

Passages of cranes (skeins) from W to E in the morning in the period from February to May over the aerodrome and in the vicinity of the aerodrome.

Przeloty łabędzi nad lotniskiem (pary) okresowo, przez cały rok.

Passages of swans over the aerodrome (pairs) temporarily, throughout the year.

##### 2.22.6.2 OSTRZEŻENIE

Prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie drogi startowej i na bezpośrednich podejściach związane z dużą aktywnością ptaków:

##### WARNING

Probability of collision of aircraft in the vicinity of the runway and on direct approaches related to high activity of birds:

szpak - od lutego do sierpnia,  
mewa siwa - maj, czerwiec (po intensywnych opadach),  
myszółów - cały rok,  
pustulka - cały rok,  
czajka - od lutego do marca,  
bocian - od marca do sierpnia,  
jaskółka - od kwietnia do września,  
orzel - sporadycznie cały rok,  
bielik - sporadycznie cały rok,  
żuraw - od lutego do czerwca.

starling - from February to August,  
gray gull - May, June (after intense rains),  
buzzard - throughout the year,  
kestrel - throughout the year,  
lapwing - from February to March,  
stork - from March to August,  
swallow - from April to September,  
eagle - occasionally throughout the year,  
white-tailed eagle - occasionally throughout the year,  
crane - from February to June.

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt:  
zające - cały rok,  
lisy - cały rok.

Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome:  
hares - throughout the year,  
foxes - throughout the year.

EPSC AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

#### 2.23.1 WYKAZ TWY Z PODZIAŁEM NA TYPY ZAINSTALOWANEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO

#### LIST OF TWY ACCORDING TO NAVIGATIONAL LIGHTING INSTALLED

Stosowane terminy (kody IATA):

Glossary (IATA codes):

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 świateł na TWY  
Inne:  
OZN - oznaczniki odbłaskowe

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	A1	X	X	X	6	D	X	X	X
2	A2	X	X	X	7	F	X	X	X
3	A3	X	X	X	8	G	L/OZN	X	X
4	B	X	L	X	9	H	X	L	X
5	C	X	L	X	-	-	-	-	-

EPSC AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPSC 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPSC 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 13/31 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 13/31 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPSC 4-2-1-0	RWY 13	RWY 13
AD 2 EPSC 4-2-2-0	RWY 31 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 31 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSC 5-3-1-0	RWY 13	RWY 13
AD 2 EPSC 5-3-2-0	RWY 31 Mapy instrumentalnego podejścia - ICAO	RWY 31 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPSC 6-1-1	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSC 6-2-1	VOR RWY 13 (A/B/C/D)	VOR RWY 13 (A/B/C/D)
AD 2 EPSC 6-2-3	VOR RWY 31 (A/B/C/D)	VOR RWY 31 (A/B/C/D)
AD 2 EPSC 6-6-1-1	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSC 6-6-2-1	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSC 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

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

Brak penetracji.

No penetrations.

EPSY AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	<b>Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych</b> APN 1 - CONC, PCN 58 R/A/W/T APN 2 HELI - CONC/ASPH, PCN 35 F/B/X/T APN 3 - CONC, PCN 30 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 30 R/B/X/T	<b>Designation, surface and strength of aprons</b> APN 1 - CONC, PCN 58 R/A/W/T APN 2 HELI - CONC/ASPH, PCN 35 F/B/X/T APN 3 - CONC, PCN 30 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 30 R/B/X/T
2.	<b>Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania</b> TWY B - 26.0 m, CONC/ASPH, PCN 63 F/B/X/T (dla samolotów o kodzie C) TWY P - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY R - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY S - 10.0 m, NIL TWY T1 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY T2 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym)	<b>Designation, width, surface and strength of taxiways</b> TWY B - 26.0 m, CONC/ASPH, PCN 63 F/B/X/T (reference code C aircraft) TWY P - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY R - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY S - 10.0 m, NIL TWY T1 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY T2 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes)
3.	<b>Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza</b> APN 1 ELEV 458 ft APN 2 HELI ELEV 463 ft APN 3 ELEV 463 ft APN 4 ELEV 463 ft	<b>Location and elevation of altimeter checkpoints</b> APN 1 ELEV 458 ft APN 2 HELI ELEV 463 ft APN 3 ELEV 463 ft APN 4 ELEV 463 ft
4.	<b>Lokalizacja punktów sprawdzania VOR</b> NIL	<b>Location of VOR checkpoints</b> NIL
5.	<b>Pozycja punktów kontroli wskazań INS</b> Patrz AD 2 EPSY 1-1-1.	<b>Position of INS checkpoints</b> See AD 2 EPSY 1-1-1.
6.	<b>Uwagi</b> 2.8.2 - TWY S - powietrzna TWY. Na APN 4 i TWY P stanowisko statku zagrożonego – patrz AD 2 EPSY 1-1-1.	<b>Remarks</b> 2.8.2 - TWY S - air TWY. Isolated aircraft parking position available on APN 4 and TWY P - see AD 2 EPSY 1-1-1.

EPSY AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	<b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b> Oznakowanie poziome i pionowe.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>  Markings and signs.
2.	<b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b> <u>Oznakowanie dzienne:</u> 1. RWY: THR, TDZ, osi centralnej, płaszczyzny do zawracania. 2. TWY B: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową. 3. TWY S: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową. 4. TWY P: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 5. TWY R: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 6. TWY T1, T2: osi, krawędzi, pośrednie miejsce oczekiwania. <u>Światła:</u> 1. RWY: Patrz punkt EPSY AD 2.14. 2. TWY: Patrz punkt EPSY AD 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> <u>Day marking:</u> 1. RWY: THR, TDZ, centre line, turn pad. 2. TWY B: centre line, edge, runway holding position. 3. TWY S: centre line, edge, runway holding position. 4. TWY P: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 5. TWY R: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 6. TWY T1, T2: centre line, edge, intermediate holding position. <u>Lights:</u> 1. RWY: See point EPSY AD 2.14. 2. TWY: See point EPSY AD 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> Oświetlenie krawędziowe APN 2 HELI w fazie testów - nie do użytku operacyjnego.	<b>Remarks</b> APN 2 HELI edge lighting in test - not for operational use.

EPSY 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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

EPSY AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC <sup>1</sup> )	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC <sup>1</sup> )
--------------	---	---

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Olsztyn-Mazury.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aerodrome MET Office Olsztyn - Mazury.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24 / NIL	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24 / NIL
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depeš TAF/Okresy ważności</b> Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Olsztyn - Mazury/9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Aerodrome MET Office Olsztyn - Mazury/9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje osobiste lub telefoniczne. Tel.: +48-89-544-3418 Tel. kom.: +48-571-315-076	<b>Briefing and consultation provided</b> Personal or telephone consultation. Phone: +48-89-544-3418 Mobile: +48-571-315-076
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> O/R SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Dane radarowe, zdjęcia satelitarne.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> O/R SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530 Radar data, satellite images.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Faks, Internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Fax, Internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR/AFIS	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR/AFIS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <sup>1</sup> ) - patrz GEN 2.1 Tel.: +48-89-544-3418 Tel. kom.: +48-571-315-076 E-mail: meteo@mazuryairport.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <sup>1</sup> ) - see GEN 2.1 Phone: +48-89-544-3418 Mobile: +48-571-315-076 E-mail: meteo@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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 przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
01	19.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 63 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 28 16.36 N 020 55 54.22 E 99.0	440.0 439.0
19	199.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 63 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 29 33.07 N 020 56 37.17 E 99.0	464.0 463.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
01	Patrz/See AD 2 EPSY 2-1-1	NIL	NIL	2760 x 300	240 x 120	NIL
19	Patrz/See AD 2 EPSY 2-1-1	NIL	NIL	2760 x 300	240 x 120	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
Pobocza RWY o szerokości 7,5 m - CONC/ASPH.	RWY shoulders width 7.5 m - CONC/ASPH.
01) - NIL	01) - NIL
19) - NIL	19) - NIL

EPSY AD 2.13	DLUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
01	2500	2500	2500	2500
19	2500	2500	2500	2500

EPSY AD 2.13.1	DLUGOŚCI 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
01	R	755	755	755
19	R	1734	1734	1734
19	P	1985	1985	1985

EPSY 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
01	ALPA-ATA, cat. I	900 m LIH	G	G	PAPI 3° left	57	NIL
19	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3.5° left	55	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
01	NIL	NIL	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
19	NIL	NIL	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPSY 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 / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe - TWY B. Światła krawędziowe TWY na płaszczyznach do zawracania na RWY.	TWY edge and centre line lighting Edge - TWY B. TWY edge lights on RWY turn pad.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie zgodne z wymogami ICAO. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPSY AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW		HELICOPTER LANDING AREA
1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> 53 29 17,26 N 020 56 00,18 E 99,1 ft	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> 53 29 17.26 N 020 56 00.18 E 99.1 ft
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> 463	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> 463
3.	<b>Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> 40 x 40 m ASPH/CONC PCN 35 F/B/X/T	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> 40 x 40 m ASPH/CONC PCN 35 F/B/X/T
4.	<b>Azymuty geograficzne FATO</b> NIL	<b>True BRGs of FATO</b> NIL
5.	<b>Rozporządzone długości deklarowane</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22. Maksymalny dopuszczalny typ śmigłowca na TWY S i APN 2: Mi-8.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point 2.22. The maximum allowed type of helicopter on TWY S and APN 2: Mi-8.

EPSY 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
OLSZTYN/Mazury ATZ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 38 46 N 020 57 22 E 53 36 21 N 021 06 45 E 53 29 21 N 021 05 37 E 53 25 31 N 021 03 48 E 53 17 57 N 020 56 02 E 53 19 49 N 020 46 46 E 53 28 21 N 020 46 35 E 53 32 40 N 020 49 13 E 53 38 46 N 020 57 22 E	5500 ft GND	[G]	MAZURY INFORMACJA (118.030 MHz) PL MAZURY INFORMATION (118.030 MHz) EN MAZURY RADIO (118.030 MHz) PL,EN
Olštyn-Mazury CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 38 46 N 020 57 22 E 53 36 21 N 021 06 45 E 53 29 21 N 021 05 37 E 53 25 31 N 021 03 48 E 53 17 57 N 020 56 02 E 53 19 49 N 020 46 46 E 53 28 21 N 020 46 35 E 53 32 40 N 020 49 13 E 53 38 46 N 020 57 22 E	1500 ft GND	[D]	MAZURY WIEŻA (118.030 MHz) PL MAZURY TOWER (118.030 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
-	MAZURY RADIO	118.030	-	-	MAZURY RADIO dostępne w godzinach pracy lotniska, gdy nie jest zapewniana służba AFIS lub ATC./MAZURY RADIO available during AD operational hours when AFIS or ATC are not provided.
TWR	MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER	118.030	-	-	MON 0800-2230 (0700-2130) TUE 0800-2130 (0700-2030) WED-THU 0800-1900 (0700-1800) FRI 0800-2230 (0700-2130) SAT-SUN 0800-1900 (0700-1800)
AFIS	MAZURY INFORMACJA MAZURY INFORMATION	118.030	-	-	AFIS: poza godzinami pracy TWR./AFIS: outside TWR working hours.

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1. Aktualne godziny pracy TWR i AFIS podawane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPSY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępnie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,500 MHz.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1. Actual working hours of TWR and AFIS are published by NOTAM. In order to establish radio communication within the EPSY ATZ, a state aircraft is obliged to carry a 8.33 kHz VHF radio, except for emergency situations where the emergency frequency 121.500 MHz may be used.

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

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	SZY	CH18X	H24	53 28 27.7 N 020 55 53.7 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 44 NM (@2000 ft). Designated operational coverage: 44 NM (@2000 ft).Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
DVOR/DME (6°E/Jul 16)	SYN	111.050 MHz CH47Y	H24	53 36 25.7 N 021 00 33.2 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up tp FL500).
ILS GP	-	334.700 MHz	H24	53 28 27.7 N 020 55 53.7 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0°Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
ILS LOC (6°E/Aug 20) CAT. I	SZY	108.100 MHz	H24	53 29 42.0 N 020 56 42.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.

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



Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Załoga statku powietrznego nawiązuje łączność ze służbami ruchu lotniczego lotniska Olsztyn - Mazury w celu uzyskania informacji o dostępności stanowisk postojowych oraz zgłoszenia zamiaru tankowania po lądowaniu na lotnisku Olsztyn - Mazury.

Na lotnisku obowiązuje dla pasażerów wsiadających i wysiadających wyłącznie ruch autobusowy i ruch pieszy w asyście pracowników Działu Obsługi Naziemnej. Statki powietrzne mogą się poruszać po APN wyłącznie zgodnie z oznakowaniem poziomym i/lub instrukcjami podawanymi przez koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać manewr lub zabronić jego wykonania, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie.

Przed uruchomieniem silnika/silników na stanowisku postojowym załoga statku powietrznego nawiązuje łączność ze służbami ruchu lotniczego lotniska Olsztyn - Mazury w celu uzyskania zgody na uruchomienie oraz zezwolenie na lot podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- informacje niezbędne do odbycia lotu.

#### ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych może odbywać się na APN 1 (nie więcej niż jeden statek powietrzny w tym samym czasie) wyłącznie przy wyłączonych silnikach. Stanowisko jest oświetlone i dostępne w godzinach pracy lotniska Olsztyn - Mazury.

Potrzebę odladzania należy zgłosić do agenta handlingowego co najmniej 25 minut przed czasem odkoływania.

#### PORUSZANIE SIĘ PO PŁYTACH POSTOJOWYCH

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście pracowników lotniska. Poza APN 1 korzystanie z transportu naziemnego obowiązkowe.

Zakaz poruszania się załóg statków powietrznych bez kamizelki odbłaskowej po płycie postojowej.

#### ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHOMIENIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Przed uruchomieniem silników należy upewnić się, że obsługa statku powietrznego została zakończona. Załoga statku powietrznego może uruchomić silnik jedynie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego lub agenta obsługi naziemnej.

#### PROCEDURY KOŁOWANIA, PARKOWANIA I WYPYCHANIA

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowania lub wykołowania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego. Manewrowanie statków powietrznych na płytach postojowych tylko przy użyciu minimalnej mocy silników. Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez upoważnionego pracownika portu lotniczego.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko Olsztyn - Mazury dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego oraz w przypadku braku centralnego rozłączania sterowania przednią golenią, szpilki do rozłączania sterowania. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku i/lub brak szpilki do rozłączania sterowania (bypass pin), przewoźnik zobowiązany jest do ich posiadania na pokładzie lub posiadania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania (przeciągania) samolotu w inne miejsce.

Dopuszcza się wycofywanie na silnikach (power-back) statków powietrznych nie większych niż ATR 72. Power-back wyłącznie w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

Po TWY P, R, T1, T2 oraz na APN 3 i APN 4 kołowanie po zachodzie słońca w asyście "Follow Me" jest obowiązkowe.

#### OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH

The flight crew shall establish radio contact with the ATC of Olsztyn - Mazury aerodrome to obtain details on the availability of parking stands and to notify their intention to refuel after landing at Olsztyn - Mazury aerodrome.

Boarding and disembarking passengers must only move by bus or on foot with the assistance of ground handling staff. Aircraft are to move on the APN in accordance with markings and/or marshaller guidance only.

The marshaller can stop or forbid a manoeuvre if safety is endangered or traffic situation on the APN requires so.

Before engine start-up on a parking stand, the flight crew shall establish radio contact with the ATC of Olsztyn - Mazury aerodrome to obtain clearance for start-up and flight, providing the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- information necessary for flight.

#### AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing may be carried out on APN 1 (not more than one aircraft at the same time) only with engines turned off. The stand is lighted and available during the working hours of Olsztyn - Mazury aerodrome.

The need for de-icing shall be notified at least 25 minutes before the off-block time.

#### MOVING ON APRONS

Movement on the apron (crews and passengers) is permitted only when accompanied by aerodrome staff. Outside APN 1 surface transport is mandatory.

It is forbidden for flight crew to move on the apron without a high visibility vest.

#### PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCE

Before startup it must be ensured that aircraft handling is finished. The crew can start the engines under supervision of a marshaller or Ground Handling Agent only.

#### TAXIING, PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURE

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the horizontal markings, it shall be carried out according to signals and under the guidance of the marshaller. Aircraft manoeuvres on aprons shall be performed only with the use of minimum engine power. Aircraft shall be always parked with wheels secured with chocks by authorized airport personnel.

Air carriers should ensure that Olsztyn - Mazury aerodrome has a tow bar for a specific aircraft type and in case there is no central steering disconnect with the front leg, it has a bypass pin. If there is no such tow bar at the aerodrome and/or bypass pin, the carrier is obliged to have them onboard or to use a push-back (towing) procedure agreed with the handling agent.

Power-back is possible for aircraft not greater than ATR 72 and only with marshalling assistance.

"Follow Me" service is mandatory for aircraft taxiing on TWYs P, R, T1, T2, APN 3 and APN 4 after sunset.

#### OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Kod referencyjny lotniska Olsztyn-Mazury to 4C ICAO. Operacje samolotów o wyższej literze kodu są dopuszczalne wyłącznie po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu – e-mail: [dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl](mailto:dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl)). Wniosek o zgodę na lądowanie powinien trafić do zarządzającego lotniskiem z co najmniej 5-dniowym wyprzedzeniem. Lądowanie statków powietrznych znajdujących się w sytuacjach awaryjnych nie wymaga zgody. Ponadto, załogi stosują się do poniższych wymagań.

- Nakazuje się, aby samoloty o literze kodu wyższej niż C po lądowaniu na RWY 01/19 opuściły RWY w TWY B.
- Oznakowanie poziome płaszczyzny do zawracania na THR 01 i 19 jest przeznaczone dla samolotów o literze kodu C.
- Zawracanie (backtrack) na RWY samolotów o literze kodu wyższej niż C jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku światła PAPI.
- Kołowanie samolotów o literze kodu wyższej niż C jest możliwe wyłącznie za pojazdem "Follow Me".
- Załogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach;
- Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY B są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY B.
- Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi.

The reference code of Olsztyn-Mazury aerodrome is 4C ICAO. Operations of aircraft above code 4C size are subject to permission from the aerodrome administration (Airport Duty Officer – e-mail: [dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl](mailto:dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl)). The request for landing permission should be made to the aerodrome administration at least 5 days in advance. No permission is required for landing of aircraft in emergency. Furthermore, flight crews shall comply with the requirements listed below.

- Aeroplanes above code C size landing on RWY 01/19 are to vacate the RWY onto TWY B after landing.
- The RWY turn pad marking on THR 01 and 19 is designed for code C aeroplanes.
- Backtrack of aeroplanes above code C size is forbidden in the vicinity of touchdown zone when the jet blast is directed towards PAPI.
- Aeroplanes above code C size may taxi only under the guidance of a "Follow-Me" vehicle.
- Flight crews are to use oversteering when making turns.
- Safe distances from edges and obstacles on TWY B are guaranteed when the geometric centre of the main gear is moving along the TWY B centerline.
- When taxiing, crews of four-engined aeroplanes are obliged to use minimum power settings of outer engines or, if possible, taxi with shut down outer engines.

EPSY AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
	Na lotnisku Olsztyn - Mazury obowiązuje ograniczenie liczby operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400). Powyższe ograniczenie nie dotyczy ACFT wykonujących loty o statusach: HOSP, SAR, HUM, HEAD, STATE oraz GARDA.	At Olsztyn - Mazury aerodrome, the number of ACFT operations between 2100-0500 (2000-0400) is restricted. The restriction does not apply to ACFT conducting flights indicated as: HOSP, SAR, HUM, HEAD, STATE and GARDA.

EPSY AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
2.22.1	<p><b>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</b></p> <p>W TMA OLSZTYN zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.</p> <p>W TMA OLSZTYN obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 01 oraz RWY 19 lotniska Olsztyn-Mazury. Procedury STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 01 oraz RWY 19.</p> <p>Procedury SID i STAR w TMA OLSZTYN zaprojektowane zostały według kryteriów dla PBN RNP 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNP 1.</p> <p>Statki powietrzne niezdolne do wykonywania operacji/procedur SID/STAR RNP 1 muszą zgłosić ten fakt przy pierwszym kontakcie radiowym z organem ATC. Dopuszcza się, aby statki powietrzne zdolne do operacji RNAV 1 wykonywały dołot/odlot do/z lotniska po trasach SID/STAR RNP 1. W takim wypadku załoga powinna prowadzić monitoring dokładności nawigacji na punktach tras SID/STAR bazując na danych "fix formation" w oparciu o DVOR/DME MRA, jak poniżej:</p>	<p><b>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</b></p> <p>Within the OLSZTYN TMA procedural approach control service is provided. Radar vectoring is not available.</p> <p>Within the OLSZTYN TMA RNP 1 SID and STAR procedures are applicable for RWY 01 and RWY 19 of Olsztyn-Mazury aerodrome. STAR procedures end at IAF points of instrument approach procedures for RWY 01 and RWY 19.</p> <p>SID and STAR procedures within the OLSZTYN TMA are designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. RNP 1 approval is required to conduct these procedures without restrictions.</p> <p>Aircraft unable to conduct RNP 1 SID/STAR operations/procedures shall advise ATC of this fact upon the first contact. It is possible to conduct approach/departure to/from the aerodrome along RNP 1 SID/ STAR routes by RNAV 1 approved aircraft. In this case the crew should monitor navigation accuracy at points along the SID/STAR routes basing on "fix formation" data with DVOR/DME MRA, as follows:</p>

DANE FIX FORMATION DLA EPSY SID/STAR RNP 1 FIX FORMATION DATA FOR EPSY RNP 1 SID/STAR		
FIX/POINT POZYCJA/PUNKT	FIX FORMATION FORMACJA POZYCJI	
ARDUT	015.53° GEO 011° MAG MRA	4.56 NM DME MRA
IBINO	252.48° GEO 247° MAG MRA	43.23 NM DME MRA
LUSUL	065.52° GEO 061° MAG MRA	5.87 NM DME MRA

NIVON	258.22° GEO 253° MAG MRA	39.80 NM DME MRA
SY357	241.37° GEO 236° MAG MRA	9.03 NM DME MRA
SY361	234.69° GEO 230° MAG MRA	34.24 NM DME MRA
SY362	289.40° GEO 284° MAG MRA	5.50 NM DME MRA
SY363	200.93° GEO 196° MAG MRA	16.29 NM DME MRA
SY364	221.84° GEO 217° MAG MRA	17.91 NM DME MRA
SY366	214.35° GEO 209° MAG MRA	30.58 NM DME MRA
SY411	201.69° GEO 197° MAG MRA	15.26 NM DME MRA
SY412	230.75° GEO 226° MAG MRA	15.95 NM DME MRA
SY413	242.03° GEO 237° MAG MRA	27.81 NM DME MRA
SY414	234.27° GEO 229° MAG MRA	32.04 NM DME MRA
SY416	183.61° GEO 179° MAG MRA	6.26 NM DME MRA
SY417	138.52° GEO 134° MAG MRA	3.23 NM DME MRA
SY511	200.59° GEO 196° MAG MRA	23.80 NM DME MRA
SY512	213.86° GEO 209° MAG MRA	24.65 NM DME MRA
SY513	241.48° GEO 236° MAG MRA	28.19 NM DME MRA
SY514	221.35° GEO 216° MAG MRA	16.76 NM DME MRA
SY516	176.30° GEO 171° MAG MRA	10.52 NM DME MRA
SY517	201.65° GEO 197° MAG MRA	15.48 NM DME MRA
SY791	231.08° GEO 226° MAG MRA	32.51 NM DME MRA
SY792	234.00° GEO 229° MAG MRA	23.40 NM DME MRA
SY793	284.93° GEO 280° MAG MRA	7.53 NM DME MRA
SY801	253.79° GEO 249° MAG MRA	9.61 NM DME MRA
UDROV	198.93° GEO 194° MAG MRA	33.27 NM DME MRA

Statki powietrzne niezdolne również do operacji RNAV 1 będą wykonywać dołot/odlot zgodnie z instrukcjami ATC.

W procedurach SID RNP 1 w TMA OLSZTYN przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodnie z ICAO, Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych Tom II – Opracowanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek do rozdziału 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPSY.

#### 2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Standardowe dołoty i odloty do/z lotniska Olsztyn - Mazury:

Trasa B-W: od Jeziora Brajnickiego – punkt BRAVO wykonywać lot w kierunku południowo-wschodnim do jeziora Sasek Mały – punkt WHISKEY, następnie wykonywać lot zgodnie ze wskazówkami (pas w użyciu, sytuacja ruchowa), podanymi przez organ ATS.

Trasa Z-E: od skrzyżowania dróg w m. Zieleniec – punkt ZULU wykonywać lot w kierunku północno-zachodnim do 1 km na południowy-wschód od m. Szymany – punkt ECHO, następnie wykonywać lot zgodnie ze wskazówkami (pas w użyciu, sytuacja ruchowa), podanymi przez organ ATS.

Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MAZURY INFORMACJA lub MAZURY WIEŻA w punktach BRAVO, ZULU lub przed wejściem w strefę ATZ OLSZTYN/Mazury oraz CTR Olsztyn-Mazury.

Ruch nadlotniskowy odbywa się po trasie kręgu zgodnie ze wskazówkami podanymi przez organ ATS.

Start w CTR Olsztyn-Mazury z miejsca innego niż lotnisko Olsztyn-Mazury jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia MAZURY TWR. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z MAZURY TWR.

#### 2.22.3 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście z widocznością, wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu. Po lądowaniu następuje kotowanie/podlot do miejsca postoju wskazanego przez organ ATS.

Śmigłowce wykonujące start/lądowanie z lotniska Olsztyn - Mazury wykorzystują drogę startową będącą w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z wymaganiami ICAO, Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych Tom II – Opracowanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

#### 2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

Na lotnisku Olsztyn-Mazury ze względu na wyposażenie dopuszcza się:

Lądowania statków powietrznych wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej. Starty statków powietrznych wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

#### 2.22.5 LOTY SZKOLNE

Loty szkolne IFR w CTR Olsztyn-Mazury i TMA OLSZTYN mogą być wykonywane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR MAZURY.

Dokumentem upoważniającym do wykonania lotu szkolnego jest czytelnie wypełnione „Zlecenie na lot” lub „Planowej Listy Lotów”, zawierające nazwisko i imię szkolonego oraz instruktora, numer zadania i ćwiczenia, ilość planowanych lotów i planowany czas. Warunkiem wykonania lotu jest zatwierdzenie „Zlecenia na lot” lub „Planowej Listy Lotów” przez złożenie podpisu przez Szefa Szkolenia Praktycznego lub Szefa Szkolenia.

Użytkownik statku powietrznego, realizujący loty szkolne lub treningowe ubiegający się o zniżkę, zobowiązany jest do przesłania kopii planu lotu wraz z kopią zlecenia wystawionego przez ośrodek szkolenia, nie później niż przed planowanym odlotem na adres:

handling@mazuryairport.pl  
handling.travel@mazuryairport.pl

Aircraft unable to conduct RNAV 1 operations will perform arrivals/departures according to ATC instructions.

For RNP 1 SID procedures within the OLSZTYN TMA the bank angle parameters were taken 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 3, Chapter 3, Appendix to Chapter 3, that is: 15° until reaching 1000 ft above DER ELEV, 20° above 1000 ft until 3000 ft above DER ELEV and 25° above 3000 ft above DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPSY.

#### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

Standard arrivals and departures to/from Olsztyn - Mazury:

Route B-W: from Lake Brajnickie – point BRAVO, fly south-east to Lake Sasek Mały – point WHISKEY, then continue as instructed by the ATS unit (RWY in use, traffic situation).

Route Z-E: from the road intersection in Zieleniec – point ZULU, fly north-west until a distance of 1 km south-east of Szymany – point ECHO, then continue as instructed by the ATS unit (RWY in use, traffic situation).

Unless the FIS WARSZAWA officer instructs otherwise, the flight crew is obliged to establish radio contact with MAZURY INFORMATION or MAZURY TOWER at points BRAVO, ZULU or before entering the OLSZTYN/Mazury ATZ and Olsztyn-Mazury CTR.

The aerodrome traffic is routed along a traffic circuit according to instructions given by the ATS unit.

Departure within the Olsztyn-Mazury CTR, from a place other than Olsztyn-Mazury aerodrome is possible upon obtaining clearance from MAZURY TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone, and after take-off radio communication with MAZURY TWR shall be established immediately.

#### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters carrying out a visual approach, shall land on the RWY in use. After landing, helicopters shall taxi/air taxi to the parking stand as directed by the ATS unit.

Helicopters carrying out take-off/landing at/from Olsztyn - Mazury aerodrome shall use the RWY in use as Category A aircraft in accordance with the provisions of 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.

#### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

At Olsztyn-Mazury aerodrome due to the equipment the following is allowed:

A landing operation is possible only when RVR is 550 m or more. A take-off is possible when RVR is 550 m or more.

#### TRAINING FLIGHTS

IFR training flights within Olsztyn-Mazury CTR and OLSZTYN TMA may be conducted after they have been notified by phone to MAZURY TWR and given ATC instructions.

The document authorizing the performance of a training flight is a legibly completed “Flight Request” or “Scheduled Flight List”, containing the name and surname of the trainee and instructor, the number of the task and exercise, the number of planned flights and the planned time.

The flight can be performed upon the approval and signing of the “Flight Request” or “Planned List of Flights” by the Head of the Practical Training or the Head of Training.

An aircraft user performing school or training flights, applying for an exemption from charges, is obliged to send a copy of the flight plan and a copy of the request issued by the training centre no later than before the planned departure to the e-mail address:

handling@mazuryairport.pl  
handling.travel@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	<p>Operacje lotnicze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wymagające kategorii lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej powyżej 7 ICAO,</li> <li>- poza godzinami pracy lotniska,</li> <li>- w godzinach nocnych o których mowa w pkt 2.21,</li> <li>- dla statków powietrznych o kodzie referencyjnym powyżej C, wymagają zgłoszenia 24 HR przed planowanym przylotem oraz zgody dyżurnego portu.</li> </ul> <p>Loty <i>non-Schengen</i> należy zgłosić 48 HR przed planowaną operacją.</p>	<p>Flight operations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- requiring a category for fire fighting higher than 7 ICAO,</li> <li>- outside AD operational hours,</li> <li>- during the night hours according to point 2.21,</li> <li>- by aircraft above Code C size,</li> </ul> <p>have to be notified to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the planned arrival.</p> <p>Non-Schengen flights should be notified 48 HR before the intended operation.</p>
2.23.2	<p>Zaleca się, aby przewoźnicy lotniczy kontaktowali się z agentem obsługi naziemnej z tygodniowym wyprzedzeniem przed planowanym przylotem, w celu upewnienia się, iż wszystkie niezbędne szczegóły związane z operacją lotniczą (w tym tankowanie) zostały zorganizowane i potwierdzone. Agent obsługi naziemnej prześle potwierdzenie możliwości wykonania obsługi naziemnej, wymieniając wszystkie jej szczegóły. Wszystkie usługi zapewniane przez agentów obsługi naziemnej powinno się zamawiać z wyprzedzeniem. Obsługa naziemna przewoźników lotniczych posiadających potwierdzenie możliwości wykonania obsługi, będzie wykonywana priorytetowo.</p>	<p>Air operators are advised to contact the handling agent one week in advance of the planned arrival in order to ensure that all necessary services related to the operation (including fuelling) are provided and confirmed.</p> <p>The handling agent will confirm the possibility of providing ground handling services, giving all details. Any services provided by the handling agents are to be requested in advance. Air operators having made arrangements for ground handling will be given priority.</p>
2.23.3	<p>Na APN 3 dostępne są stanowiska przeznaczone do kotwiczenia statków powietrznych kodu A. Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych odpowiada załoga.</p>	<p>APN 3 is provided with parking stands for tying down code A aircraft. The crew is responsible for securing the parked aircraft against adverse weather conditions.</p>
2.23.4	<p>Zamiar tankowania paliwa AVGAS 100 LL lub JET A1 należy zgłosić do organu ATS z uwzględnieniem rodzaju paliwa.</p>	<p>The intention to refuel with AVGAS 100 LL or JET A1 is to be advised to the ATS unit including the type of fuel.</p>
2.23.5	<p>Zarządzający lotniskiem Olsztyn-Mazury zwraca się z prośbą o zgłaszanie wszelkich zauważonych zagrożeń w postaci:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstania wzbudzonej turbulencji.</li> <li>2) Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł.</li> <li>3) Oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami.</li> <li>4) Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania.</li> <li>5) Niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia.</li> <li>6) Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.</li> </ol> <p>Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl</p>	<p>The administration of Olsztyn-Mazury aerodrome asks for reporting identified hazards such as:</p> <p>Unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence.</p> <p>Hazardous, confusing or misleading lights.</p> <p>Dazzle created by large highly reflective surface.</p> <p>Sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be turned off screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.</p> <p>Some non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be turned off screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.</p> <p>Other potential hazards to the safety of air traffic.</p> <p>Reports are to be sent to the e-mail address: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl</p>
2.23.6	<p><b>MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HALAS</b></p>	<p><b>BIRD MIGRATIONS AND AREA WITH SENSITIVE FAUNA</b></p>
2.23.6.1	<p><b>MIGRACJA PTAKÓW</b></p> <p>Przeloty kluczy gęsi nad lotniskiem Olsztyn-Mazury (punkty kontrolne ok. 1 km od THR 01 i THR 19 drogi startowej), w dzień i w nocy, w okresie migracji wiosennej (od ok. połowy lutego do końca kwietnia) i migracji jesiennej (od ok. połowy września do końca października). Kierunek NE głównie wiosną. Większość przelotów na pułapie &lt;200 m. Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Najliczniejsze stado liczyło 350 osobników.</p>	<p><b>BIRD MIGRATION</b></p> <p>Passages of skeins of geese over Olsztyn-Mazury aerodrome (control points around 1 km from RWY THR 01 and RWY THR 19), day and night, in the period of spring migration (from around mid-February until the end of April) and autumn migration (from around mid-September until the end of October). NE direction mainly in the spring. Most of the passages at &lt;200 m. Usually the bird skeins amount to dozens of birds. The biggest flock amounted to 350 birds.</p>
2.23.6.2	<p><b>OSTRZEŻENIE</b></p> <p>W okresie od marca do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na lotnisku EPSY na kierunku 01, najczęściej z pustulką. Na terenie lotniska bociany spotykane od kwietnia do końca sierpnia oraz żurawie od marca do ok. połowy sierpnia.</p> <p>W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren. Wzmoczona aktywność ptaków na terenie lotniska i w jego otoczeniu w miesiącach: marzec, kwiecień, sierpień oraz październik.</p> <p>W okresie zimowym najczęściej spotykany myszolew.</p>	<p><b>WARNING</b></p> <p>There is a greater number of bird strikes at EPSY aerodrome on the direction 01, most often involving kestrels. Storks are encountered in the aerodrome area from April until the end of August and cranes from March until around mid-August.</p> <p>During spring and autumn migrations they may fly within the aerodrome area. Increased activity of birds in the aerodrome area and within its vicinity in: March, April, August and October.</p> <p>In the winter period buzzards can be met most frequently.</p>
2.23.6.3	<p><b>KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT</b></p>	<p><b>WILDLIFE INSPECTION</b></p>

Kontrola wykonywana jest przez Dyżurnego Operacyjnego Portu lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrznego (po lądowaniu).

The inspection is carried out by the Airport Duty Officer or by the falconer with the following means/methods: with the use of birds of prey and/or a dog (in case of the falconer), pyrotechnic and bioacoustic means (in both cases). After reporting a wildlife strike, runway, taxiway and aircraft shall be checked (after landing).

#### 2.23.6.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Każda obecność ptaków i zwierzęcy naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR/AFIS w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

#### REPORTING

Each presence of birds and ground animals in the area of the aerodrome shall be reported to TWR/AFIS to eliminate the risk by the aerodrome personnel.

EPSY AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPSY 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPSY 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 01/19 RNP 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 01/19 RNP 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPSY 4-2-1-0	RWY 01	RWY 01
AD 2 EPSY 4-2-2-0	RWY 19 RNP 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 19 RNP 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSY 5-3-1-0	RWY 01	RWY 01
AD 2 EPSY 5-3-2-0	RWY 19 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 19 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPSY 6-1-1	ILS z or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS z or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-1-3	ILS y LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS y LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-1	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-3	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-5	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-1-1	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-2-1	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
AD 2 EPSY 8-1-1	Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków	Bird concentrations

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

Brak penetracji.

No penetrations.

<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	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

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

EPWA AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
-------------	------------------------------------	-----------------------------------

1.	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 9 ICAO	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 9 ICAO
2.	<b>Wyposażenie ratownicze</b> pojazd ratowniczo-gaśnicze - 7 pojazd ratownictwa technicznego - 1 pojazd specjalny - schody ewakuacyjne - 1 pojazd dowodzenia i łączności - 1 ambulanse - 2 kontener medyczny - 1 kontener do dekontaminacji - 1	<b>Rescue equipment</b> fire and rescue vehicles - 7 technical rescue vehicle - 1 special vehicle - rescue stairs - 1 management and communication vehicle - 1 ambulances - 2 medical container - 1 decontamination container - 1

3.	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> - 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.	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> - 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.	<b>Uwagi</b> 2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego statku powietrznego (max B737 lub A320) zależy od okoliczności zdarzenia.	<b>Remarks</b> 2.6.3 - Capability for removal of disabled aircraft (B737 or A320 max) depends on the circumstances of each incident.

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

1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 16, oczyszczarka kompaktowa (plug, szczotka, dmuchawa) - 7, plug wirnikowy - 4, posypywarko - zraszarka (pojazdy osłony chemicznej) - 4, oczyszczarka podciśnieniowa do zbierania glikolu - 2.	<b>Type(s) of clearing equipment</b> 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) -4, vacuum sweeper for glycol recovery - 2.
2.	<b>Kolejność oczyszczania</b> 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.	<b>Clearance priorities</b> 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.	<b>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego</b> Do odśnieżania, odladzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu.	<b>Use of material for movement area surface treatment</b> The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
4.	<b>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych</b> NIL	<b>Specially prepared winter runway</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> 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.	<b>Remarks</b> 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.	<b>Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych</b> 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	<b>Designation, surface and strength of aprons</b> 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
----	--	--



EPWA AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<p><b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b></p> <p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł linii środkowej,</li> <li>- poprzeczek zatrzymania,</li> <li>- poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania,</li> <li>- podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania.</li> </ul> <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 74-76, 101-105, 712,</li> <li>- oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu,</li> <li>- systemu dokowania - dla stanowisk 1-7A, 9-24.</li> </ul>	<p><b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b></p> <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- centre line lights,</li> <li>- stop-bars,</li> <li>- clearance bars,</li> <li>- illuminated mandatory and information signs and markings.</li> </ul> <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 53, 54, 74-76, 101-105, 712,</li> <li>- aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings,</li> </ul> <p>- docking system for aircraft stands 1-7A, 9-24.</p>
2.	<p><b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b></p> <p><u>Oznakowanie:</u></p> <p>1. <b>RWY:</b> progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe.</p> <p>2. <b>TWY:</b> linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. <b>RWY:</b> Patrz punkt 2.14.</p> <p>2. <b>TWY:</b> Patrz punkt 2.15.3.</p>	<p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p> <p><u>Marking:</u></p> <p>1. <b>RWY:</b> threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge.</p> <p>2. <b>TWY:</b> centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings.</p> <p><u>Światła/Lights:</u></p> <p>1. <b>RWY:</b> See point 2.14.</p> <p>2. <b>TWY:</b> See point 2.15.3.</p>
3.	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, 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, A5, 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 B1, C1, E3, E4, N2, N3, R są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p>	<p><b>Stop bars</b></p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, 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 inset lights fittings on A0, A4, A5, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 are equipped with halogen lights.</p> <p>Stop bars inset lights fittings on B1, C1, E3, E4, N2, N3, R are equipped with LED lights.</p>
4.	<p><b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b></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><b>Other runway protection measures</b></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><b>Uwagi</b></p> <p>TWY N1, N2 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><b>Remarks</b></p> <p>TWY N1, N2 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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

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

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Warszawa
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> TREND 30 minut	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> TREND 30 minutes
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Zamawianie dokumentacji na przelot drogą mailową: rshm.lodz@imgw.pl Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.	<b>Briefing and consultation provided</b> Documentation ordering via e-mail: rshm.lodz@imgw.pl Telephone consultation: Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, faks, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, fax, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, ACC, APP, FIS	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, ACC, APP, FIS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <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	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <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	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI 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 103.1	361.5 360.4
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 103.1	346.2 345.0
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 103.0	352.3 349.6
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 103.1	354.3 351.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	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.	<b>Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej</b> NIL	<b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b> NIL
2.	<b>Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru</b> LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	<b>LDI location and LGT/Anemometer location and LGT</b> LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	<b>Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania</b> 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 <sup>1)</sup> , Z Orange 2 <sup>1)</sup> , Z Blue 1 <sup>2)</sup> , Z Blue 2 <sup>2)</sup> . 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.	<b>TWY edge and centre line lighting</b> 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 <sup>1)</sup> , Z Orange 2 <sup>1)</sup> , Z Blue 1 <sup>2)</sup> , Z Blue 2 <sup>2)</sup> . 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.	<b>Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania</b> Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	<b>Uwagi</b> 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.	<b>Remarks</b> 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	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	-----------------------------	-------------------------

1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> 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.	Rozporządalne 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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	Warszawa DIRECTOR	129.380	-	-	0500-2300 (0400-2200)
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	-	-	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	128.805	-	-	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	135.930	-	-	H24
TWR	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
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

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

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	120 m 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	120 m 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	120 m 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	90 m 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	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	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.

<b>8</b>	<b>Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS</b> <b>Service volume radius from the GBAS reference point</b>	NIL
----------	--	-----

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

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

**2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU**  
**2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT**

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,605 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,

**ATC PROCEDURES IN FORCE AT THE AERODROME**  
**RECEIVING ATC CLEARANCE**

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:

- aircraft call sign,
- parking position number,

<p>- lotnisko przeznaczenia, - planowany poziom przelotu (jeśli inny niż w FPL), - ewentualne zmiany do planu lotu.</p> <p>Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.</p> <p><b>2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE</b></p> <p>Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKĘCIE GROUND, częstotliwość 121,905 MHz.</p> <p><b>2.20.1.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE</b></p> <p>Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz za zezwolenie na start odpowiada OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,305 MHz.</p> <p>Po przesłaniu przez OKĘCIE GROUND na częstotliwości OKĘCIE WIEŻA, załoga powinna przełączyć częstotliwość, <b>zaniechać wywołania TWR i monitorować</b> w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.</p> <p><b>2.20.1.4 DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU</b></p> <p>Piloci statków powietrznych <b>wymagających do odlotu pełnej dostępnej długości RWY 11/29 lub RWY 15/33</b> są zobowiązani poinformować o tym/fakcie OKĘCIE GROUND przed rozpoczęciem kołowania.</p> <p>Ze względu na możliwość użycia innej RWY do startu, niż opublikowana w ATIS, zaleca się szczególną uwagę podczas oczekiwania na zezwolenie na start.</p> <p>Progi oraz strefy przyziemienia pozostałych dróg startowych mogą być niewidoczne z używanej RWY.</p> <p><b>2.20.2 DOZOROWANIE RUCHU NAZIEMNEGO</b></p> <p>Lotnisko Chopina w Warszawie jest wyposażone w system dozoru ruchu naziemnego wykorzystującego mode S.</p> <p>Operatorzy lotniczy powinni upewnić się, że transponder może pracować w mode S, kiedy statek powietrzny jest na ziemi.</p> <p>Na polu manewrowym lotniska transponder mode S powinien pracować zgodnie z poniższymi zasadami:</p> <p>Pilot powinien ustawić przydzielony kod transpondera w mode A (squawk) oraz aktywować transponder w mode S:</p> <p>Odloty:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- od zgody na uruchamianie, wypychanie i uruchamianie lub kołowanie w zależności co jest wcześniejsze;</li><li>- TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.</li></ul> <p>Przyloty:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- po lądowaniu, transponder pracuje w niezmienionym trybie do momentu całkowitego zatrzymania się statku powietrznego na miejscu postojowym. Transponder powinien być wyłączony natychmiast po zatrzymaniu.</li><li>- TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.</li></ul> <p>Aktywowanie transpondera w trybie mode S oznacza wybór trybów: AUTO, ON, XPNDR lub innego odpowiedniego trybu zgodnie z właściwą instrukcją.</p> <p>W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 mode A transpondera.</p> <p>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 "Okęcie DELIVERY".</p> <p>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.</p>	<p>- aerodrome of destination, - planned cruising level (if other than in FPL), - any changes to the flight plan.</p> <p>Clearances are issued 30 minutes before EOBT/CTOT at the earliest.</p> <p><b>PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES</b></p> <p>Ground movement instructions are issued by OKĘCIE GROUND, frequency 121.905 MHz.</p> <p><b>TAKE-OFF AND LANDING CLEARANCES</b></p> <p>The unit responsible for line-up clearance and take-off clearance is OKĘCIE TOWER on 118.305 MHz.</p> <p>While being transferred from OKĘCIE GROUND to OKĘCIE TOWER, the crew is required to change the frequency. <b>Initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored</b> for ATC call.</p> <p><b>ADDITIONAL TAXI AND DEPARTURE PROCEDURES</b></p> <p>Pilots of aircraft <b>requiring full length of RWY 11/29 or RWY 15/33 for departure</b> have to notify OKĘCIE GROUND prior to the commencement of taxiing.</p> <p>Since a different runway may be used for take-off than that published in ATIS, extreme caution is advised when awaiting take-off clearance.</p> <p>Thresholds and touchdown zones of other runways may not be visible from the used runway.</p> <p><b>GROUND MOVEMENT SURVEILLANCE</b></p> <p>Warsaw Chopin Airport is equipped with a Mode S surface movement surveillance system.</p> <p>Operators intending to use the airport shall ensure that Mode S transponders are able to operate when their aircraft are on the ground.</p> <p>Mode S transponders shall be operated on the movement area in accordance with the following provisions:</p> <p>Pilots shall select the assigned mode A (squawk) code and activate the transponder in Mode S:</p> <p>Departing aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- from receiving clearance to start-up, push-back and start-up or taxi whichever is earlier;</li><li>- TCAS shall not be activated before receiving the clearance to line up.</li></ul> <p>Arriving aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- TCAS shall be deactivated as soon as possible after vacating the runway.</li></ul> <p>Activation of the transponder in Mode S means selecting AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.</p> <p>Aircraft taxiing without flight plan, shall select Mode A code 2000.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	---

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 lub WARSZAWA DIRECTOR 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 or WARSZAWA DIRECTOR 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.

	<p>TOBT pozostaje ważny, jeśli wykonanie rejsu wymaga zmiany statku powietrznego. Konieczne jest wysłanie depeszy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depeszy DLA do Network Manager celem zaktualizowania EOBT.</p>	<p>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.</p>
2.20.4.1.1.2.4	<p>Kanały dystrybucji TOBT</p> <p>Dystrybucja TOBT jest możliwa za pomocą:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- wewnętrznego systemu lotniska/linii lotniczej/agenta handlingowego;</li><li>- zaawansowanego wizualnego systemu dokowania ACFT (A-VDGS) dla stanowisk kontaktowych; oraz w sytuacjach wyjątkowych spowodowanych brakiem dostępu do ww.;</li><li>- Służby Operacyjnej Lotniska Chopina w Warszawie/ACDM (tel.: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.</li></ul>	<p>TOBT dialogue channels</p> <p>The TOBT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Internal systems of the airport/airline/handling agent;</li><li>- 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;</li><li>- Warsaw Chopin Airport Operational Services (phone: +48-22-650-6907) acdm@ppl.pl.</li></ul>
2.20.4.1.1.3	<p>Zgoda na lot</p> <p>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.</p>	<p>ATC route clearance</p> <p>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.</p>
2.20.4.1.1.4	<p>Target Start-Up Approval Time – TSAT</p> <p>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.</p> <p>Zmiany TOBT z reguły nie wpływają na TSAT, chyba że nowo wprowadzony TOBT jest późniejszy niż aktualny TSAT.</p>	<p>Target Start-Up Approval Time – TSAT</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
2.20.4.1.1.4.1	<p>Kanały dystrybucji TSAT</p> <p>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.</p>	<p>TSAT dialogue channels</p> <p>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.</p>
2.20.4.1.1.5	<p>Zgoda na uruchamianie silników/wypychanie/kołowanie</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Start-up/push-back/taxi clearance</p> <p>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).</p> <p>Start-up may be requested within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependent 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 constraints, like change in CTOT, may cause an update to the TSAT.</p> <p>Push-back must be commenced no later than 8 minutes after receiving startup approval at push-back positions. Taxi must be commenced no later than 8 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions.</p>
2.20.4.1.1.6	<p>Odladanie</p> <p>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).</p> <p>Ogólne procedury dotyczące odladania na Lotnisku Chopina w Warszawie zawarte są w AIP Polska AD2 EPWA punkt 2.20.2.2.4.</p>	<p>De-icing</p> <p>The de-icing times 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).</p> <p>The general de-icing procedures at Warsaw Chopin Airport are described in detail in AIP Poland AD2 EPWA point 2.20.2.2.4.</p>
2.20.4.1.1.7	<p>Alerty A-CDM</p>	<p>A-CDM alert messages</p>

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

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 uwzględni czasy TTOT i możliwie najlepiej dostosowuje do nich czasy CTOT, podczas przydzielania regulacji.

#### Coordination with the Network Manager Operations Centre - NMOC

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

##### **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.

#### Terms and Abbreviations

##### **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 uwzględni 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 załozce 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><b>PUNKTY PRZEKAZANIA ODPOWIEDZIALNOŚCI</b></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 (tożsamy 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><b>POINTS FOR TRANSFER OF RESPONSIBILITY</b></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><b>PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA</b></p>	<p><b>TAXIING PROCEDURES</b></p>
2.20.6.1	<p><b>DROGI KOŁOWANIA Z, Z ORANGE, Z BLUE</b></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><b>TWYs Z, Z ORANGE, Z BLUE</b></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 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 obowiązuje wyłącznie holowanie z asystą skrzydłowego – kołowanie zabronione.

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkolowywania lub wykolowywania 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 restricted to 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 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.

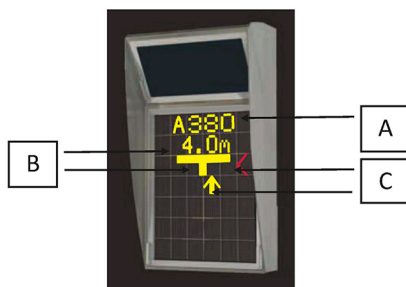
For aircraft with a wingspan greater than 36 m push-back is performed always on TWY "Z2" - in accordance with TWR instructions.

**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.

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

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

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

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

Floating yellow vertical arrows indicate that the system is activated.

The lead-in line is to be followed.

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 zapewnia 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.

<p><b>2.20.12 INNE WYMAGANIA</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>OTHER REQUIREMENTS</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	---

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

<p><b>2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE</b></p> <p>Ze względu na ograniczenie hałasu na Lotnisku Chopina w Warszawie ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p><b>Doloty:</b></p> <p>1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.</p> <p><b>Odloty:</b></p> <p>1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.</p> <p><b>UWAGA:</b></p> <p>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.</p> <p>Zmniejszenie ilości hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <p>a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;</p> <p>b) 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;</p> <p>c) gdy składowa wiatru boczno, włączając porywy przekracza 28 km/h;</p> <p>d) gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h;</p> <p>e) kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.</p> <p>Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.</p>	<p><b>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</b></p> <p>The following noise abatement runway preference system has been established for Warsaw Chopin Airport:</p> <p><b>Arrivals:</b></p> <p>1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.</p> <p><b>Departures:</b></p> <p>1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.</p> <p><b>NOTE:</b></p> <p>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.</p> <p>Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <p>a) 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;</p> <p>b) 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;</p> <p>c) when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h;</p> <p>d) when the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h;</p> <p>e) when windshear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approaches or departures.</p> <p>Exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.</p>
<p><b>2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)</b></p> <p>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.</p>	<p><b>CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)</b></p> <p>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.</p>

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

Technika CDA:

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

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

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

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

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 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 or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

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

#### CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

At Warsaw Chopin Airport, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5 and 10.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

<sup>1)</sup> 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) UTC<sup>1)</sup>

2.21.4.1 Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.2 Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> zabronione.

2.21.4.3 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. 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) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.5 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5 i 10 Załącznika 16 ICAO tom I.

2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.

#### 2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

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

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

- 10 stałych punktów pomiarowych,
- 1 przewoźnej 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.	ZALUSKI	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 STYCZNIA	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 odlatujące 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 z RWY 11, wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym 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 nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF/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 z RWY 11, wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym 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 z 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 z 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 KRAŻANIEM**

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 Siostrzeń - 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 Błonia - 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<sup>\*)</sup>:** 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<sup>\*)</sup>:** 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 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<sup>\*)</sup>:** Od węzła trasy Armii Krajowej i ulicy Modlińskiej - punkt **ZULU** (52 17 25,39 N 021 00 39,13 E), wzdłuż rzeki Wisły 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).

<sup>\*)</sup> 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 Siostrzeń 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 Błonia 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<sup>\*)</sup>:** 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<sup>\*)</sup>:** 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<sup>\*)</sup>:** From Modlińska Street and Armii Krajowej road intersection - point **ZULU** (52 17 25.39 N 021 00 39.13 E) fly along the Vistula River 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).

<sup>\*)</sup> 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 skrzyżowanie/Żerań intersection
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:**

- Wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez OKĘCIE TOWER i przekazane przez FIS WARSZAWA.
- 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:**

- 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.
- 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:

- 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.
- Punkt **OSCAR** - Dolot nad Trasę Siekierkowską (kierunek magnetyczny 231°). Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na zachodnią stronę skrzyżowania.
- 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.



<p>2.22.5.3.4 Punkt <b>WHISKEY</b> - 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.</p> <p><b>UWAGA:</b> W przypadku oczekiwania nad punktami NOVEMBER lub X-RAY, należy wykonywać oczekiwanie tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR WARSZAWA/Okęcie.</p>	<p>Point <b>WHISKEY</b> - 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.</p> <p><b>NOTE:</b> When holding over NOVEMBER or X-RAY points, do not violate the controlled airspace of WARSZAWA/Okęcie CTR.</p>
<p>2.22.5.3.5 Procedury podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie w lotach VFR dla samolotów:</p>	<p>VFR approach procedures for Warsaw Chopin Airport for aeroplanes:</p>
<p>2.22.5.3.5.1 Od strony zachodniej (punkt WHISKEY):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>From the western side (point WHISKEY):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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.</li> </ul>
<p>2.22.5.3.5.2 Od strony wschodniej (punkt ECHO):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>From the eastern side (point ECHO):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the right hand circuit downwind, performing base leg do not overfly the eastern side of the railway.</li> </ul>
<p>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".</p>	<p>In order to maintain appropriate air traffic flow, ATC may issue landing clearance beyond the touchdown zone, using phraseology sentence "long landing approved".</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>2.22.5.3.5.5 Procedury VFR podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie dla śmigłowców:</p> <p>Załogi 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.</p>	<p>Warsaw Chopin Airport VFR approach procedures for helicopters:</p> <p>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.</p>
<p><b>2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR</b></p> <p>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).</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. wyłącznie w porze dziennej,</li> <li>b. z dala od chmur i z widocznością terenu,</li> <li>c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,</li> <li>d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,</li> <li>e. z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.</li> </ul> <p>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.</p>	<p><b>SPECIAL VFR FLIGHTS</b></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>the flight will be performed during daytime only,</li> <li>the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,</li> <li>ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,</li> <li>the ceiling is not less than 600 ft,</li> <li>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.</li> </ul> <p>Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.</p>
<p><b>2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR</b></p> <p>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, <u>wlot do CTR jest zabroniony</u>.</p>	<p><b>RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT</b></p> <p>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, <u>entry is forbidden</u>.</p>

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 dołotu i podejścia od zachodniej strony lotniska: - Wykonać dołot do punktu WHISKEY i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dołotu 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 dołotu i podejścia od wschodniej strony lotniska: - Wykonać dołot do punktu ECHO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dołotu 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.
<b>2.22.6</b>	<b>PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW</b>	<b>PROCEDURES FOR HELICOPTERS</b>
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: <b>Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie</b> ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 <b>Telefon:</b> +48-22-650-1555 <b>Faks:</b> +48-22-650-2255 <b>E-mail:</b> dpwaw@ppl.pl <b>AFS:</b> EPWAYDYX	The following operators of Warsaw Chopin Airport are able to guarantee provision of an appropriate parking stand: <b>Manager of Warsaw Fryderyk Chopin Airport</b> ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 <b>Phone:</b> +48-22-650-1555 <b>Fax:</b> +48-22-650-2255 <b>E-mail:</b> dpwaw@ppl.pl <b>AFS:</b> EPWAYDYX

**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 zniżą lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczą 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 płożach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemia rozpoczynają 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 Przychodów, 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.
<b>2.22.7</b>	<b>OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)</b>	<b>LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)</b>
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 to 550 m or more 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
<b>2.23.1</b>	<b>KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</b>	<b>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</b>
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:

<p>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)</p> <p>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.</p> <p><b>2.23.2 PRZYDZIELANIE SLOTÓW W PORZE NOCY</b></p> <p>2.23.2.1 Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> mają na celu dotrzymanie uwarunkowań wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania.</p> <p>2.23.2.2 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: <a href="https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html">https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html</a> oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów.</p> <p>2.23.2.3 Limit punktów Quota Count dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako parametr koordynacyjny.</p> <p>2.23.2.4 Zakaz planowania operacji lotniczych – Core Night</p> <p>2.23.2.4.1 W godzinach 22:30 - 04:30 (21:30 - 03:30) UTC<sup>1)</sup> obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych. Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.</p> <p>2.23.2.4.2 W porze Core Night dopuszcza się wykonywanie:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDA),</li><li>b. lądowań awaryjnych,</li><li>c. lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR).</li><li>d. operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów,</li><li>e. przekierowanych przylotów.</li></ol> <p>2.23.2.4.3 W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.</p> <p>2.23.2.4.4 Szczegółowe zapisy znajdują się w dokumencie „Zasada lokalna EPWA 1” dostępnym na stronie Koordynatora Rozkładów Lotów pod adresem <a href="https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12">https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12</a> w punkcie „Local Guidelines”. <sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.</p> <p><b>2.23.3 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS</b></p> <p><b>2.23.3.1 MIGRACJA PTAKÓW</b></p>	<p>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)</p> <p>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.</p> <p><b>SLOT ALLOCATION AT NIGHT</b></p> <p>Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1)</sup>, are intended to keep with the constraints imposed by the establishment of the Restricted Use Area.</p> <p>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 <a href="https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html">https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html</a> and the website of the flight schedule coordinator.</p> <p>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.</p> <p>Core Night rule</p> <p>Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC<sup>1)</sup> 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.</p> <p>During the Core Night period the following operations shall be permitted:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>state flights (STATE, HEAD, GARDA),</li><li>emergency landings,</li><li>humanitarian flights (HUM, HOSP, SAR).</li></ul> <p>flights operationally delayed (for reasons beyond the control of the carrier) forming a part of a series of slots,</p> <p>diverted inbound flights.</p> <p>During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted.</p> <p>Detailed information is provided in the document “Local Rule EPWA-1” available on the coordinator’s website: <a href="https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12">https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12</a> under “Local Guidelines”.</p> <p><sup>1)</sup> See GEN 2.1.</p> <p><b>BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA</b></p> <p><b>BIRD MIGRATION</b></p>
--	---

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.

### 2.23.3.2 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.

### 2.23.3.3 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.

### 2.23.3.4 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.

### 2.23.4 ZAKAZ TANKOWANIA Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

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

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).

### 2.23.5 PRÓBY SILNIKÓW

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

Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> zabronione.

<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1

### 2.23.6 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

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) UTC<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> 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	H/L	H/L	32	N1	L	L	L

6	A5	H/L	H/L	H/L		33	N2	L	L	L
7	A6	L	L	L		34	N3	L	L	L
8	A7	L	L	L		35	O1	H	H	H
9	A8	L/H/OZN	L	L		36	O2	X	H	H
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/L	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	H	H	H		46	Z2	X	H	H
20	E2	L	L	L		47	Z3	X	H	H
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	L	L	L		53	ZO2	X	H/L	H/L
27	K	H	X	X		-	-	-	-	-

EPWA AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

AD 2 EPWA 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPWA 1-1-2	Mapa Lotniska - Rejony Odpowiedzialności AMS	Aerodrome Chart - Areas of Responsibility
AD 2 EPWA 1-2-1	Mapa naziemnego ruchu lotniczego dla A380-800/GP, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY	Aerodrome Ground Movement Chart Taxiways for A380-800/GP, 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	Płyty postojowe wojskowa, 9	Military Apron, Apron 9
AD 2 EPWA 1-3-6	Płyta postojowa 2	Apron 2
	Mapy przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	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	RWY 15/33
	Mapy terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Charts - ICAO
AD 2 EPWA 3-1-1	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 3-1-2	RWY 33	RWY 33
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPWA 4-2-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 4-2-2-0	RWY 15	RWY 15
AD 2 EPWA 4-2-3-0	RWY 29	RWY 29
AD 2 EPWA 4-2-4-0	RWY 33	RWY 33
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPWA 5-3-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 5-3-2-0	RWY 15	RWY 15



AD 2 EPWA 5-3-3-0	RWY 29	RWY 29
AD 2 EPWA 5-3-4-0	RWY 33	RWY 33
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	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 PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	SEGMENTU	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 81 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 81 ft.

EPWR AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	<p><b>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</b></p> <p>1. System kierowania i kontroli ACFT na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł osi TWY,</li> <li>- świateł krawędziowych TWY,</li> <li>- poprzeczek zatrzymania,</li> <li>- świateł pośredniego miejsca oczekiwania,</li> <li>- podświetlanych znaków pionowych informacyjnych, nakazu oraz oznakowania stanowisk,</li> <li>- świateł ochronnych RWY.</li> </ul> <p>2. System kierowania i kontroli ACFT na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł wprowadzenia na stanowiska,</li> <li>- oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania,</li> <li>- świateł wyjazdu ze stanowiska do odladania,</li> <li>- podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych,</li> <li>- systemu dokowania – dla stanowisk 9-12.</li> </ul>	<p><b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b></p> <p>1. ACFT guidance and control system on TWYs consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY centre-line lights,</li> <li>- TWY edge lights,</li> <li>- stop bars,</li> <li>- intermediate holding position lights,</li> <li>- illuminated information and mandatory instruction signs and aircraft stand markings,</li> <li>- RWY guard lights.</li> </ul> <p>2. ACFT guidance and control system on APNs consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aircraft stand manoeuvring guidance lights,</li> <li>- aircraft stand identification signs, aircraft stand taxilanes, stop bars,</li> </ul> <p>- de-icing facility exit lights, - illuminated aircraft stand signs,  - docking system – for stands 9-12.</p>
2.	<p><b>Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania</b></p> <p><b>Oznakowanieienne:</b></p> <p>RWY: progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, osi, tożsamości RWY, krawędzi, płaszczyzny do zawracania<sup>1)</sup>.</p> <p>TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><b>Światła:</b></p> <p>RWY: patrz punkt EPWR AD 2.14 TWY: patrz punkt EPWR AD 2.15.3</p>	<p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p> <p><b>Day marking:</b></p> <p>RWY: threshold, touchdown zone, aiming point, centre line, RWY designators, edge, turn pad<sup>1)</sup>.</p> <p>TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs.</p> <p><b>Lights:</b></p> <p>RWY: see point EPWR AD 2.14 TWY: see point EPWR AD 2.15.3</p>
3.	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p>TWY A1: 120 m od osi RWY TWY C i D4: 91 m od osi RWY TWY D1: 240 m od osi RWY</p>	<p><b>Stop bars</b></p> <p>TWY A1: 120 m from RWY centre line TWY C and D4: 91 m from RWY centre line TWY D1: 240 m from RWY centre line</p>
4.	<p><b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b></p> <p>NIL</p>	<p><b>Other RWY protection measures</b></p> <p>NIL</p>
5.	<p><b>Uwagi</b></p> <p><sup>1)</sup> Oznakowanie poziome do zawracania dla ACFT o kodzie referencyjnym D na THR 11 i o kodzie referencyjnym C w pobliżu APN 3.</p> <p><sup>2)</sup> Brak podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych na APN 1 i APN 4.</p> <p><sup>3)</sup> Brak podświetlanych pionowych znaków informacyjnych na TWY D1, D4, E1, E2, E3, E4.</p> <p><sup>4)</sup> Brak świateł pośredniego miejsca oczekiwania na TWY E1, E2, E3, E4.</p>	<p><b>Remarks</b></p> <p><sup>1)</sup> Turn pad marking for reference code D aircraft on THR 11 and for reference code C aircraft near APN 3.</p> <p><sup>2)</sup> Lack of illuminated ID aircraft stand markings on APN 1 and APN 4.</p> <p><sup>3)</sup> Lack of illuminated information markings on TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4.</p> <p><sup>4)</sup> Lack of intermediate holding position lights on TWYs E1, E2, E3, E4.</p>

EPWR 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 przebiegające 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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
--	--

EPWR AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC <sup>1)</sup> )	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC <sup>1)</sup> )
--------------	--	--

1.	<p><b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b></p> <p>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław-Strachowice.</p>	<p><b>Name of the associated meteorological office</b></p> <p>Meteorological Station Wrocław-Strachowice.</p>
2.	<p><b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b></p> <p>H24</p>	<p><b>Hours of service/MET Office outside hours</b></p> <p>H24</p>
3.	<p><b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności</b></p> <p>Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków.</p> <p>24 HR</p>	<p><b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b></p> <p>Meteorological Forecasting Office Kraków.</p> <p>24 HR</p>

4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-71-358-1390.	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-71-358-1390
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> 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.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław-Strachowice</u> Tel.: +48-71-358-1390 Tel. kom.: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl <u>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</u> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> <u>Aeronautical Meteorological Station Wrocław-Strachowice</u> Phone: +48-71-358-1390 Mobile: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl <u>Meteorological Forecasting Office Kraków</u> Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

<b>EPWR AD 2.12</b>	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
---------------------	---	--

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	116.00°GEO	2503 x 45	RWY: PCN 65 F/B/X/T. CONC/ASPH	51 06 31.69 N 016 51 56.98 E 133.6	404.2 405.7
29	296.00°GEO	2503 x 45	RWY: PCN 65 F/B/X/T. CONC/ASPH	51 05 56.26 N 016 53 52.65 E 133.4	400.7 399.3

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	Patrz/See AD 2 EPWR 2-1-1	NIL	NIL	2623 x 300	240 x 120	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPWR 2-1-1	NIL	NIL	2623 x 300	240 x 120	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
2.12.5 - Współrzędne THR są jednocześnie współrzędnymi końca RWY.	2.12.5 - THR coordinates are at the same time RWY end coordinates.
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
11) - NIL	11) - NIL
29) - NIL	29) - NIL

<b>EPWR AD 2.13</b>	<b>DŁUGOŚCI DEKLAROWANE</b>	<b>DECLARED DISTANCES</b>
---------------------	-----------------------------	---------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
11	2503	2503	2503	2503
29	2503	2503	2503	2503

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

**EPWR 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
11	C	2026	2026	2026
11	D4	2003	2003	2003

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM 1 ADR.OPS.A.005 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.005 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

**EPWR AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DRÓGI 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 (m) INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN (m)
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	SALS	420 LIH	G	NIL	PAPI 3° left	50 dla / for B-737	NIL
29	ALPA-ATA, cat. II SFL	900 LIH SFL 30 - 900 - CAT I SFL 300 - 900 - CAT II	G	NIL	PAPI 3° left	53 dla / for B-737	900

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	LEN (m) Odstępy/ Spacing (m)	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN (m) Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2503 / 15	FM 0 - 1600 m: W FM 1600 m - 2200 m: R/W FM 2200 m - 2503 m: R LIH	2503 / 60	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2503 m: Y LIH	R	NIL
29	2503 / 15	FM 0 - 1600 m: W FM 1600 m - 2200 m: R/W FM 2200 m - 2503 m: R LIH	2503 / 60	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2503 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

**EPWR 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. Krawędziowe: TWY D1, D4, E1, E2, E3, E4. 2. Światła osi: A1, A2, B1, B2, B3, B4, C. 3. Światła osi: TWY D1 oraz D4 od osi RWY do poprzeczki zatrzymania. 4. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11. 5. Światła prowadzenia na stanowiska postojowe – na stanowiskach 1-6, 8-18, 51, 52.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge: TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4. 2. Centre line: TWYs A1, A2, B1, B2, B3, B4, C. 3. Centre line: TWYs D1 and D4 from RWY to stop bar. 4. Runway turn pad lighting - THR 11. 5. Aircraft stand manoeuvring guidance lights – on stands 1-6, 8-18, 51, 52.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (poniżej 1 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply for all lights at the aerodrome. Switch-over time uninterrupted (less than 1 sec).
5.	Uwagi Światła zamkniętych dróg kołowania. Światła wjazdu na RWY zlokalizowane na osi TWY A1, C, D1, D4 - światła stałe koloru zielonego.	Remarks Lights of closed TWYs. Lights of entry on RWY located on centre line of TWYs A1, C, D1, D4 - permanent green lights.

**EPWR AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW HELICOPTER LANDING AREA**

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu 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.	Rozporządalne 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 2.22.4.	Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.4.

EPWR 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
WROCLAW/Strachowice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 06 01 N 016 33 52 E 51 14 11 N 016 39 28 E 51 05 33 N 017 08 42 E 50 57 38 N 017 02 40 E 51 06 01 N 016 33 52 E	2100 ft GND	[D]	WROCLAW WIEZA (120.255 MHz) PL WROCLAW TOWER (120.255 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPWR 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 <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	-	-	H24
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	-	-	H24
TWR	WROCLAW DELIVERY	121.805	-	-	0630-2200 (0530-2100)
TWR	WROCLAW WIEZA WROCLAW TOWER	120.255	-	-	H24
ATIS	-	124.330	-	-	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

EPWR 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	WRO	CH40X	H24	51 05 56.2 N 016 53 35.1 E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Sep 22)	WCL	111.650 MHz CH53Y	H24	51 05 33.6 N 016 55 08.2 E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL400). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL400).

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
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	51 05 56.2 N 016 53 35.1 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Sep 22) CAT. II	WRO	110.300 MHz	H24	51 06 37.4 N 016 51 38.5 E	---	Pokrycie zgodne 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

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

**2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC**

Służba ATC lotniska Wrocław - Strachowice w godzinach 0630-2200 (0530-2100) UTC<sup>1)</sup> uruchamia stanowisko WROCŁAW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT**

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypchania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z WROCŁAW DELIVERY (jeśli uruchomione) lub WROCŁAW TWR (częstotliwość 120,255 MHz) w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

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

**2.20.2 WIDOCZNOŚĆ APN I TWY A2 Z TWR**

APN 1 i TWY A2 są niewidoczne z TWR.

Wkołowywanie, wykołowywanie i podlot z/na APN 1 oraz kołowanie i podlot po TWY A2 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Stanowiska postojowe 17 i 18 na APN 2 są niewidoczne z TWR.

**2.20.3 PROCEDURY RUCHU STATKÓW POWIETRZNYCH****2.20.3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

TWY D1 spełnia wymagania dla samolotów kodu C o bazie kół mniejszej niż 18 m.

TWY E1, E2 oraz APN 4 dostępne dla statków powietrznych o bazie kół mniejszej niż 18 m i rozstawie kół głównego podwozia do 8 m.

Kołowanie samolotów kodu C po TWYs E1, E2 oraz APN 4 wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

TWY E3, E4, D4 spełniają wymagania dla samolotów kodu B.

Kołowanie samolotów w nocy oraz podczas LVP od/do poprzeczki zatrzymania na TWY D1, D4 oraz na TWY E1, E2, E3, E4 wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

**ATC REGULATIONS AND PROCEDURES**

WROCŁAW TWR will open the WROCŁAW DELIVERY position between 0630-2200 (0530-2100) UTC<sup>1)</sup>, operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE**

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact WROCŁAW DELIVERY (if opened) or WROCŁAW TWR (frequency 120.255 MHz) for ATC clearance and report the following details:

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

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

**VISIBILITY OF APN AND TWY A2 FROM TWR**

APN 1 and TWY A2 are invisible from TWR.

Taxiing and air-taxiing to/from the APN 1 as well as taxiing and air-taxiing along TWY A2 according to the marshaller's instructions.

Stands No. 17 and 18 on APN 2 are invisible from TWR.

**AIRCRAFT MOVEMENT PROCEDURES****TAXIING PROCEDURES**

TWY D1 meets the requirements for Code C aeroplanes with a wheelbase of less than 18 m.

TWYs E1, E2 and APN 4 available for aircraft with a wheelbase of less than 18 m and with a main gear wheel span up to 8 m.

Code C aeroplanes are to taxi on TWYs E1, E2 and APN 4 only with FOLLOW ME assistance.

TWYs E3, E4, D4 meet the requirements for Code B aeroplanes.

At night and during LVP, aircraft are to taxi from/to the stop bars on TWYs D1, D4 and on TWYs E1, E2, E3, E4 only with FOLLOW ME assistance.

Załogi statków powietrznych mogą zgłosić potrzebę asysty FOLLOW ME podczas kołowania w każdych warunkach meteorologicznych w nocy oraz w dzień.

### 2.20.3.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE POSTOJU STATKÓW POWIETRZNYCH

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na płytach postojowych: Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez WROCLAW TWR.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może się odbywać tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od WROCLAW TWR.

Koordynator ruchu naziemnego prowadzi nadzór nad bezpieczeństwem ruchu statków powietrznych na płytach postoju samolotów, TWY A2 oraz płaszczyźnie do odladzania, z wyłączeniem samodzielnego wkołowania/wykołowania statków powietrznych według oznakowania poziomego na stanowiskach nr 51 i 52. Ustawienie statków powietrznych na płaszczyźnie do odladzania w sposób inny niż wskazuje oznakowanie poziome odbywa się wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Na stanowiskach nr 51 i 52 dopuszcza się postój samolotów niezwiązany z odladaniem po uzyskaniu zgody kontrolera TWR.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płytach postojowych samolotu oraz drodze kołowania TWY A2 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wprowadzenie lub wyprowadzenie statku powietrznego na stanowiska postojowe może odbywać się według wskazań świetlnego systemu dokowania, za pomocą oznakowanego samochodu FOLLOW ME oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na APN lub TWY A2.

**Na stanowiskach: 1-18 oraz 21-22** obowiązuje procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: Airbus 300/310/318/319/320/321, Boeing 717/727, Boeing 737 od 300 do 900, Boeing 757, Boeing 767 (do 150t TOW), CRJ-100/200/700/850/900, Dash 8-Q400, Embraer 170/175/190/195, MD 80/90, DC9, F70/100.

Otrzymując instrukcje wypychania, załoga powinna przekazać personelowi odpowiedzialnemu za wypychanie kierunek ustawienia końcowego samolotu.

**Stanowiska 8-12:** dopuszcza się wycofywania na silnikach statków powietrznych nie większych niż AT72 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

**Postój na stanowiskach 9-12:** według wskazań świetlnego systemu dokowania lub według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

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 koordynatora ruchu naziemnego.

Światła wprowadzenia na stanowiska 1-6, 8-18 w użyciu w nocy, poniżej RVR 550 m lub na żądanie pilota statku powietrznego.

W przypadku, gdy kołowanie statku powietrznego zgodnie ze światłami wprowadzenia na stanowiska jest niemożliwe, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Decyzję dotyczącą skierowania samolotu na APN 3 podejmuje dyżurny operacyjny portu w porozumieniu z Koordynatorem Ruchu Naziemnego oraz kontrolerem ruchu lotniczego.

Wkołowanie i wykołowanie statków powietrznych na/z APN 3 i 4 możliwe jest tylko w asyście FOLLOW ME.

Na APN 4 posadowiono trzy hangary (patrz AD 2 EPWR 1-1-1). Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangarów może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wszystkie manewry statków powietrznych na APN 3 i 4 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Na APN 1 wprowadzono do użytkowania płytę przedhangarową oraz postawiono hangar (patrz AD 2 EPWR 1-1-1).

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem Koordynatora Ruchu Naziemnego.

Crews may report the need of FOLLOW ME assistance during taxiing in all meteorological conditions, night and day.

### AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

The following procedures/restrictions are applicable on the APNs: Ground movement instructions are issued by WROCLAW TWR.

Engine start-up, taxiing, towing and push-back may be carried out with established radio communication and following permission from WROCLAW TWR.

The marshaller supervises aircraft movements on the APNs, TWY A2 and de-icing pad, except for unassisted aircraft entry into/exit from stands No. 51 and 52 in accordance with markings. The positioning of aircraft on the de-icing pad in a manner other than indicated by the markings shall be carried out under marshaller guidance only.

Aircraft may be parked on stands No. 51 and 52 for purposes other than de-icing with the permission of TWR controller.

All aircraft manoeuvres on the APNs and TWY A2 may be carried out only with marshalling assistance.

Aircraft may enter and exit the parking stands following the instructions given by the Visual Guidance Docking System, with FOLLOW ME assistance, and according to the marshaller's instructions.

The marshaller can stop or forbid a manoeuvre if the safety is at risk or the situation on the APN or TWY A2 requires him to do so.

**On parking stands: 1-18 and 21-22** a push-back procedure for the following aircraft types is applicable: Airbus 300/310/318/319/320/321, Boeing 717/727, Boeing 737 from 300 to 900, Boeing 757, Boeing 767 (up to 150t TOW), CRJ-100/200/700/850/900, Dash 8-Q400, Embraer 170/175/190/195, MD 80/90, DC9, F70/100.

When receiving the push-back instruction, the crew shall report the direction of the final aeroplane position to the personnel responsible for push-back.

**Stands 8-12:** aircraft not greater than AT72 may exit a stand under own power with marshalling assistance.

**Parking on stands 9-12:** according to the instructions given by the Visual Guidance Docking System or to the marshaller's instructions.

In any event that the intended aircraft position or the aircraft stand entry/exit procedure is inconsistent with the markings, the marshaller's instructions shall be followed.

Lead-in lights at parking stands 1-6, 8-18 are used at night, below 550 m RVR, or at the pilot's request.

In any event that taxiing according to the parking stand lead-in lights is impossible, the marshaller's instructions shall be followed.

The decision on whether an aircraft will be directed to APN 3 is made by the airport duty officer in agreement with the marshaller and the air traffic controller.

Aircraft may enter/exit APNs 3 and 4 only with FOLLOW ME assistance.

Three hangars have been located on APN 4 (see AD 2 EPWR 1-1-1). Aircraft push-back/docking from/in the hangars may be carried out under marshalling guidance only.

Any aircraft manoeuvres on APNs 3 and 4 may be carried out only with marshalling guidance.

A hangar apron has been put into operational use and a hangar has been erected on APN 1 (see AD 2 EPWR 1-1-1).

Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.

Zabrania się kołowania na włączonych silnikach na stanowiska 27H oraz 28H.

Możliwe jest końcowe zatrzymanie samolotu przez Koordynatora Ruchu Nziemnego przed hangarem, jedynie w przypadku pełnej gotowości obsługi technicznej do natychmiastowego holowania samolotu do hangaru na stanowiska 27H, 28H.

Holowanie na stanowiska hangarowe następuje po wyłączeniu silników napędowych.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem Koordynatora Ruchu Nziemnego.

Obok APN 4 posadowiono hangar (patrz AD 2 EPWR 1-1-1). Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z hangaru na TWY E2 oraz z APN 4 do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

### 2.20.3.3 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na płycie do odladzania (DP) znajdującej się pomiędzy TWY B3 i B4.

Wkołowanie statków powietrznych na DP jest możliwe wyłącznie drogą TWY B3.

Płaszczyzna do odladzania posiada stanowiska nr 51 oraz 52 umożliwiające jednoczesny postój oraz odladzanie dwóch samolotów o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

Wkołowanie oraz wykołowanie na/z stanowiska nr 51 oraz 52 statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 52 m odbywa się samodzielnie według wzrokowych pomocy nawigacyjnych.

Płaszczyzna posiada światła prowadzenia na stanowiska postojowe, światła wyjazdu z płaszczyzny do odladzania, oznakowanie poziome, pionowe oraz oświetlenie płaszczyzny.

Załoga statku powietrznego po zgłoszeniu kontrolerowi TWR potrzeby odladzania samodzielnie kołuje na płaszczyznę.

Możliwe ustawienie statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł powyżej 52 m, z zachowaniem właściwych odległości bezpieczeństwa, wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu odladzania.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR.

Wyjątkowo dopuszcza się odladzanie statków powietrznych na stanowisku nr 26.

### 2.20.3.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA SAFEGATE

Stanowiska postojowe 9, 10, 11, 12 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK.

SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju.

Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

Taxiing into stands 27 H and 28 H with engines turned on is forbidden.

It is possible to stop the aircraft in front of the hangar by the marshaller only in case the technical staff is in full readiness to immediately tow the aircraft into the hangar on stands 27 H, 28 H.

Towing into hangar stands occurs after turning off the propulsion engines.

Any aircraft manoeuvres on the apron in front of the hangar may be carried out only with marshalling guidance.

A hangar has been erected next to APN 4 (see AD 2 EPWR 1-1-1). The pushing of aircraft out of the hangar onto TWY E and into the hangar from APN 4 may be carried out under marshalling guidance only.

### AIRCRAFT DE-ICING PROCEDURES

Aircraft are de-iced on the de-icing pad (DP) located near TWYs B3 and B4.

Aircraft may enter the DP only via TWY B3.

The de-icing pad has stands No. 51 and 52 allowing two aircraft with a wingspan up to 52 m to be de-iced at the same time.

The entry into/exit from stands No. 51 and 52 by aircraft with a maximum wingspan up to 52 m shall be carried out without marshaller assistance using visual aids.

The de-icing pad has aircraft stand manoeuvring guidance lights, de-icing facility exit lights, markings, signs and illumination of the facility.

Flight crew shall, after reporting to TWR the need for de-icing, taxi to the de-icing pad without assistance.

Aircraft with a maximum wingspan exceeding 52 m may be positioned with adequate safety distances under marshaller guidance only.

After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall be notified by ground personnel of the completion of de-icing.

After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall follow the instructions of TWR controller.

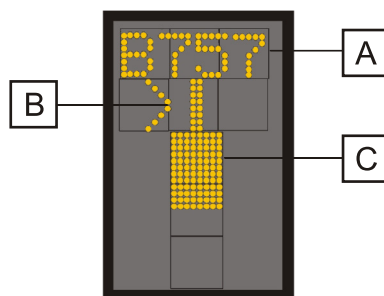
Exceptionally, aircraft de-icing may be carried out on stand No. 26.

### AUTOMATED DOCKING SYSTEM SAFEGATE

Parking stands 9, 10, 11, 12 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK.

SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.



### A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

ACFT type

typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)

aircraft type (previously defined by the operator)



WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT	weryfikacja typu samolotu lub testowanie systemu	ACFT type verification or system test
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)

### B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE

Pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej/wskaźnik linii centralnej.	Centre line lead field/centre line indicator.
Wyświetlacz systemu SAFEDOCK zapewnia prawidłowy odczyt komunikatów z obydwu foteli pilota.	The SAFEDOCK display ensures that the message is correctly interpreted from both pilot's seats.

### C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD

Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.
---	--

#### 2.20.3.4.1 CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU SAFEDOCK

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

Przesuwające się strzałki (w polu B oraz C) wskazują uaktywnienie się systemu oraz przechwytywanie zbliżającego się statku powietrznego.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.

Obserwować czerwone i żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 30 m od miejsca zatrzymania wskaźnik stopnia zbliżania przedstawia pilotowi pozostały do przebycia dystans przez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Wyłączenie jednego rzędu oznacza przebycie 0,5 m.

Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia azymutalnego.

Gdy samolot zostanie prawidłowo zatrzymany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat OK.

**EMERGENCY STOP:** w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach pola prowadzenia azymutalnego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

#### 2.20.3.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Nie można rozpocząć procedury wkołowania na stanowisko postojowe jeżeli system nie jest aktywny lub nie wyświetla się prawidłowy typ statku powietrznego.

Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system SAFEDOCK.

W przypadku niesprawności systemu SAFEDOCK lub na prośbę pilota, ustawianie samolotu na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

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

#### ACTIVITIES TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SAFEDOCK SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Moving arrows (in B and C field) indicate that the system is active and ready to dock the approaching aeroplane.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

Observe the red and yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 30 m from the docking position, the approach distance indicator shows to the pilot the remaining distance by switching off successive rows of LED indicators. Each switched-off row is equal to 0.5 m of the traversed distance.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

When the aeroplane is docked in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

**EMERGENCY STOP:** when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.

#### SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

The docking procedure into the aircraft stand may not be commenced if the system is inactive or an appropriate aircraft type is not displayed.

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the SAFEDOCK system.

In the event of malfunction of the SAFEDOCK system or at the pilot's request, the docking of the aeroplane 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 SAFEDOCK system during a docking operation, the operation will be completed with marshalling assistance.

Kiedy samolot nie zostanie wykryty przez system SAFEDOCK (brak żółtego pola zbliżania), pilot musi zatrzymać samolot w bezpiecznej odległości od rękawa.

Pojawienie się komunikatu WAIT oznacza konieczność chwilowego zatrzymania samolotu. Kontynuowanie kołowania na stanowisko może nastąpić po pojawieniu się żółtego pola wskaźnika zbliżania oraz zastąpieniu komunikatu WAIT właściwym typem statku powietrznego.

Jeżeli pilot nie jest pewien informacji wyświetlanych na wyświetlaczu SAFEDOCK, musi natychmiast zatrzymać samolot i uzyskać dodatkowe, rozstrzygające informacje.

W przypadku, gdy na wyświetlaczu nie są wyświetlane żadne komunikaty lub wyświetlone są dwa czerwone prostokąty oznacza to awarię systemu dokowani. Należy natychmiast zatrzymać samolot.

## 2.20.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU

Lotnisko Wrocław-Strachowice posiada kod referencyjny 4D ICAO.

RWY oraz TWY A1, A2, B1, B2, B3, B4, C są przystosowane dla samolotów kodu E oraz F.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu E – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladania.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu F – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladania.

Operacje samolotów kodu E oraz F są dopuszczalne pod warunkami opisanymi poniżej.

Wszystkie operacje samolotów kodu E oraz F na drogach kołowania, płytach postojowych oraz płaszczyźnie do odladania wykonywane są obowiązkowo w asyście Follow Me.

Samoloty o literze kodu E oraz F mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego – e-mail: [dyzurny@airport.wroclaw.pl](mailto:dyzurny@airport.wroclaw.pl)). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPWR jako lotnisko zapasowe.

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY.

Zalogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych.

If the aeroplane has not been detected by the SAFEDOCK system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aeroplane at a safe distance from the air bridge.

The display of WAIT message indicates necessity to stop the aeroplane temporarily. Taxiing at the stand may be continued after yellow approach distance field is shown and the WAIT message is replaced by an appropriate aircraft type.

If the pilot is unsure of the information shown by the SAFEDOCK system, he must stop the aeroplane immediately and obtain additional decisive information.

In case where no messages are shown on the display or two red rectangles appear, a system failure is indicated. The aeroplane must be stopped immediately.

## OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

Wrocław-Strachowice aerodrome is of code 4D ICAO.

The RWY and TWYs A1, A2, B1, B2, B3, B4, C are adapted for code E and F aeroplanes.

Aircraft stands for code E aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Aircraft stands for code F aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Operations of code E and F aeroplanes are allowed under the conditions described below.

Any operations of code E and F aeroplanes on the TWYs, APNs, and de-icing pad shall be carried out with Follow Me assistance.

Code E and F aeroplanes may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: [dyzurny@airport.wroclaw.pl](mailto:dyzurny@airport.wroclaw.pl)). The permission is not required for aircraft in emergency situations and those for which the EPWR aerodrome is an alternate.

For code D, E and F aeroplanes, backtrack in the vicinity of the touchdown zone with the blow-out in the direction of PAPI is prohibited.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along the TWY centre line marking.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines.

EPWR AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p><b>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE</b></p> <p>Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku Wrocław - Strachowice ustala się następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych.</p> <p><u>Doloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p><u>Odloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p><b>UWAGA</b></p> <p>W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1</sup>, o ile warunki atmosferyczne (i/lub) techniczne nie są przeszkodą, ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p><u>Doloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 11,</li> <li>2. RWY 29.</li> </ol> <p><u>Odloty:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p>	<p><b>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</b></p> <p>The following noise abatement runway preference system has been established for Wrocław - Strachowice aerodrome:</p> <p><u>Arrivals:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p><u>Departures:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p><b>NOTE</b></p> <p>Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1</sup>, weather (and/or) technical conditions permitting, the following runway preference system is in force:</p> <p><u>Arrivals:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 11,</li> <li>2. RWY 29.</li> </ol> <p><u>Departures:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 29,</li> <li>2. RWY 11.</li> </ol> <p>Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p>

- a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem, wodą lub błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b) przy lądowaniu:
- gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; lub
  - przy podejściu do lądowania, którego pionowe minima operacyjne (OCH) są większe niż 300 ft nad wzniesieniem lotniska i:
- 1) pułap chmur jest niższy niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska; lub
  - 2) widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m;
- c) podczas startu, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m;
- d) kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty;
- e) gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h (5 kt).

#### 2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

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

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać zgodnie ze standardowymi odlotami instrumentalnymi (SID) określonymi w AD 2 EPWR.

Gdy tylko to możliwe ATC będą udzielać skrótów. Z RWY 29 zakręt w lewo należy wykonać nie wcześniej niż po minięciu punktu WR901.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty od RWY 11 oraz RWY 29 wykonywać według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom 1 - Procedury lotu, część 1, dział 7.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1</sup> lotnisko niedostępne dla statków powietrznych kodu E i F. Ograniczenia nie mają zastosowania dla lotów: HOSP, SAR, HUM, EMER oraz HEAD.

Wykonywanie lotów szkolnych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1</sup> jest zabronione.

#### 2.21.3 PŁYNNY 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.

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

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

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

#### 2.21.4 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances;

for landing in conditions:

- when the ceiling is lower than 500 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m, or
- when the approach requires vertical minima greater than 300 ft above aerodrome elevation and:

1) the ceiling is lower than 800 ft above aerodrome elevation; or

2) the visibility is less than 3000 m;

for take-off when the visibility is less than 1900 m;

when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;

when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

#### NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The aircraft operators who perform air operations at Wrocław - Strachowice aerodrome should apply to noise abatement procedures equivalent for certain type of aircraft in order to reduce the level of noise in the direct area of the aerodrome.

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be performed in accordance with the Standard Instrument Departures specified in AD 2 EPWR.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible. After departure from RWY 29 left turn should be commenced not earlier than after passing WR901.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 11 and RWY 29 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1) as specified in the Appendix to chapter 3 of ICAO 8168, Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations, Volume 1 - Flight Procedures, Part 1, section 7.

Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1</sup>, the aerodrome is not available for Code E and F aircraft. The restrictions do not apply to HOSP, SAR, HUM, EMER and HEAD flights.

Training flights are forbidden between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1</sup>.

#### CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

CDA technique:

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

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

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

#### LIMITATION OF NOISE EMISSION

W celu zmniejszenia emisji hałasu, zwłaszcza w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>, zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

Samoloty lądujące między 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> na RWY 29, gdy pozwala na to sytuacja w ruchu lotniczym, powinny kołować na APNs 1 oraz 3 po drodze startowej.

Samoloty lądujące między 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> na RWY 11, gdy pozwala na to sytuacja w ruchu lotniczym, powinny kołować na APN 2 po drodze startowej.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

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

Wszelkie próby silników na lotnisku Wrocław-Strachowice dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

Dopuszcza się uzyskanie telefonicznej lub radiotelefonicznej zgody Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego w przypadku konieczności wykonania nieplanowanej wcześniej próby przedlotowej.

Zamiany prowadzenia prób silników powinny być zgłoszone pisemnie na adres Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (dzyurny@airport.wroclaw.pl) z podaniem osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie próby.

Miejszem wyznaczonym do prowadzenia prób silników wymagających mocy wyższej niż bieg jałowy jest płyta do odladania znajdująca się przy TWY A1. Odstępstwa możliwe wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice.

Ze względu na ograniczenia emisji hałasu wykonana może być jedna w ciągu doby próba silników wymagająca mocy wyższej niż bieg jałowy. Próby te mogą być wykonywane jedynie w godzinach 0500-2100 (0400-2000)<sup>1)</sup> UTC. Odstępstwa możliwe wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice. Holowanie/kołowanie statków powietrznych na/z płaszczyzny do odladania w asyście FOLLOW ME.

Próby silników na biegu jałowym dozwolone są jedynie na płytach postojowych samolotów (APN 1, 2, 3, 4). Możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice. Zaleca się prowadzenie prób silników na biegu jałowym na stanowiskach ekranowanych 8-12.

Na lotnisku Wrocław-Strachowice próby silników na biegu jałowym mogą być wykonywane jedynie w godzinach 0500-2100 (0400-2000)<sup>1)</sup> UTC. Możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice.

Powyższy zapis dotyczący godzin wykonywania prób silników na biegu jałowym nie obowiązuje podczas bieżącej obsługi przedlotowej statków powietrznych.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

## 2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

2.21.5.1 Zarządzający lotniskiem Wrocław - Strachowice prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z czterech stałych punktów pomiarowych oraz jednej mobilnej stacji zlokalizowanych w otoczeniu lotniska.

Nr punktu Point No.	Nazwa Name	Współrzędne Coordinates	
1	Harcerska	51 04 52.65 N	016 57 50.75 E
2	PLWSA - MPS-2	51 05 35.84 N	016 53 49.50 E
3	Zarembowicza	51 06 28.79 N	016 53 32.35 E
4	Krzęptowska	51 07 00.98 N	016 51 08.38 E

2.21.5.2 Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska Wrocław - Strachowice (TMA POZNAŃ SOUTH).

In order to reduce the noise emission, particularly between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>, it is recommended to limit the use of reverse thrust, use the extended landing run after landing and reduce the engine power during take-off by using the full distance of the RWY. These restrictions do not apply in emergency situations.

Aeroplanes landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> on RWY 29 shall, if the air traffic situation permits, taxi to APN 1 and APN 3 by using the runway.

Aeroplanes landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> on RWY 11 shall, if the air traffic situation permits, taxi to APN 2 on the RWY.

Self-propelled aircraft shall taxi on aprons with minimum engine power.

The operating time of the aircraft equipment (including air-conditioning) or the use of APUs or GPUs should be reduced to a minimum.

Any engine tests at Wrocław-Strachowice are allowed with the permission of the Airport Duty Officer.

Obtaining permission from the Airport Duty Officer by phone or radio is allowed if there is a necessity of performing unplanned test before take-off.

The intention to carry out engine tests should be notified in writing to the Airport Duty Officer (dzyurny@airport.wroclaw.pl) with details of the person responsible for the tests.

The place designated for tests of engines requiring power settings above idle is the de-icing pad situated at TWY A1. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration.

Due to noise abatement only one engine test requiring power settings above idle may be carried out per day. The tests may be carried out only between 0500-2100 (0400-2000)<sup>1)</sup> UTC. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration. Towing/taxiing of aircraft to/from de-icing pads only with FOLLOW ME service.

Engine tests with idle power are allowed only on aircraft stands (APNs 1, 2, 3, 4). Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration. It is advised that engine tests should be carried out on screened stands 8-12.

At Wrocław-Strachowice aerodrome, engine tests with idle power are to be carried out only between 0500-2100 (0400-2000)<sup>1)</sup> UTC. Exceptions are possible only with the approval of the Wrocław-Strachowice administration.

The above-mentioned provision related to hours of conducting engine tests with idle power does not apply during current aircraft pre-flight maintenance check.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

## MONITORING THE AVIATION NOISE

The operator of Wrocław - Strachowice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of 4 stationary measurement points and one mobile station located in the surroundings of the aerodrome.

Operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to switch on the transponders within the area of Wrocław - Strachowice aerodrome (POZNAŃ SOUTH TMA).

2.21.5.3	Zarządzający lotniskiem Wrocław - Strachowice prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska Wrocław - Strachowice.	The operator of Wrocław - Strachowice keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice aerodrome.
2.21.5.4	Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska Wrocław - Strachowice 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 Wrocław - Strachowice.	All operators of civil aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice are obliged to submit on a one-time basis a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Wrocław - Strachowice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.
2.21.5.5	Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przysyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:  Port Lotniczy Wrocław S.A. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław Tel.: +48-71-358-1310/-1410 Faks: +48-71-357-3973 E-mail: airport.wroclaw.pl	Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:  Port Lotniczy Wrocław S.A. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław Phone: +48-71-358-1310/-1410 Fax: +48-71-357-3973 E-mail: airport.wroclaw.pl
2.21.5.6	Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.3 powinno zawierać następujące dane:  - nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat, - numer, - typ statku powietrznego, - znaki rejestracyjne statku powietrznego, - numer fabryczny statku powietrznego, - typ silnika (silników) i jego (ich) model, - typ śmigła, - urządzenia dodatkowe tłumiące hałas, - maksymalny ciężar startowy i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach, - średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB, - dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB, - podstawę, na jakiej wydano certyfikat, - potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie, - podpis urzędnika wystawiającego certyfikat, - data wystawienia certyfikatu.	The noise certificate referred to in point 2.21.5.3 hereinabove shall include the following information:  - state and authority issuing the certificate, - number, - aircraft type, - aircraft registration marks, - aircraft manufacturer's number, - engine(s) type and model, - airscrew type, - additional noise attenuators, - MTOW and MLW in kilograms,  - average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB, - allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, Volume 1, Part II expressed in EPNdB, - basis of certification, - confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled, - signature of person issuing the certificate, - date of issue.
2.21.5.7	Świadectwo zdatności w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.	The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.

EPWR AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p><b>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</b></p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie lotniska WROCLAW (TMA POZNAŃ SOUTH), organ kontroli ruchu lotniczego zapewniający służbę kontroli zbliżania oraz organ zapewniający kontrolę lotniska będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,</li> <li>- stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,</li> <li>- węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,</li> <li>- stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.</li> </ul> <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1 AIP Polska.</p>	<p><b>APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT</b></p> <p>In order to facilitate air traffic in the vicinity of WROCLAW aerodrome (TMA POZNAŃ SOUTH) the air traffic control unit providing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nautical miles (NM) expressing distance in navigation,</li> <li>- feet (ft) expressing heights, altitudes and elevations,</li> <li>- knots (kt) expressing horizontal speed,</li> <li>- feet per minute expressing vertical speed.</li> </ul> <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 of AIP Poland only after prior request of the aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit providing Approach Control.</p>

**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 APP POZNAŃ na częstotliwości 123,040 MHz lub 128,925 MHz zgodnie z instrukcją TWR WROCŁAW.

**2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR**

Doloty i odloty VFR do/z lotniska Wrocław-Strachowice mogą odbywać się po następujących trasach VFR:

- punkt KILO (Kostomłoty) 51 02 54 N 016 36 48 E do punktu SIERRA (Smolec) 51 04 30 N 016 53 02 E;
- punkt GOLF (Gniechowice) 50 59 22 N 016 50 03 E do punktu SIERRA (Smolec) 51 04 30 N 016 53 02 E;
- punkt ZULU (zakole rzeki Odry na zachód od miejscowości Uraz) 51 15 00 N 16 50 30 E do punktu ROMEO (Most Rędziński) 51 09 20 N 16 57 32 E do punktu NOVEMBER (zakład przemysłowy) 51 07 33 N 016 54 11 E.

Wysokość lotu po trasach: 500 ft - 1000 ft AGL.

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania nad punktem:

- NOVEMBER 51 07 33 N 016 54 11 E (zakład przemysłowy).

Procedurę oczekiwania wykonać na północny-wschód od zakładu przemysłowego, nie przekraczając linii kolejowych.

Wysokość oczekiwania nad punktem NOVEMBER wynosi 1400 ft AMSL ze względu na ograniczenie hałasu, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

**2.22.2.1 LOTY SPECJALNE VFR**

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców - nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

**2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR**

W TMA POZNAŃ SOUTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA POZNAŃ SOUTH podane są na mapie minimalnych wysokości dozorowania ATC - patrz strona ENR 6.7-3.

W TMA POZNAŃ SOUTH wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska Wrocław - Strachowice. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11 oraz 29 i kończą się w FAF/FAP (oprócz procedur podejścia VOR RWY 11 i VOR z RWY 29, które kończą się w IAF).

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

**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 POZNAŃ APPROACH on the frequency of 123.040 MHz or 128.925 MHz according to instructions from WROCŁAW TWR.

**PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**

VFR arrivals and departures to/from Wrocław-Strachowice aerodrome may be conducted along the following VFR routes:

- point KILO (Kostomłoty village) 51 02 54 N 016 36 48 E to point SIERRA (Smolec village) 51 04 30 N 016 53 02 E
- point GOLF (Gniechowice village) 50 59 22 N 016 50 03 E to point SIERRA (Smolec village) 51 04 30 N 016 53 02 E
- point ZULU (bend in the Oder River west of the village of Uraz) 51 15 00 N 16 50 30 E to point ROMEO (Rędziński Bridge) 51 09 20 N 16 57 32 E to point NOVEMBER (industrial plant) 51 07 33 N 016 54 11 E.

Height of flights along routes: 500 ft - 1000 ft AGL.

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

- NOVEMBER 51 07 33 N 016 54 11 E (industrial plant).

Perform holding to the north-east of the industrial plant, not crossing the railways.

The holding altitude over NOVEMBER point shall be 1400 ft AMSL due to noise reduction unless instructed otherwise by the air traffic control service.

**SPECIAL VFR FLIGHTS**

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

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

the flight will be performed during daytime only,

the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain, ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters - not less than 800 m,

the ceiling is not less than 600 ft,

the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

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

**PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**

Within the POZNAŃ SOUTH TMA, radar approach control service is provided.

The Minimum Radar Vectoring Altitudes within the POZNAŃ SOUTH TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see ENR 6.7-3.

Within the POZNAŃ SOUTH TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable, covering each RWY of Wrocław - Strachowice aerodrome. The RNAV STAR procedures cover also the initial and intermediate segments of the instrument approach procedures for RWY 11 and 29 and end at the FAF/FAP positions (excluding VOR RWY 11 and VOR z RWY 29 approach procedures ending at IAF).

The RNAV SID and STAR procedures within the POZNAŃ SOUTH TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. An approval for RNAV 1 operations is required to conduct these procedures without restrictions.

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

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

**UWAGA 1:**

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami.

Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

**UWAGA 2:**

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

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

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

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 11 - REP WR602 (GNSS) oraz REP WR492 (VOR), dla dołotów na RWY 29 - REP WR702 (ILS i GNSS) oraz REP WR392 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

**2.22.3.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR**

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

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME WCL. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3800 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 29 (VOR y RWY 29), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

Zakazuje się wykonywania podejścia z widocznością z północnym kręgiem na kierunek RWY 29.

**2.22.3.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID**

The angle of bank (AOB) parameters adopted in the RNAV SID procedures within the POZNAŃ SOUTH TMA are in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168 Vol. II, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3), i.e.: 15° up to 1000 ft over the DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over the DER ELEV and 25° above 3000 ft over the DER ELEV. It is applicable to all EPWR SIDs.

Due to the fact that a significant percentage of traffic for Wrocław - Strachowice is NOT RNAV 1 approved, and considering that all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above the MSA/MVA and radar monitoring is provided within the POZNAŃ SOUTH TMA, in order to enhance traffic flows and reduce the air traffic controllers' workload, it is possible for B-RNAV only approved aircraft to utilize RNAV 1 trajectories. This will allow for high reduction of RTF communication. In this The following additional conditions apply:

**NOTE 1:**

Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV systems without navigation databases and/or requiring manual input of route data are excluded from the utilization of RNAV 1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact. Radar vectoring will be provided, usually along routes conforming with published procedures.

Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

**NOTE 2:**

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

All holding patterns within the POZNAŃ SOUTH TMA are carried out as instructed by ATC. Those procedures are available for non-RNAV 1 (P-RNAV) approved aircraft.

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

On all RWY directions tactical points for shorter non-standard approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP WR602 (GNSS) and REP WR492 (VOR), for RWY 29 arrivals - REP WR702 (ILS and GNSS) and REP WR392 (VOR). These points may be used only upon request/ approval of the flight crew.

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

**COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS**

**GENERAL PROCEDURE APPLICABLE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDs AND STARs AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS**

Set the transponder to 7600 and continue the flight at the last level assigned by ATC to DVOR/DME WCL. Overhead the DVOR descend to an altitude of 3800 ft, execute an IFR approach to RWY 29 (VOR y RWY 29) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

It is forbidden to execute a visual approach to RWY 29 involving a northern circling.

**COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A SID**

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

### 2.22.3.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

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

- a) W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- b) W przypadku gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAF/FAP oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- c) W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według VOR Y RWY 29) i lądowanie. Zniżenie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

### 2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące start/lądowanie na lotnisku Wrocław - Strachowice wykorzystują drogę startową będącą 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 Przyrzędów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Załogi śmigłowców na płozach są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR WROCŁAW.

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.

Odlot śmigłowców powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez TWR WROCŁAW punktu na trasie lotu.

Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonują podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba, że kontroler nakaże inaczej.

#### 2.22.4.1 WYZNACZENIE DROGI KOŁOWANIA W POWIETRZU DLA ŚMIGŁOWCÓW HEMS

Na lotnisku wyznaczono drogę kołowania dla śmigłowców w powietrzu TWY F łączącą TWY B2 ze stanowiskiem postojowym znajdującym się w bazie Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS).

TWY F przeznaczona jest wyłącznie dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

TWY F posiada oznakowanie dzienne oraz nocne zgodnie z przepisami ICAO.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do startu/po lądowaniu na RWY wykonują podlot do/z bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego drogami kołowania.

W uzasadnionych przypadkach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, start śmigłowca ratowniczego do lotu o statusie HEMS może odbywać się za zgodą ATC z oznaczonego miejsca na TWY F.

### 2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

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

### COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A STAR

#### AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS:

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

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

If no STAR was assigned, set the transponder to 7600, continue the flight according to the FPL. Then execute a (VOR Y RWY 29) approach and land. The descent shall be carried out after 2 minutes from setting the transponder to 7600 in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

### PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters taking-off/landing from/at Wrocław - Strachowice aerodrome shall use the RWY in use as Category A aircraft in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations – Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, Item 1.8.8.

Crews of skid-fitted helicopters are obliged to report on the type of undercarriage upon first contact with WROCŁAW TWR.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown, only descend to the height of air taxiing and exit the landing area via a designated taxiway unless the controller clears otherwise.

Helicopters shall depart via the shortest possible route to the first point on the route determined by WROCŁAW TWR.

It is assumed that crews of skid-fitted helicopters, having been cleared to line up the RWY, will air taxi and begin to take off unless instructed otherwise by the controller.

### ESTABLISHING OF AIR TAXIWAY FOR HEMS HELICOPTERS

At the aerodrome, air taxiway TWY F has been established that connects TWY B2 with the aircraft stand located at the Medical Air Rescue (HEMS) base.

TWY F is intended exclusively for Medical Air Rescue helicopters.

TWY F is equipped with visual aids for day and night use in accordance with ICAO rules.

For take-off/after landing on the RWY, Medical Air Rescue helicopters shall air taxi along TWYs to/from the Medical Air Rescue base.

In justified cases of ensuring air traffic safety, take-offs of HEMS flights may be carried out from a designated area on TWY F with the consent of ATC.

### LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)



2.22.5.1.1 RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

#### 2.22.5.1.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

2.22.5.1.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR na jednym z trzech wskaźników spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej oraz utrzymuje się tendencja pogarszania widzialności.

2.22.5.1.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR na jednym z trzech punktów pomiarowych spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

2.22.5.1.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzdłuż RWY zwiększy się w trzech punktach pomiarowych powyżej 600 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją do dalszej poprawy.

#### 2.22.5.1.3 OPIS OPERACJI W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.5.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia „Low visibility procedures category two in operation”.

2.22.5.1.3.2 W czasie gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC należy oczekiwać zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.

2.22.5.1.3.3 Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu powietrznego będzie wymagała korzystania wyłącznie z RWY 29 oraz TWY C i D4.

2.22.5.1.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29.

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

2.22.5.1.3.5 Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

2.22.5.1.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach do 2.22.5.1.3.1 do 2.22.5.1.3.3 nie będą stosowane.

#### 2.22.6 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR WROCŁAW i TMA POZNAŃ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Loty techniczne w CTR WROCŁAW i TMA POZNAŃ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Provided that the necessary equipment is in working order, RWY 29 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority.

No authorisation for carrying out ILS Category II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

#### CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR at one of the three reporting positions falls to 800 m or less and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft or less and the tendency to deteriorate of visibility continues.

LVP operations will be commenced when the RVR at one of the three reporting positions falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

LVP will be terminated when the RVR along the RWY increases at one of the three reporting positions to more than 600 m and/or and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft or more with a tendency of further improvement.

#### DESCRIPTION OF LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.

Arriving aircraft will be required by ATC to use RWY 29 and TWYs C and D4 only.

During LVP/LVTO departing aircraft will use RWY 11 and RWY 29.

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

Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. The FOLLOW ME service is required on other TWYs when the RVR falls below 550 m.

Pilots who wish to practice Category II ILS approaches for training purposes shall use the phrase "Request practice Category II approach", on initial contact with APP. In such circumstances measures described in items 2.22.5.1.3.1 to 2.22.5.1.3.3 above will not be applied.

#### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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

Technical flights within the WROCŁAW CTR and POZNAŃ TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPWR AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	<b>MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA</b>	<b>BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME</b>
2.23.1.1	<b>Migracja ptaków</b> Przeloty kluczcy gęsi (do kilkudziesięciu osobników) nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N), całą dobę, od 1 października do 31 marca każdego roku ze względu na zimowanie tego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Zalecane minimalne wysokości lotu w rejonie lotniska nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku, zgodnie z ENR 5.6, punkty 5.1.8 i 5.1.9.	<b>Bird migration</b> Flocks of geese (up to several tens of birds) may overfly the aerodrome (directions N-S, S-N) each year from 1 October to 31 March day and night due to wintering of the species in the aerodrome vicinity (wintering grounds-feeding area route). Minimum flying heights are advised in the aerodrome vicinity and over significant bird concentrations and areas with sensitive fauna during relevant periods of year, in accordance with ENR 5.6, items 5.1.8 and 5.1.9.

Przeloty gołębi pocztowych konkursowych w pobliżu lotniska (kierunek W-E), godziny poranne sobota-niedziela w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku, związane z konkursami lotów gołębi pocztowych, organizowanych przez Polski Związek Hodowców Gołębi Pocztowych.

Racing pigeons may fly in the vicinity of the aerodrome (direction W-E), each year from 1 May to 30 September Saturday and Sunday in the morning hours in connection with pigeon racing competitions organised by the Polish Association of Racing Pigeon Breeders.

**2.23.1.2 Ostrzeżenie**

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszółów, pustulka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: bociany, szpaki, zające.

**Warning**

There is a higher risk of a wildlife strike due to increased breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow) each year from 1 May to 30 September. Other wildlife species found in the aerodrome vicinity: storks, starlings, hares.

**2.23.2 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE**

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana całodobowo przez Zespół Kontroli Zwierząt lotniska EPWR (Kontroler Zwierząt - Sokolnik i DOPL). Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, sokolnictwo, ułożony pies myśliwski, odłów, odstrzał redukcyjny, zarządzanie trawą.

**WILDLIFE ACTIVITY CONTROL AND REPORTING**

The wildlife activity control on the manoeuvring area and in the vicinity of the aerodrome is provided and recorded by the EPWR Wildlife Control Section (Wildlife Controller - Falconer and Airport Duty Officer) on a 24-hour basis. Prevention methods applied: car, scaring devices, falconry, trained hunting dog, trapping, shooting, grass management.

Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) przez Zespół Kontroli Zwierząt lotniska EPWR.

Any presumed wildlife strike is to be checked (manoeuvring area inspection, for landing aircraft – aircraft inspection), recorded and reported to State Commission of the Aircraft Accident Investigation and Civil Aviation Authority through the Central Reporting Base (CBZ) by the EPWR Wildlife Control Section.

EPWR AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPWR 1-1-1	Mapa Lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPWR 2-1-1	Mapa Przeszkód Lotniskowych - ICAO Typ A RWY 11/29	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 11/29
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPWR 3-1-1	RWY 29	RWY 29
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPWR 4-2-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWR 4-2-2-0	RWY 29	RWY 29
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPWR 5-3-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWR 5-3-2-0	RWY 29	RWY 29
	Mapy Instrumentalnych Podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPWR 6-1-1	ILS CAT II LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-3	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-2-5	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-6-1-1	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 6-6-2-1	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWR 7-2-1	Trasy Dolotowe i Odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes
EPWR AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> TWY: A, E- 60 m od krawędzi RWY, 90 m od osi RWY.	<b>Stop bars</b> TWYs: A, E- 60 m FM edge of RWY, 90 m FM axis of RWY.
4.	<b>Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY</b> NIL	<b>Other RWY protection measures</b> NIL
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

<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:  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/">https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/</a>.</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  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/</a>  <a href="https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/">https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/</a>.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

EPZG AD 2.11	<b>ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED</b>
--------------	--	--

1.	<b>Nazwa powiązanego biura meteorologicznego</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Zielona Góra-Babimost.	<b>Name of the associated meteorological office</b> Aeronautical Meteorological Station Zielona Góra-Babimost.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> Patrz AD 2.3.6	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> See AD 2.3.6
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depeż TAF/Okresy ważności</b> Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków 9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Periods of validity</b> Meteorological Forecasting Office Kraków 9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-68-351-2248	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-68-351-2248
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PI, En	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. PI, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> RVR - tylko na żądanie TWR. <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-68-351-2248 Tel. kom.: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl <u>Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie</u> Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel.kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> RVR - at the request of TWR only. <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-68-351-2248 Mobile: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl <u>Meteorological Forecasting Office in Kraków</u> Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPZG AD 2.12	<b>FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ</b>	<b>RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS</b>
--------------	---	--

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 progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
06	64.65°GEO	2501 x 60	RWY: PCN 57 R/A/W/T. CONC	52 08 01.33 N 015 46 55.37 E 126.0	193.7 192.6
24	244.67°GEO	2501 x 60	RWY: PCN 57 R/A/W/T. CONC	52 08 35.96 N 015 48 54.21 E 125.7	187.2 190.6

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
06	Patrz/See AD 2 EPZG 2-1-1	NIL	NIL	2621 x 300	240 x 120	NIL
24	Patrz/See AD 2 EPZG 2-1-1	NIL	NIL	2621 x 300	220 x 120	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
06) - NIL	06) - NIL
24) - NIL	24) - NIL

EPZG 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
06	2501	2501	2501	2501
24	2501	2501	2501	2501

EPZG 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 progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
06	SALS	420 m LIH	G LIH	NIL	PAPI 3° left	49 dla/for B737	NIL
24	ALPA-ATA, cat. I SFL	900 m LIH SFL 30 - 900 m	G LIH	G	PAPI 3° left	49 dla/for B737	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
06	NIL	NIL	2500 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
24	NIL	NIL	2500 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPZG 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPZG 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Światła krawędziowe - LIM, trzy stopnie intensywności. Światła ochronne RWY 06: TWY A - WIG-WAG SB A, jeden stopień intensywności.	TWY edge and centre line lighting Edge lights - LIM, three stages of intensity. RWY 06 guard lights: TWY A - WIG-WAG SB A, one stage of intensity.

4.	<b>Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania</b> Brak oświetlenia awaryjnego; zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> No emergency lighting available; secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

1.	<b>Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL
4.	<b>Azymuty geograficzne FATO</b> NIL	<b>True BRGs of FATO</b> NIL
5.	<b>Rozporządzone długości deklarowane</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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 Languages
1	2	3	4
ZIELONA GÓRA/Babimost CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 05 48 N 015 32 06 E 52 08 38 N 015 38 18 E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie:/then arc of 11 km radius centred at point: 52 08 19 N 015 47 55 E 52 13 11 N 015 53 26 E 52 13 52 N 015 58 52 E 52 11 08 N 016 01 16 E 52 09 08 N 015 57 27 E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie:/then arc of 11 km radius centred at point: 52 08 19 N 015 47 55 E 52 04 09 N 015 41 03 E 52 03 05 N 015 34 45 E 52 05 48 N 015 32 06 E	1300 ft GND	[D]	Zielona Góra WIEŻA (118.755 MHz) PL Zielona Góra TOWER (118.755 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

Uwagi	Remarks
CTR ZIELONA GÓRA/Babimost aktywny w godzinach pracy organu TWR ZIELONA GÓRA.	ZIELONA GÓRA/Babimost CTR active during the operational hours of ZIELONA GÓRA TWR.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4	5	6
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	-	-	H24
TWR	Zielona Góra WIEŻA Zielona Góra TOWER	118.755	-	-	MON-FRI 0600-0900 (0500-0800) MON-THU 1100-1600 (1000-1500) MON-THU, SUN 1800-2100 (1700-2000) FRI 1100-1330 (1000-1230) SUN 1330-1600 (1230-1500)

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.

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

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	IZGA	CH50X	H24	52 08 28.0 N 015 48 42.3 E	60 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Oct 20)	ZLG	110.650 MHz CH43Y	H24	52 08 27.3 N 015 48 02.5 E	60 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
ILS GP	-	332.300 MHz	H24	52 08 28.0 N 015 48 42.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Oct 20) CAT. I	IZGA	111.300 MHz	H24	52 07 57.3 N 015 46 41.6 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

<b>8</b>	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
----------	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Na lotnisku obowiązuje dla pasażerów wsiadających i wysiadających wyłącznie ruch autobusowy i ruch pieszy w asyście uprawnionych pracowników.

Statki powietrzne mogą poruszać się po APN wyłącznie zgodnie z oznakowaniem poziomym i/lub instrukcjami podawanymi przez koordynatora ruchu naziemnego.

**PORUSZANIE SIĘ PO PŁYTACH POSTOJOWYCH**

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście pracowników lotniska.

Zakaz poruszania się załóg statków powietrznych bez kamizelki odbłaskowej po płycie postojowej.

**KOŁOWANIE, PARKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Boarding and disembarking passengers must only move by bus or on foot with the assistance of authorised staff.

Aircraft are to move on the APN in accordance with markings and/or marshaller guidance only.

**MOVEMENT ON APN**

Movement on the apron (crews and passengers) is permitted only when accompanied by aerodrome staff.

It is forbidden for flight crew to move on the apron without a high visibility vest.

**TAXIING, ACFT PARKING**

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowania jest niezgodna z oznaczeniem poziomym, pozycjonowanie odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego. Informacja o niestandardowym ustawieniu będzie każdorazowo przekazana załodze za pośrednictwem TWR.

#### SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez Zarządzającego lotniskiem we współpracy z ZIELONA GÓRA TWR.

Wyznaczone punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową, a służbą ruchu lotniczego przylatujących i odlatujących statków powietrznych zostały oznaczone na mapie AD 2 EPZG 1-1-2 Mapa Lotniska - Rejon odpowiedzialności AMS.

Where the planned position of the aircraft or the procedure for entering the stand is not in accordance with the markings, the positioning shall always be carried out under marshaller guidance. The non-standard positioning will be each time communicated to the crew via TWR.

#### APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

Apron management service is provided by the AD Administration in co-operation with ZIELONA GÓRA TWR.

Designated handover points between AMS and ATS for the arriving and departing aircraft had been marked on the chart AD 2 EPZG 1-1-2 Aerodrome Chart - Area of responsibility (AMS).

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

NIL

NIL

EPZG AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

#### 2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

##### 2.22.1.1 PUNKTY VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR ZIELONA GÓRA/Babimost:

<b>CHARLIE</b>	52 01 54 N	015 37 37 E	(m. Cigacice)
<b>DELTA</b>	52 09 29 N	015 31 12 E	(m. Darnawa)
<b>KILO</b>	52 04 00 N	015 51 36 E	(stacja kolejowa w m. Kargowa)
<b>INDIA</b>	52 18 15 N	016 07 53 E	(stacja kolejowa w m. Nowy Tomyśl)
<b>SIERRA</b>	52 07 18 N	015 48 37 E	(północno-wschodnia część jeziora Wojnowskiego)
<b>NOVEMBER</b>	52 09 53 N	015 48 43 E	(Babimost - skrzyżowanie linii kolejowej z drogą)
<b>WHISKEY</b>	52 05 51 N	016 05 43 E	(poł. skraj jeziora Berzyńskie koło m. Wolsztyn)
<b>ZULU</b>	52 13 51 N	015 48 20 E	(wiadukt kolejowy koło m. Zbąszynek)

##### 2.22.1.2 WLOT DO CTR ZIELONA GÓRA/BABIMOST W LOCIE VFR

2.22.1.2.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez ZIELONA GÓRA TOWER i przekazane przez FIS POZNAŃ.
- Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z ZIELONA GÓRA TOWER 5 min przed dołotem do granicy CTR ZIELONA GÓRA/Babimost.

2.22.1.2.2 Start w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost z miejsca innego niż lotnisko ZIELONA GÓRA/Babimost jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia ZIELONA GÓRA TOWER. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną.

##### 2.22.1.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

Punkt **SIERRA** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na północną i zachodnią stronę jeziora Wojnowskiego.

Punkt **NOVEMBER** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na wschodnią i południową stronę linii kolejowych.

#### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

##### VFR POINTS

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR:

<b>CHARLIE</b>	52 01 54 N	015 37 37 E	(Cigacice)
<b>DELTA</b>	52 09 29 N	015 31 12 E	(Darnawa)
<b>KILO</b>	52 04 00 N	015 51 36 E	(railway station at Kargowa)
<b>INDIA</b>	52 18 15 N	016 07 53 E	(railway station at Nowy Tomyśl)
<b>SIERRA</b>	52 07 18 N	015 48 37 E	(north-eastern part of Wojnowskie lake)
<b>NOVEMBER</b>	52 09 53 N	015 48 43 E	(level crossing in Babimost)
<b>WHISKEY</b>	52 05 51 N	016 05 43 E	(southern edge of Berzyńskie Lake near Wolsztyn)
<b>ZULU</b>	52 13 51 N	015 48 20 E	(railway bridge near Zbąszynek)

##### ZIELONA GÓRA/BABIMOST CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

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

If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with ZIELONA GÓRA TOWER shall be established 5 min before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits.

Take-off from within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR from a place other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome is possible only after obtaining clearance from ZIELONA GÓRA TOWER. If unable to establish two-way radio communication from the place of departure, clearance by phone shall be obtained.

##### VFR HOLDING PROCEDURES

In case of congestion of air traffic, a VFR flight may expect, if necessary, holding at one of the following points:

**SIERRA** point - do not pass to the northern and western side of Wojnowskie lake while executing holding procedure.

**NOVEMBER** point - do not pass to the eastern and southern side of the railway while executing holding procedure.

**Uwaga:** Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.

**2.22.1.4****UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR**

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost bez zamiaru lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR, wlot do CTR jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR lub w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost, należy:

- wykonać do lot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost;
- 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 SIERRA 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 SIERRA 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 kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

**Uwaga:** punkt NOVEMBER jest niedostępny w procedurze utraty łączności w locie VFR do lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost.

**2.22.1.5****LOTY SPECJALNE VFR**

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

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

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

**2.22.2****OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI**

W czasie ograniczonej widzialności starty i lądowania ACFT są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

**Note:** The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, if not determined otherwise by the air traffic control service.

**RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT**

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR, with destination other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, entry into CTR is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching, or within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, the crew shall:

- make an approach to reach SIERRA point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of ZIELONA GÓRA/Babimost;
- 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 SIERRA 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 SIERRA 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.

**Note:** NOVEMBER point not available in radio communication failure procedure for a VFR flight to ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome.

**SPECIAL VFR FLIGHTS**

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

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

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

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

**LOW VISIBILITY OPERATIONS**

During low visibility, aircraft take-offs and landings are permitted only when the RVR is 550 m or more.

EPZG AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

**2.23.1****Migracja ptaków****Bird migration**



Zaobserwowano zwiększone wiosenne przeloty ptaków nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N) całą dobę oraz jesienno-zimowe przeloty ze względu na zimowanie danego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Liczne akweny wodne oraz tereny związane z działalnością człowieka zlokalizowane wokół lotniska stanowią atrakcyjne miejsce do życia dla wszelkiej awifauny przez cały rok. Zalecana szczególna uwaga podczas przelotu nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku.

Increased spring passages of birds over the aerodrome (N-S, S-N directions) 24 HR a day and autumn-winter passages due to wintering of a particular species in the vicinity of the aerodrome (wintering-feeding areas route) have been observed. Numerous water areas and areas linked to human activity located around the aerodrome are an attractive place to live for the whole avifauna throughout the year. Special attention must be paid during flights over the significant bird concentration areas and areas of fauna sensitive to air traffic in relevant periods of the year.

### 2.23.1.1 Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszów, pustulka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: żurawie, kaczki krzyżówki, mewy śmieszki, szpaki, jaskółki dymówki oraz inne ptaki wodne i szponiaste. Ponadto zaobserwowano: zające, lisy, borsuki i samy.

### Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals due to bird breeding activity (buzzard, kestrel, swallow) between 1 May and 30 September each year. Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: cranes, mallard ducks, black-headed gulls, starlings, barn swallows and other waterbirds and raptors. Moreover, the following species have been observed: hares, foxes, badgers and roe deers.

### 2.23.2 Kontrola aktywności zwierząt i raportowanie

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana w godzinach pracy lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu. Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, ultradźwiękowy odstraszacz ptaków, pułapki żywo łowne, odtów, odstrzał redukcyjny, polityka wysokiej trawy. Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.

### Wildlife control and reporting

Animal activity control in the aerodrome manoeuvring area and within its vicinity is provided and documented during aerodrome working hours by the Airport Duty Officer. Preventive methods used: vehicle, flashbangs, ultrasonic bird repeller, traps, live catching, reduction shooting, high grass policy. Every potential collision of aircraft with an animal shall be inspected (manoeuvring area check, in case of landing operation – aircraft inspection), documented and reported to the State Commission of the Aircraft Accident Investigation and the Civil Aviation Authority by means of Central Reporting Database by the Airport Duty Officer.

EPZG AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISK	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPZG 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPZG 1-1-2	Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności	Aerodrome Chart - Areas of Responsibility
AD 2 EPZG 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 06/24	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 06/24
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPZG 5-1-1	RWY 06/24	RWY 06/24
AD 2 EPZG 5-3-1-0	RWY 06/24 RNP 1 (GNSS)	RWY 06/24 RNP 1 (GNSS)
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPZG 6-1-1	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 6-1-3	ILS y or LOC y RWY 24 (CAT A/B/C/D)	ILS y or LOC y RWY 24 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 6-2-1	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 6-2-3	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 6-6-1-1	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 6-6-2-1	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPZG 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
EPZG AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.