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 01/24 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**22 FEB 2024**

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: 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.
   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.

II.

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

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.

I.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.69.2023.JG
   PANSA arrangement: OSK.633.38.2023.86
2. **Description:**
   Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
3. **Location:**
   ul. Równoległa 16
   OLS location: RWY 15 approach surface.
   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
4. **Heights:**
   maximum height:
   Ż1: 153.30 m/502.95 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   till 29 FEB 2024.
6. **Obstacle marking/lighting:**
   Ż1: day – YES, night – YES.

II.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.358.2022.MK
   PANSA arrangement: OSK.633.242.604.2022
2. **Description:**
   Construction crane Ż1 and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.
3. **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

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 MAR 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

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.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.93.2023.209

2. Opis:

Koparki, ładowarki kołowe, samochody samowyładowcze stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

Teren za THR 15.
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:
Pkt 8A zlokalizowany 497 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 120 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,
Pkt 9A zlokalizowany 477 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 40 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,
Pkt 10A zlokalizowany 271 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 149 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,
Pkt 11A zlokalizowany 586 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 25 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

8A: 52 10 55,17 N 020 57 03,30 E
9A: 52 10 53,79 N 020 57 02,05 E
10A: 52 10 48,28 N 020 57 07,57 E
11A: 52 10 49,77 N 020 57 08,76 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
9A: 118,08 m/387,40 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 11 JUN 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

dzienne – TAK, nocne – TAK.

S2: 52 12 06.50 N 020 57 17.70 E

4. Heights:

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

5. Expected time of operation:

till 30 MAR 2024.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1, S2: day – YES, night – YES.

1. Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.53.2023.122

2. Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. 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

4. Heights:

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

5. Expected time of operation:

till 30 JUN 2024.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1, S1: day – YES, night – YES.

1. Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.93.2023.209

2. Description:

Excavators, wheeled loaders, dump trucks are aeronautical obstacles.

3. Location:

Area behind THR 15.
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Point 8A located 497 m before THR 15 measuring along RCL and 120 m to the right of THR 15 approach path,
Point 9A located 477 m before THR 15 measuring along RCL and 40 m to the left of THR 15 approach path,
Point 10A located 271 m before THR 15 measuring along RCL and 149 m to the right of THR 15 approach path,
Point 11A located 586 m before THR 15 measuring along RCL and 25 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

8A: 52 10 55.17 N 020 57 03.30 E
9A: 52 10 53.79 N 020 57 02.05 E
10A: 52 10 48.28 N 020 57 07.57 E
11A: 52 10 49.77 N 020 57 08.76 E

4. Heights:

Maximum height:
9A: 118.08 m/387.40 ft AMSL.

5. Expected time of operation:

till 11 JUN 2024.

6. Obstacle marking/lighting:

day – YES, night – YES.

V.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.165.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.180.915.2021

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.165.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.180.915.2021

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 are aeronautical obstacles.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki 108
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2154 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 805 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.
Ż3 zlokalizowany 2093 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 784 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 31,90 N 020 55 50,20 E
Ż3: 52 11 30,50 N 020 55 52,70 E

Location:

ul. Jutrzenki 108
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2154 m before THR 15 measuring along RCL and 805 m to the right of THR 15 approach path.
Ż3 located 2093 m before THR 15 measuring along RCL and 784 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 31.90 N 020 55 50.20 E
Ż3: 52 11 30.50 N 020 55 52.70 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,00 m/498,68 ft AMSL.

Heights:

Maximum height:
Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 31 AUG 2024,
Ż3: do 28 FEB 2025.

Expected time of operation:

Ż1: till 31 AUG 2024,
Ż3: till 28 FEB 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż3: day – YES, night – YES.

VI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.188.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.118.2023.275

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.188.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.118.2023.275

2. Opis:

Żurawie budowlane S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

Description:

Construction cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

3. Lokalizacja:

Al. Jerozolimskie 184
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
S1 zlokalizowany 2815 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 320 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,
S2 zlokalizowany 2797 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 377 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

S1: 52 11 58,20 N 020 55 56,20 E
S2: 52 11 56,80 N 020 55 54,00 E

Location:

Al. Jerozolimskie 184
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 2815 m before THR 15 measuring along RCL and 320 m to the right of THR 15 approach path,
S2 located 2797 m before THR 15 measuring along RCL and 377 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

S1: 52 11 58.20 N 020 55 56.20 E
S2: 52 11 56.80 N 020 55 54.00 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1: 155,40 m/509,84 ft AMSL

Heights:

Maximum height:
S1: 155.40 m/509.84 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

S1 do 31 MAY 2024
S2 do 30 JUN 2024

Expected time of operation:

S1 till 31 MAY 2024
S2 till 30 JUN 2024

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Obstacle marking/lighting:

S1, S2: day – YES, night – YES.

VII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.191.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.129.2023.303

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.191.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.129.2023.303

2. Opis:

Żurawie samochodowe S1, S2 i S3 oraz żurawie stacjonarne Ż2 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

Description:

Mobile cranes S1, S2, S3 and construction cranes Ż2 i Ź3 are aeronautical obstacles.

3. Lokalizacja:

ul. Postępu 5A
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Location:

ul. Postępu 5A
OLS location: inner horizontal surface.

Lokalizacja względem podejścia:
S1 zlokalizowany 469 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1746 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.
Ż2/S2 zlokalizowany 422 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1742 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.
Ż3/S3 zlokalizowany 462 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1702 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

S1:	52 10 31,50 N	020 59 38,90 E
Ż2/S2:	52 10 32,00 N	020 59 36,60 E
Ż3/S3:	52 10 30,30 N	020 59 37,60 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 160,54 m/526,70 ft AMSL,
S2: 178,54 m/585,75 AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 OCT 2024

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1, Ż2, S2, Ż3, S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.193.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.131.2023.307

2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Instalatorów
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1826 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1056 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1:	52 11 51,10 N	020 57 24,70 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 160,00 m/524,93 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 JUL 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.192.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.132.2023.309

2. Opis:

Żuraw stacjonarny Ż1 oraz żurawie samochodowe S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Pohoskiego
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2576 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3083 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
S1 zlokalizowany 2520 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3105 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
S2 zlokalizowany 2502 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3090 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

Ż1:	52 10 42,70 N	021 01 48,10 E
S1:	52 10 43,90 N	021 01 46,90 E
S2:	52 10 43,70 N	021 01 45,70 E

4. Wysokości:

Location relative to approach path:
S1 located 469 m before THR 29 measuring along RCL and 1746 m to the right of THR 29 approach path.
Ż2/S2 located 422 m before THR 29 measuring along RCL and 1742 m to the right of THR 29 approach path.
Ż3/S3 located 462 m before THR 29 measuring along RCL and 1702 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

S1:	52 10 31.50 N	020 59 38.90 E
Ż2/S2:	52 10 32.00 N	020 59 36.60 E
Ż3/S3:	52 10 30.30 N	020 59 37.60 E

Heights:

Maximum height:
Ż2: 160.54 m/526.70 ft AMSL,
S2: 178.54 m/585.75 AMSL.

Expected time of operation:

till 31 OCT 2024

Obstacle marking/lighting:

S1, Ż2, S2, Ż3, S3: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.193.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.131.2023.307

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Instalatorów
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1826 m before THR 15 measuring along RCL and 1056 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1:	52 11 51.10 N	020 57 24.70 E

Heights:

Maximum height:
Ż1: 160.00 m/524.93 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 JUL 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.192.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.132.2023.309

Description:

Construction crane Ż1 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Pohoskiego
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2576 m before THR 29 measuring along RCL and 3083 m to the right of THR 29 approach path,
S1 located 2520 m before THR 29 measuring along RCL and 3105 m to the right of THR 29 approach path,
S2 located 2502 m before THR 29 measuring along RCL and 3090 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

Ż1:	52 10 42.70 N	021 01 48.10 E
S1:	52 10 43.90 N	021 01 46.90 E
S2:	52 10 43.70 N	021 01 45.70 E

Heights:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 165,00 m/541,33 ft AMSL
S1: 177,00 m/580,70 AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 15 JAN 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, S1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK

Maximum height:
Ż1: 165.00 m/541.33 ft AMSL
S1: 177.00 m/580.70 AMSL

Expected time of operation:

till 15 JAN 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, S1, S2: day – YES, night – YES

X.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.228.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.145.2023.352

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

al. Krakowska 279
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1442 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1228 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.
Ż3 zlokalizowany 1492 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1226 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1:	52 11 42,80 N	020 57 42,30 E
Ż3:	52 11 44,20 N	020 57 40,90 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:
Ż1: 160,39 m/526,21 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, Ż3: do 31 DEC 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.228.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.145.2023.352

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 are aeronautical obstacles.

Location:

al. Krakowska 279
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1442 m before THR 15 measuring along RCL and 1228 m to the left of THR 15 approach path.
Ż3 located 1492 m before THR 15 measuring along RCL and 1226 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1:	52 11 42.80 N	020 57 42.30 E
Ż3:	52 11 44.20 N	020 57 40.90 E

Heights:

maximum heights:
Ż1: 160.39 m/526.21 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1, Ż3: till 31 DEC 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż3: day – YES, night – YES.

XI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.256.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.154.2023.374

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż6 i Ż7 oraz żurawie samochodowe S1, S2, S3, S4, S5, S6 i S7 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wołoska/Marynarska
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowany 630 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2496 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
Ż2/S2 zlokalizowany 659 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2458 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
Ż3/S3 zlokalizowany 667 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2418 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
Ż4/S4 zlokalizowany 684 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2381 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
S5 zlokalizowany 630 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2380 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
Ż6/S6 zlokalizowany 595 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2402 m po prawej stronie podchodząc na THR 29,
Ż7/S7 zlokalizowany 601 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2361 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

Ż1/S1:	52 10 51,40 N	021 00 03,00 E
Ż2/S2:	52 10 49,90 N	021 00 03,60 E
Ż3/S3:	52 10 48,60 N	021 00 03,10 E
Ż4/S4:	52 10 47,30 N	021 00 03,10 E
S5:	52 10 48,00 N	021 57 00,50 E
Ż6/S6:	52 10 49,10 N	020 59 59,30 E
Ż7/S7:	52 10 47,80 N	020 59 58,70 E

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.256.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.154.2023.374

Description:

Construction cranes Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż6 and Ż7 and mobile cranes S1, S2, S3, S4, S5, S6 i S7 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wołoska/Marynarska
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 630 m before THR 29 measuring along RCL and 2496 m to the right of THR 29 approach path,
Ż2/S2 located 659 m before THR 29 measuring along RCL and 2458 m to the right of THR 29 approach path,
Ż3/S3 located 667 m before THR 29 measuring along RCL and 2418 m to the right of THR 29 approach path,
Ż4/S4 located 684 m before THR 29 measuring along RCL and 2381 m to the right of THR 29 approach path,
S5 located 630 m before THR 29 measuring along RCL and 2380 m to the right of THR 29 approach path,
Ż6/S6 located 595 m before THR 29 measuring along RCL and 2402 m to the right of THR 29 approach path,
Ż7/S7 located 601 m before THR 29 measuring along RCL and 2361 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1:	52 10 51.40 N	021 00 03.00 E
Ż2/S2:	52 10 49.90 N	021 00 03.60 E
Ż3/S3:	52 10 48.60 N	021 00 03.10 E
Ż4/S4:	52 10 47.30 N	021 00 03.10 E
S5:	52 10 48.00 N	021 57 00.50 E
Ż6/S6:	52 10 49.10 N	020 59 59.30 E
Ż7/S7:	52 10 47.80 N	020 59 58.70 E

4. **Wysokości:**

maksymalna wysokość:
Ż2: 194,00 m/636,48 ft AMSL,
S7: 178,00 m/583,98 ft AMSL.

5. **Przewidywany czas pracy:**

Ż1/S1: do 15 NOV 2024,
Ż2/S2: do 30 NOV 2024,
Ż3/S3: do 30 NOV 2024,
Ż4/S4: do 15 NOV 2024,
S5: do 30 SEP 2024,
Ż6/S6: do 30 OCT 2024,
Ż7/S7: do 30 OCT 2024.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż4/S4: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S5: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż6/S6: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż7/S7: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Heights:

maximum height:
Ż2: 194.00 m/636.48 ft AMSL,
S7: 178.00 m/583.98 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1/S1: till 15 NOV 2024,
Ż2/S2: till 30 NOV 2024,
Ż3/S3: till 30 NOV 2024,
Ż4/S4: till 15 NOV 2024,
S5: till 30 SEP 2024,
Ż6/S6: till 30 OCT 2024,
Ż7/S7: till 30 OCT 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES,
Ż3/S3: day – YES, night – YES,
Ż4/S4: day – YES, night – YES,
S5: day – YES, night – YES,
Ż6/S6: day – YES, night – YES,
Ż7/S7: day – YES, night – YES.

XII.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.158.2023.382

2. **Opis:**

Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Wałbrzyska 21
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2250 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2227 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.
Ż2 zlokalizowany 2257 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2170 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 10 21,70 N 021 01 14,70 E
Ż2: 52 10 19,90 N 021 01 13,80 E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż1: 164,92 m/541,07 ft AMSL.

5. **Przewidywany czas pracy:**

Ż1/Ż2 do 28 FEB 2025

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.158.2023.382

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wałbrzyska 21
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2250 m before THR 29 measuring along RCL and 2227 m to the right of THR 29 approach path.
Ż2 located 2257 m before THR 29 measuring along RCL and 2170 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 10 21.70 N 021 01 14.70 E
Ż2: 52 10 19.90 N 021 01 13.80 E

Heights:

Maximum height:
Ż1: 164.92 m/541.07 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1/Ż2 till 28 FEB 2025

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

XIII.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.276.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.173.2023.419

2. **Opis:**

Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Jutrzenki
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2760 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 412 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,
Ż2 zlokalizowany 2718 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 399 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 12 07,85 N 020 56 31,52 E
Ż2: 52 12 06,46 N 020 56 31,94 E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż1: 162,90 m/534,44 ft AMSL.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.276.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.173.2023.419

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2760 m before THR 15, measuring along RCL and 412 m to the left of THR 15 approach path,
Ż2 located 2718 m before THR 15, measuring along RCL and 399 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 12 07.85 N 020 56 31.52 E
Ż2: 52 12 06.46 N 020 56 31.94 E

Heights:

Maximum height:
Ż1: 162.90 m/534.44 ft AMSL.

5. **Przewidywany czas pracy:**

Ż1/Ż2 do 25 OCT 2024.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Uwaga:

obiekty nie stanowiące przeszkód lotniczych nie wymagają oznakowania przeszkodowego.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 118/23.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

Expected time of operation:

Ż1/Ż2 till 25 OCT 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

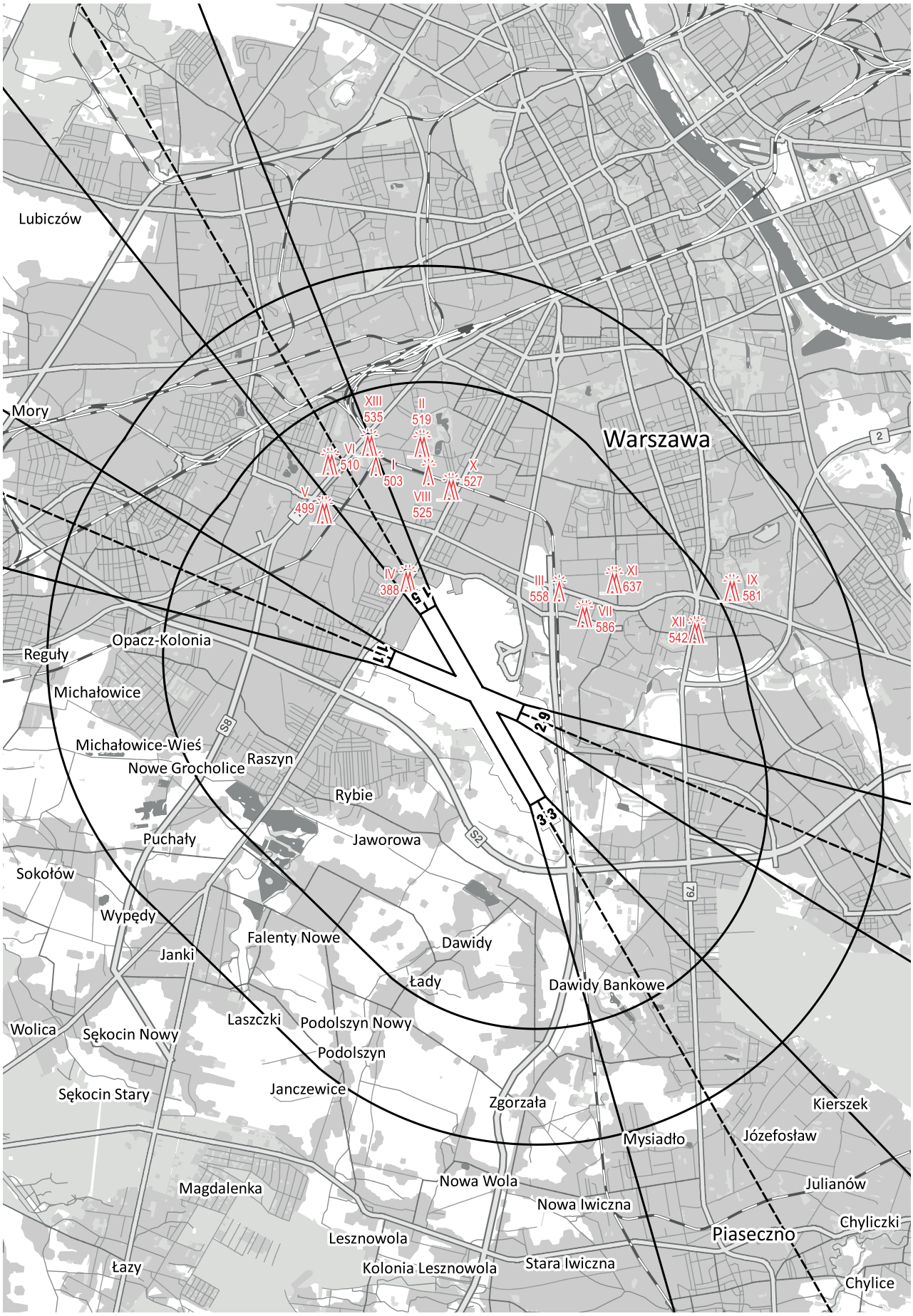
Note:

objects that are not aeronautical obstacles do not require obstacle marking.

This Supplement replaces Supplement 118/23.

See: chart.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
503 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

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 02/24 (AD 2 EPLL)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**30 JUL 2024 EST**

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA ŁÓDŹ (EPLL)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Łódź (EPLL) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy.

I.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie EPLL: 20230412.220.DSO.KM
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.70.2023.162

2. Opis:

Posadowienie żurawi wieżowych Ż1, Ż2, Ż3 oraz żurawi samochodowych S1, S2, S3 do montażu i demontażu żurawi wieżowych dla firmy MADEJ-BUD Sp. z o.o. Sp. K., które stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Pienista w Łodzi

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Przybliżona lokalizacja względem podejścia: żurawie zlokalizowane 390 m przed THR 25R mierząc wzdłuż RWY 07L/25R i 990 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 25R.

Współrzędne:

Ż1:	51 43 59,6 N	019 24 22,4 E
Ż2:	51 43 59,6 N	019 24 25,0 E
Ż3:	51 43 59,4 N	019 24 27,5 E
S1:	51 44 00,7 N	019 24 22,5 E
S2:	51 43 59,6 N	019 24 24,6 E
S3:	51 43 59,4 N	019 24 28,9 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:

Ż1:	122 ft AGL/739 ft AMSL
Ż2:	98 ft AGL/721 ft AMSL
Ż3:	169 ft AGL/783 ft AMSL
S1:	155 ft AGL/771 ft AMSL
S2:	131 ft AGL/745 ft AMSL
S3:	200 ft AGL/814 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, S1:	do JUL 2024,
Ż2, Ż3, S2, S3:	do SEP 2024.

6. Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu:

Tak. Dla S3 - szczegółowe informacje na temat ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM podczas pracy żurawia.

7. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż2, Ż3, S1, S2, S3: dzienne - TAK, nocne - TAK.

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF ŁÓDŹ (EPLL) AERODROME

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome for a planned period longer than 6 months.

Legal basis:

EPLL arrangement: 20230412.220.DSO.KM
PANSA arrangement: OSK.633.70.2023.162

Description:

Tower cranes Ż1, Ż2, Ż3 and mobile cranes S1, S2, S3, for erecting/dismantling the tower cranes installed for MADEJ-BUD Sp. z o.o. Sp. K. are temporary aeronautical obstacles.

Location:

ul. Pienista, Łódź

OLS location: inner horizontal surface.

Approximate location relative to approach path: cranes located 390 m before THR 25R measuring along RWY 07L/25R and 990 m to the right of RWY 25R approach path.

Coordinates:

Ż1:	51 43 59.6 N	019 24 22.4 E
Ż2:	51 43 59.6 N	019 24 25.0 E
Ż3:	51 43 59.4 N	019 24 27.5 E
S1:	51 44 00.7 N	019 24 22.5 E
S2:	51 43 59.6 N	019 24 24.6 E
S3:	51 43 59.4 N	019 24 28.9 E

Heights:

maximum heights:

Ż1:	122 ft AGL/739 ft AMSL
Ż2:	98 ft AGL/721 ft AMSL
Ż3:	169 ft AGL/783 ft AMSL
S1:	155 ft AGL/771 ft AMSL
S2:	131 ft AGL/745 ft AMSL
S3:	200 ft AGL/814 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1, S1:	till JUL 2024,
Ż2, Ż3, S2, S3:	till SEP 2024.

Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures:

Yes. Detailed information on limitations and their impact on air operations regarding S3 will be published by NOTAM during crane operation.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, Ż3, S1, S2, S3: day – YES, night – YES.

II.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie EPLL: 20230703.359.DSO.KM
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.124.2023.289

2. Opis:

Posadowienie żurawi samojezdnych Ż1, Ż2, Ż3 dla firmy TAKENAKA EUROPE GmbH Sp. z o.o., które stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Miele, Ksawerów

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Przybliżona lokalizacja względem podejścia: żurawie zlokalizowane 563 m przed THR 07L mierząc wzdłuż RWY 07L/25R i 2430 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 07L.

Współrzędne:

1:	51 41 38,4 N	019 22 21,9 E
2:	51 41 38,3 N	019 22 39,7 E
3:	51 41 27,5 N	019 22 39,5 E
4:	51 41 27,6 N	019 22 28,0 E
5:	51 41 22,8 N	019 22 27,9 E
6:	51 41 22,9 N	019 22 21,6 E
1:	51 41 38,4 N	019 22 21,9 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:
Ż1, Ż2, Ż3: 164 ft AGL/774 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, Ż2, Ż3: do DEC 2024.

6. Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE.

7. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż2, Ż3: dzienne - TAK, nocne - TAK.

Legal basis:

EPLL arrangement: 20230703.359.DSO.KM
PANSA arrangement: OSK.633.124.2023.289

Description:

Mobile cranes Ż1, Ż2, Ż3 installed for TAKENAKA EUROPE GmbH Sp. z o.o. are temporary aeronautical obstacles.

Location:

ul. Miele, Ksawerów

OLS location: inner horizontal surface.

Approximate location relative to approach path: cranes located 563 m before THR 07L measuring along RWY 07L/25R and 2430 m to the right of RWY 07L approach path.

Coordinates:

1:	51 41 38.4 N	019 22 21.9 E
2:	51 41 38.3 N	019 22 39.7 E
3:	51 41 27.5 N	019 22 39.5 E
4:	51 41 27.6 N	019 22 28.0 E
5:	51 41 22.8 N	019 22 27.9 E
6:	51 41 22.9 N	019 22 21.6 E
1:	51 41 38.4 N	019 22 21.9 E

Heights:

maximum heights:
Ż1, Ż2, Ż3: 164 ft AGL/774 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1, Ż2, Ż3: till DEC 2024.

Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, Ż3: day – YES, night – YES.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie EPLL: 20230906.456.DSO.KM

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.144.2023.350

2. Opis:

Posadowienie dźwigów kołowych Ż1, Ż2 do montażu i demontażu dźwigów stacjonarnych oraz dźwigów stacjonarnych S1, S2 dla firmy UNIBEP S.A., które stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Kusocińskiego 119-121, Łódź

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Przybliżona lokalizacja względem podejścia: dźwigi zlokalizowane 200 m przed THR 25R mierząc wzdłuż RWY 07L/25R i 3150 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 25R.

Współrzędne:

Ż1, Ż2 pracują w obszarze wyznaczonym przez punkty:

1:	51 44 59,0 N	019 23 18,9 E
2:	51 44 59,1 N	019 23 19,1 E
3:	51 44 58,7 N	019 23 19,4 E
4:	51 44 58,6 N	019 23 19,2 E
5:	51 44 59,9 N	019 23 21,4 E
6:	51 45 00,1 N	019 23 21,7 E
7:	51 44 59,6 N	019 23 21,9 E
8:	51 44 59,6 N	019 23 21,7 E
1:	51 44 59,0 N	019 23 18,9 E
S1:	51 44 59,1 N	019 23 18,2 E
S2:	51 44 59,8 N	019 23 20,9 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:
Ż1, Ż2: 201 ft AGL/817 ft AMSL
S1: 152 ft AGL/768 ft AMSL
S2: 123 ft AGL/739 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

S1, S2, Ż1, Ż2: do JUN 2024.

Legal basis:

EPLL arrangement: 20230906.456.DSO.KM

PANSA arrangement: OSK.633.144.2023.350

Description:

Mobile cranes Ż1 and Ż2 to installation for dismantling of construction cranes and construction cranes S1 and S2 for UNIBEP S.A. company, that are temporary aeronautical obstacles.

Location:

ul. Kusocińskiego 119-121, Łódź

OLS location: inner horizontal surface.

Approximate location relative to approach path: cranes located 200 m before THR 25R measuring along RWY 07L/25R and 3150 m to the right of RWY 25R approach path.

Coordinates:

Ż1, Ż2 working in the area defined by the points:

1:	51 44 59.0 N	019 23 18.9 E
2:	51 44 59.1 N	019 23 19.1 E
3:	51 44 58.7 N	019 23 19.4 E
4:	51 44 58.6 N	019 23 19.2 E
5:	51 44 59.9 N	019 23 21.4 E
6:	51 45 00.1 N	019 23 21.7 E
7:	51 44 59.6 N	019 23 21.9 E
8:	51 44 59.6 N	019 23 21.7 E
1:	51 44 59.0 N	019 23 18.9 E
S1:	51 44 59.1 N	019 23 18.2 E
S2:	51 44 59.8 N	019 23 20.9 E

Heights:

maximum heights:
Ż1, Ż2: 201 ft AGL/817 ft AMSL
S1: 152 ft AGL/768 ft AMSL
S2: 123 ft AGL/739 ft AMSL

Expected time of operation:

S1, S2, Ż1, Ż2: till JUN 2024.

6. **Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE.**

Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO.

7. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1, Ż2, S1, S2 : dzienne - TAK, nocne - TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, S1, S2 : day – YES, night – YES.

IV.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie EPLL: 20230925.485.DSO.KM
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.153.2023.371

Legal basis:

EPLL arrangement: 20230925.485.DSO.KM
PANSA arrangement: OSK.633.153.2023.371

2. **Opis:**

Posadowienie żurawia wieżowego Ż1 BUNGEE Sp. z o.o., który stanowi tymczasową przeszkodę lotniczą.

Description:

Tower crane Ż1 for BUNGEE Sp. z o.o. is temporary aeronautical obstacle.

3. **Lokalizacja:**

al. Bandurskiego, Łódź

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Przybliżona lokalizacja względem podejścia: żuraw zlokalizowany 2508 m przed THR 25R mierząc wzdłuż RWY 07L/25R i 2980 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 25R.

Współrzędne:

Ż1: 51 45 22,7 N 019 25 34,7 E

Location:

al. Bandurskiego, Łódź

OLS location: inner horizontal surface.

Approximate location relative to approach path: crane located 2508 m before THR 25R measuring along RWY07L/25R and 2980 m to the right of RWY 25R approach path.

Coordinates:

Ż1: 51 45 22.7 N 019 25 34.7 E

4. **Wysokości:**

maksymalne wysokości:
Ż1: 192 ft AGL/842 ft AMSL

Heights:

maximum heights:
Ż1: 192 ft AGL/842 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

Ż1: do OCT 2025.

Expected time of operation:

Ż1: till OCT 2025.

6. **Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE**

Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO

7. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1: dzienne - TAK, nocne - TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement: 105/23.

- KONIEC -

This Supplement replaces Supplement: 105/23.

- END -

I - OBSTACLE NUMBER
814 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

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 03/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZA – NOWA DĘBA

1. TERMINY

25 JAN – 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

3. STREFA CZASOWO WYDZIELONA

Strefa wyznaczona na potrzeby lotów wojskowych statków powietrznych. W czasie aktywności strefy - przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS476

Granice poziome:

1.	50 29 24 N	021 33 56 E
2.	50 45 59 N	021 56 54 E
3.	50 44 21 N	022 07 56 E
4.	50 31 00 N	022 19 03 E
5.	50 25 11 N	022 02 26 E
6.	50 22 37 N	021 45 13 E
7.	50 26 30 N	021 41 02 E
1.	50 29 24 N	021 33 56 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL

Górna granica: FL 245

oraz strefy EPD25, EPD26 – zgodnie z AIP Polska.

3.1 STREFA FBZ (FLIGHT PLAN BUFFER ZONE)

EPTS476Z

Granice poziome:

1.	50 48 42 N	021 57 00 E
2.	50 46 48 N	022 09 51 E
3.	50 45 59 N	022 11 20 E
4.	50 31 36 N	022 23 18 E
5.	50 30 17 N	022 23 12 E
6.	50 29 01 N	022 22 01 E
7.	50 22 37 N	022 03 53 E
8.	50 19 51 N	021 45 02 E
9.	50 20 25 N	021 42 32 E
10.	50 24 34 N	021 38 01 E
11 .	50 27 32 N	021 30 40 E
12.	50 29 06 N	021 29 36 E
13.	50 30 32 N	021 29 57 E
14.	50 48 19 N	021 54 35 E
1.	50 48 42 N	021 57 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

AREAS OF AERIAL ACTIVITIES – NOWA DĘBA

DATES

25 JAN – 31 DEC 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

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

TEMPORARY SEGREGATED AREA

The area is designated for the flights of military aircraft. During the activity of the area the airspace is unclassified.

EPTS476

Lateral limits:

1.	50 29 24 N	021 33 56 E
2.	50 45 59 N	021 56 54 E
3.	50 44 21 N	022 07 56 E
4.	50 31 00 N	022 19 03 E
5.	50 25 11 N	022 02 26 E
6.	50 22 37 N	021 45 13 E
7.	50 26 30 N	021 41 02 E
1.	50 29 24 N	021 33 56 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL

Upper limit: FL 245

and EPD25, EPD26 – as detailed in the AIP Poland.

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTS476Z

Lateral limits:

1.	50 48 42 N	021 57 00 E
2.	50 46 48 N	022 09 51 E
3.	50 45 59 N	022 11 20 E
4.	50 31 36 N	022 23 18 E
5.	50 30 17 N	022 23 12 E
6.	50 29 01 N	022 22 01 E
7.	50 22 37 N	022 03 53 E
8.	50 19 51 N	021 45 02 E
9.	50 20 25 N	021 42 32 E
10.	50 24 34 N	021 38 01 E
11 .	50 27 32 N	021 30 40 E
12.	50 29 06 N	021 29 36 E
13.	50 30 32 N	021 29 57 E
14.	50 48 19 N	021 54 35 E
1.	50 48 42 N	021 57 00 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

3.2 Restrykcje EU

EUTS476R: not available for traffic

EUTS476ZR: not available for traffic

EU Restrictions

EUTS476R: not available for traffic

EUTS476ZR: not available for traffic

4. ORGANIZATOR LOTÓW

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

Tel.: +48-261-821-658, +48-261-821-105, +48-261-821-024

FLIGHTS ORGANISER

Command of Air Traffic Service of Polish Armed Forces

Phones: +48-261-821-658, +48-261-821-105, +48-261-821-024

5. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

5.1 Załogi statków powietrznych wykonujące loty powyżej FL 95 poza strefą będą utrzymywały łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru (ACC/OAT) zgodnie z MIL AIP Polska.

5.2 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefie EPTS476 oraz EPD będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Sił Zbrojnych RP.

MAINTAINING RADIO COMMUNICATION

Crews conducting flights above FL 95 outside the area without the areas will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of OAT/ACC in accordance with MIL AIP Poland.

Crews conducting flights within the EPTS476 and EPD will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of the Polish Military Forces.

6. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Strefa EPTS476 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności służb ACC WARSZAWA, FIS WARSZAWA i FIS KRAKÓW.

6.2 Podczas aktywności EPTS476 mogą być jednocześnie aktywne strefy EPTS03 i EPTS05.

6.3 Loty statków powietrznych w strefie EPTS476 z prędkością nie większą niż 250 kt IAS powinny być 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 strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

6.4 Loty statków powietrznych w strefie EPTS476 z prędkością powyżej 250 kt IAS powinny być wykonywane z utrzymywaniem 2,5 NM bufora poziomego oraz odległości 500 ft od dolnej i górnej granicy strefy.

6.5 Strefa EPTS476 podlega procedurze zamawiania i aktywacji przez przedstawiciela Jednostki Wojskowej wskazanego przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt. 8 oraz pkt. 9.1.

6.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-261-828-131/132, +48-22-574-5711.

Patrz: mapa.

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTS476 is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA ACC, WARSZAWA FIS and KRAKÓW FIS.

Areas EPTS03 and EPTS05 may be used at the same time during the activity of EPTS 476.

Flights within the EPTS476 shall be conducted 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.

Flights within the EPTS476 area at speeds greater than 250 kt IAS are obliged to maintain a distance of 500 ft from the upper and lower limits of the area and a horizontal buffer of 2.5 NM within the area.

The EPTS476 is to be requested and activated/deactivated by the representatives of Military Unit indicated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 items 8 and 9.1.

Detailed information on the actual activity times of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-261-828-131/132, +48-22-574-5711.

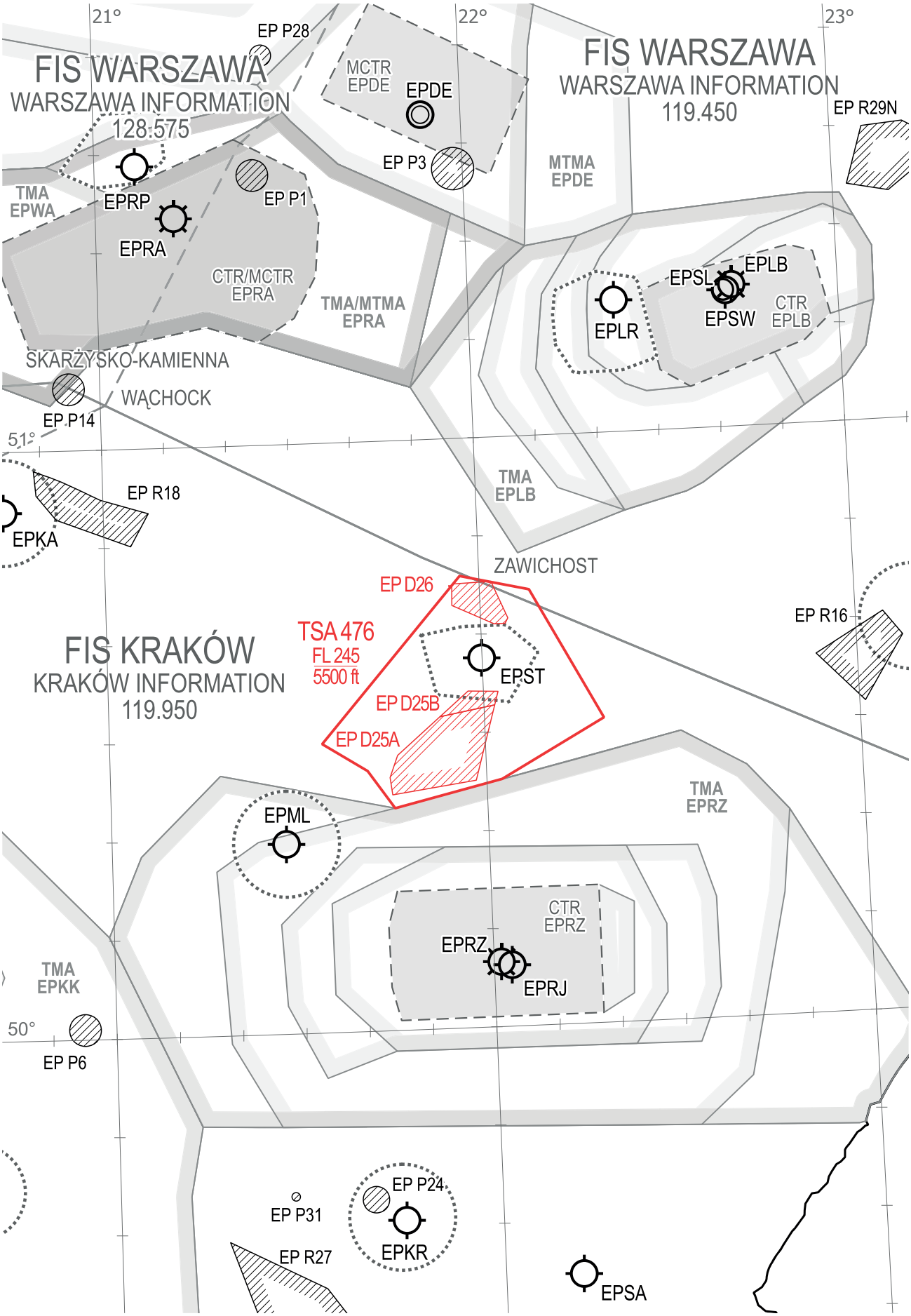
See: chart.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 01/23.

This Supplement replaces Supplement 01/23.

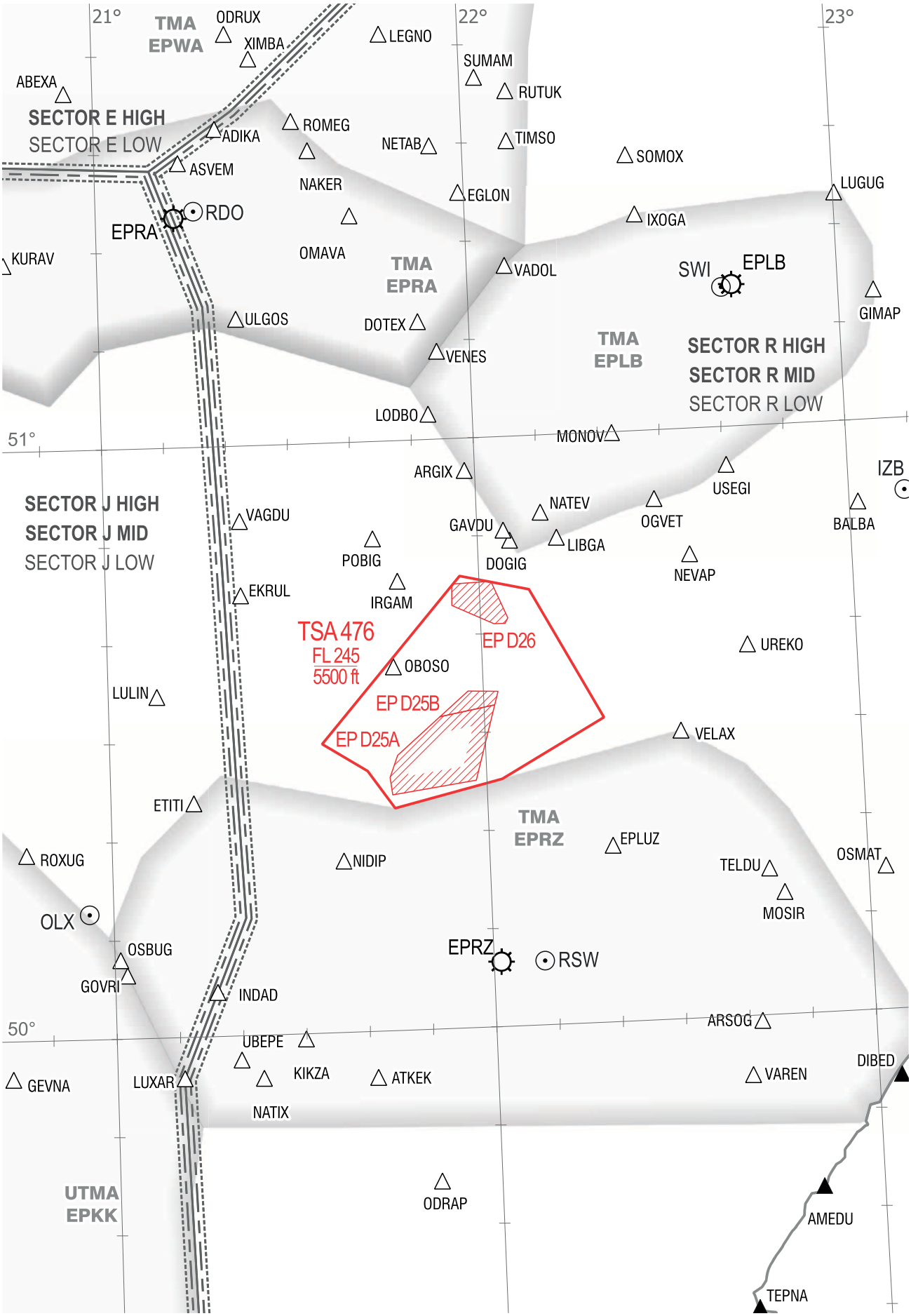
- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 04/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

ZABEZPIECZENIE OPERACJI LOTNICZYCH W REJONIE POLIGONU WĘDRZYN (EPD27)

1. TERMINY

25 JAN – 31 DEC 2024
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE (EPTS468 - 469)

Strefy wyznaczone na potrzeby zabezpieczenia ćwiczeń wojskowych. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana. Loty w strefach czasowo wydzielonych mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w ćwiczeniach.

EPTS468

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 13 NM i środku w punkcie: 52 23 42 N 015 13 13 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

EPTS469

Granice poziome:

1. 52 41 01 N 015 29 22 E
2. dalej łuk o promieniu 20 NM i środku w punkcie: 52 23 42 N 015 13 13 E
3. 52 34 54 N 014 46 09 E
1. 52 41 01 N 015 29 22 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 165

3.1 STREFA FBZ (FLIGHT PLAN BUFFER ZONE)

EPTS469Z

Granice poziome:

1. 52 39 07 N 014 41 05 E
2. 52 46 13 N 015 30 54 E
3. 52 39 35 N 015 45 15 E
4. 52 33 15 N 015 51 14 E
5. 52 24 04 N 015 54 11 E
6. 52 14 33 N 015 51 40 E
7. 52 06 31 N 015 43 06 E
8. 52 01 09 N 015 31 16 E
9. 51 58 46 N 015 18 06 E

SAFEGUARDING THE AIR OPERATIONS WITHIN MILITARY TRAINING AREA WĘDRZYN (EPD27)

DATES

25 JAN – 31 DEC 2024
Total activity time of the area will not exceed 90 days.

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY SEGREGATED AREAS (EPTS468 - 469)

Areas segregated for safeguarding military exercises. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Flights within the temporary segregated areas may be conducted only by aircraft participating in the exercise.

EPTS468

Lateral limits:

Circle of 13 NM radius centred at point: 52 23 42 N 015 13 13 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EPTS469

Lateral limits:

1. 52 41 01 N 015 29 22 E
2. then arc of 20 NM radius and centered at point: 52 23 42 N 015 13 13 E
3. 52 34 54 N 014 46 09 E
1. 52 41 01 N 015 29 22 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 165

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTS469Z

Lateral limits:

1. 52 39 07 N 014 41 05 E
2. 52 46 13 N 015 30 54 E
3. 52 39 35 N 015 45 15 E
4. 52 33 15 N 015 51 14 E
5. 52 24 04 N 015 54 11 E
6. 52 14 33 N 015 51 40 E
7. 52 06 31 N 015 43 06 E
8. 52 01 09 N 015 31 16 E
9. 51 58 46 N 015 18 06 E

10. 51 59 35 N	015 02 45 E
11. 52 03 13 N	014 49 59 E
12. 52 08 32 N	014 40 46 E
13. 52 10 45 N	014 43 17 E
14. 52 18 44 N	014 37 14 E
15. 52 29 44 N	014 38 08 E
16. 52 34 03 N	014 40 23 E
17. 52 35 08 N	014 36 54 E
1. 52 39 07 N	014 41 05 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 165

3.2 RESTRYKCJE EU

EPTS469R:
Not available for traffic

EPTS469ZR:
Not available for traffic

4. ORGANIZATOR

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP
Oddział Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
Tel.: +48-22-261-821-658,
+48-22-261-821-105,
+48-22-261-821-024

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

5.1 Strefy EPTS468 - 469 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS POZNAŃ oraz ACC WARSZAWA.

5.2 Podczas szkolenia wykorzystywana będzie strefa niebezpieczna EPD27.

5.3 Załogi wykonujące loty w EPTS468 - 469 oraz EPD27 będą utrzymywały łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Sił Zbrojnych RP.

5.4 Załogi statków powietrznych wykonujące loty powyżej FL 95 poza strefą czasowo wydzieloną (EPTS469) będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru OAT ACC WARSZAWA na częstotliwościach opublikowanych w AIP ENR 2.1.2.

5.5 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w ramach ćwiczenia mają obowiązek omijania aktywnych stref niebezpiecznych (EPD) niewykorzystywanych podczas ćwiczenia oraz stref zakazanych (EPP) i ograniczonych (EPR).

5.6 Trasy MRT23, MRT134, MRT135, MRT136 oraz strefa EPTRA160 mogą być aktywowane z wyłączeniem EPTS468.

5.7 Przeloty statków powietrznych do stref EPTS468 - 469 będą wykonywane po trasach wymienionych w planach lotu (FPL).

5.8 Strefy będą zamawiane, aktywowane i dezaktywowane w AMC Polska przez przedstawiciela Jednostki Wojskowej wskazanego przez organizatora zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.1.

5.9 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w strefach z prędkością nie większą niż 250 kt IAS powinny być 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 strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic stref, bez ich naruszania.

5.10 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w wydzielonych strefach z prędkością większą niż 250 kt są zobowiązane do utrzymywania buforów wewnętrznych 2,5 NM od przestrzeni niewykorzystywanej na potrzeby ćwiczenia oraz 500 ft od górnej i dolnej granicy.

5.11 Wszystkie loty statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniu należy planować jako OAT dodając w polu 18 planu lotu (FPL) dopisek – "WĘDRZYN 2024".

5.12 Wszystkie FPL OAT należy dodatkowo wysyłać na adres EPWWZEZX.

10. 51 59 35 N	015 02 45 E
11. 52 03 13 N	014 49 59 E
12. 52 08 32 N	014 40 46 E
13. 52 10 45 N	014 43 17 E
14. 52 18 44 N	014 37 14 E
15. 52 29 44 N	014 38 08 E
16. 52 34 03 N	014 40 23 E
17. 52 35 08 N	014 36 54 E
1. 52 39 07 N	014 41 05 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 165

EU RESTRICTIONS

EPTS469R:
Not available for traffic

EPTS469ZR:
Not available for traffic

ORGANISER

Command of Air Traffic Service of Polish Armed Forces
Air Traffic Management Branch
Phones: +48-22-261-821-658,
+48-22-261-821-105,
+48-22-261-821-024

ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

The areas EPTS468 - 469 are segregated within the area of responsibility of POZNAŃ FIS and WARSZWA ACC.

During the exercise EPD27 will be used.

Crews conducting flights within EPTS468 - 469 and EPD27 will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of the Polish Military Forces.

Crews conducting flights above FL 95 outside the temporary segregated area (EPTS469) will maintain radio communication with relevant WARSZAWA OAT ACC sectors on the frequencies published in AIP Poland ENR 2.1.2.

Crews participating in the exercise are to avoid active danger areas (EPD) not used during the exercise, as well as prohibited (EPP) and restricted (EPR) areas.

The MRT23, MRT134, MRT135, MRT136 routes and EPTRA160 may be activated excluding EPTS468.

Aircraft flights to EPTS468 - 469 areas will be performed along routes specified in flight plans (FPL).

The areas are to be requested, activated/deactivated by the Military Unit representative designated by the organiser in accordance with procedures published in AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.

Crews of aircraft conducting flights within the areas at speeds not greater than 250 kt IAS shall conduct the flights under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries and without infringing them.

Crews of aircraft flying at speeds greater than 250 kt within the segregated areas are obliged to maintain inner buffers of 2.5 NM from airspace not used for the purposes of the exercise and 500 ft from the lower and upper area limits.

All flights of aircraft participating in the exercise shall be planned as OAT with a remark "WĘDRZYN 2024" in item 18 of the FPL.

All OAT flight plans shall be additionally sent to EPWWZEZX.

6. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTS468 - 469 będą dostępne w AMC Polska (ASM 3), tel.: +48-22-574-5711, +48-261-828-131 – 132.

Patrz: mapy.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 03/23.

- KONIEC -

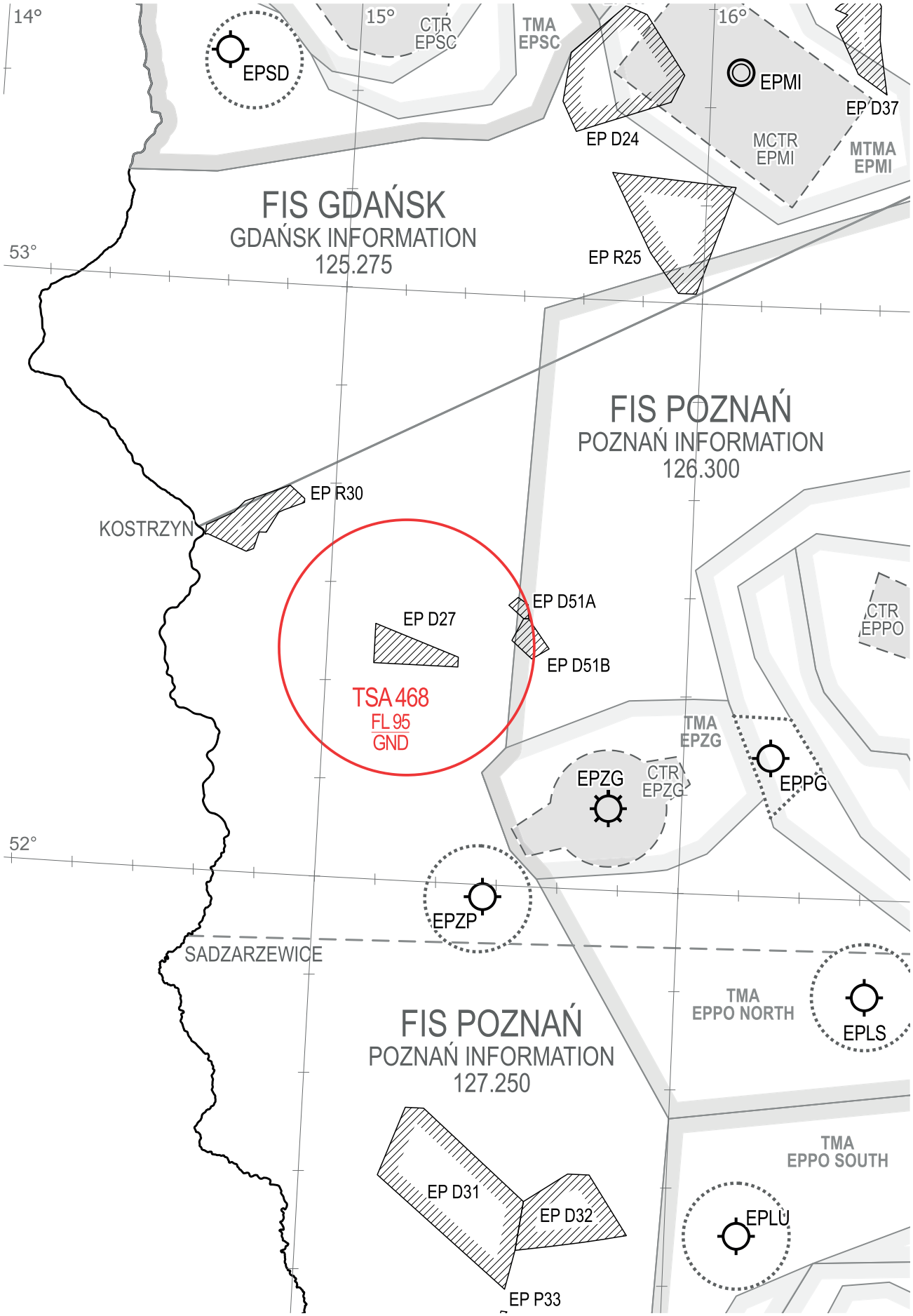
ADDITIONAL INFORMATION

Detailed information on the real activity times of the areas EPTS468 - 469 will be available from AMC Poland (ASM 3), phone: +48-22-574- 5711, +48-261-828-131 – 132.

See: charts.

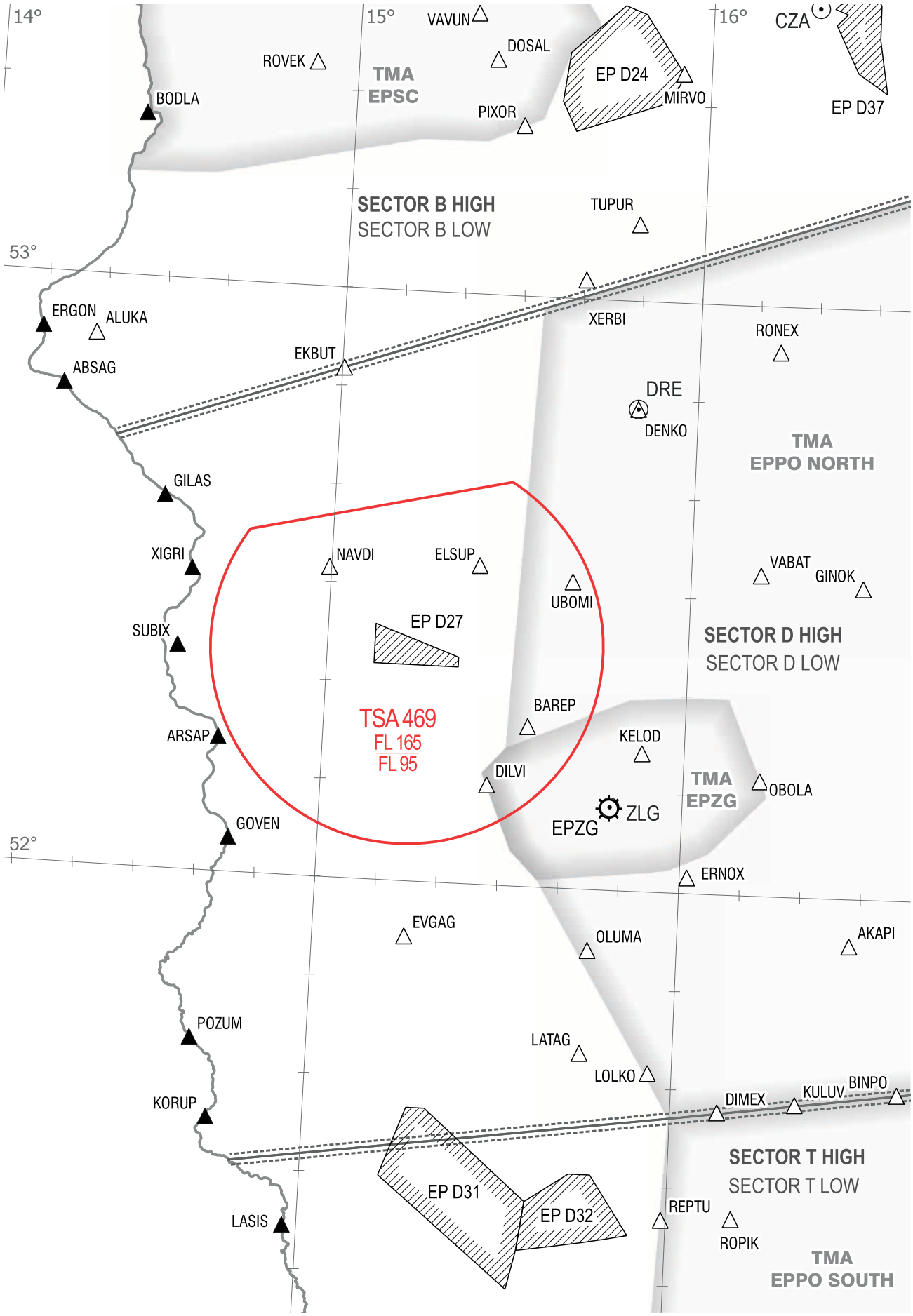
This Supplement replaces Supplement 03/23.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 05/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZA W REJONIE POLIGONU ORZYSZ

1. TERMIN

25 JAN – 31 DEC 2024
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS474A

Granice poziome:

1.	54 06 49 N	021 35 25 E
2.	54 05 52 N	022 29 01 E
3.	53 55 52 N	022 28 30 E
4.	53 56 49 N	021 35 12 E
1.	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:

1.	53 56 49 N	021 35 12 E
2.	53 55 52 N	022 28 30 E
3.	53 46 29 N	022 28 02 E
4.	53 45 47 N	021 51 22 E
5.	53 43 45 N	021 34 55 E
1.	53 56 49 N	021 35 12 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 145

EPTS475

Granice poziome:

1.	53 46 29 N	022 28 02 E
2.	53 42 28 N	022 35 57 E
3.	53 25 36 N	022 30 05 E
4.	53 26 04 N	021 34 41 E
5.	53 43 45 N	021 34 55 E
6.	53 45 47 N	021 51 22 E
1.	53 46 29 N	022 28 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 245

AERIAL ACTIVITIES - MILITARY TRAINING AREA ORZYSZ

DATES

25 JAN – 31 DEC 2024
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:

1.	54 06 49 N	021 35 25 E
2.	54 05 52 N	022 29 01 E
3.	53 55 52 N	022 28 30 E
4.	53 56 49 N	021 35 12 E
1.	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:

1.	53 56 49 N	021 35 12 E
2.	53 55 52 N	022 28 30 E
3.	53 46 29 N	022 28 02 E
4.	53 45 47 N	021 51 22 E
5.	53 43 45 N	021 34 55 E
1.	53 56 49 N	021 35 12 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 145

EPTS475

Lateral limits:

1.	53 46 29 N	022 28 02 E
2.	53 42 28 N	022 35 57 E
3.	53 25 36 N	022 30 05 E
4.	53 26 04 N	021 34 41 E
5.	53 43 45 N	021 34 55 E
6.	53 45 47 N	021 51 22 E
1.	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

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

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.

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.

4. ORGANIZATOR

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

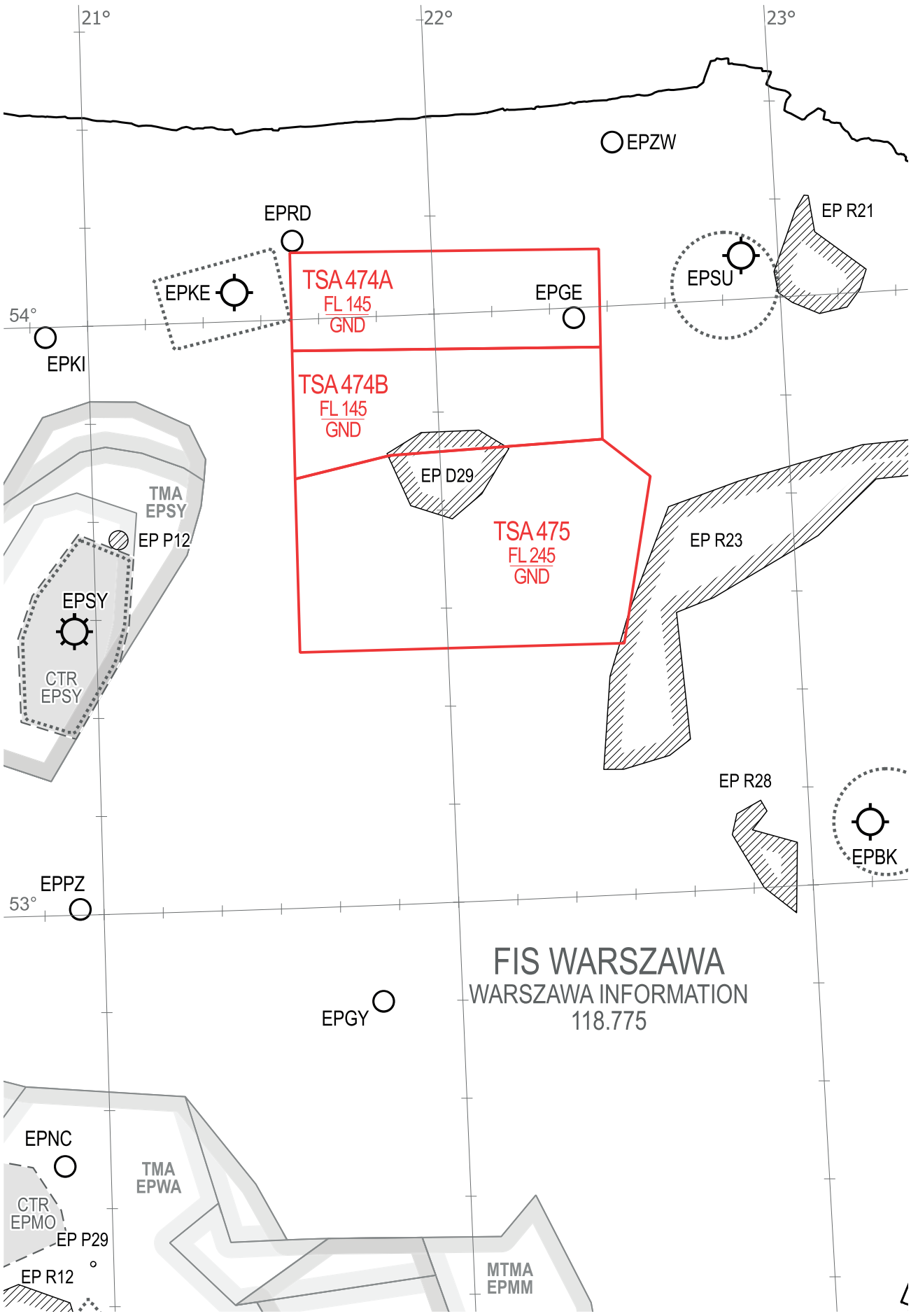
Tel.: +48-261-821-658.

ORGANISER

Command of Air Traffic Service of Polish Armed Forces

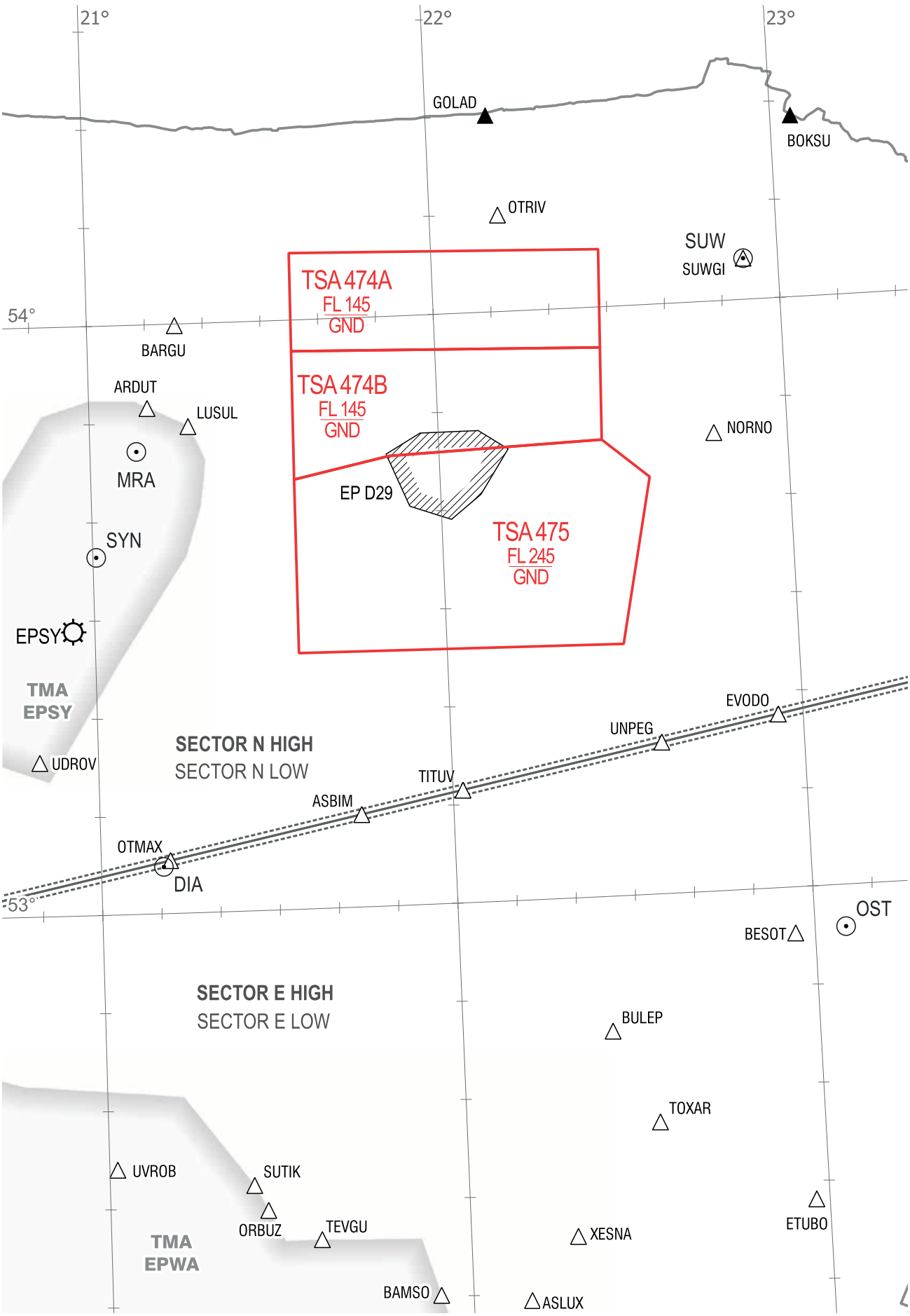
Phone: +48-261-821-658.

5.	**INFORMACJE DODATKOWE:**	**ADDITIONAL INFORMATION**
5.1	Strefy EPTS474 A, B - 475 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA i/lub ACC WARSZAWA.	The EPTS474 A, B - 475 are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS and/or WARSZAWA ACC.
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.	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.
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.	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.
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	Podczas działalności wykorzystywana będzie strefa EPD29. Jednocześnie mogą być aktywne strefy EPTS2 A, B, C, D.	During the exercise EPD29 will be used. EPTS2 A, B, C, D can be active simultaneously.
5.6	Loty w EPTS2 A, B, C, D mogą odbywać się z ominięciem aktywnej strefy EPTS475.	Flights with in EPTS2 A, B, C, D should be conducted bypassing the active EPTS475.
5.7	Załogi wykonujące loty w EPTS, EPD będą utrzymywały łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Sił Zbrojnych RP.	Crews of aircraft conducting flights within the EPTS, EPD will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of the Polish Military Forces.
5.8	Loty z lotnisk bazowania do/z rejonów ćwiczeń będą wykonywane na podstawie planu lotu (FPL).	Flights from base aerodromes to/from exercise areas will be conducted according to the flight plan (FPL).
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 Powietrznego, tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.	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.
5.10	Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.	Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.
	Patrz: mapy.	See: charts.
	Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 82/23.	**This Supplement replaces Supplement 82/23.**
	- KONIEC -	**- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 06/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**17 APR 2024**

LOTY RPA TYPU MALE Z LOTNISKA MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)

1. TERMIN

25 JAN - 17 APR 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

EPTR640

Przestrzeń klasy C. Organ odpowiedzialny: ACC OAT EPWW.

Granice poziome:

1.	52 14 55 N	021 57 13 E
2.	52 16 56 N	022 36 43 E
3.	52 34 22 N	022 42 01 E
4.	52 34 47 N	022 12 34 E
5.	52 29 49 N	022 10 49 E
6.	52 25 45 N	022 04 45 E
7.	52 25 59 N	021 51 34 E
1.	52 14 55 N	021 57 13 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 145

EPTR641

Przestrzeń klasy D. Organ odpowiedzialny: MIL APP EPMM.

Granice poziome:

1.	52 25 59 N	021 51 34 E
2.	52 05 40 N	022 01 54 E
3.	52 04 02 N	022 00 31 E
4.	52 03 39 N	021 37 35 E
5.	52 07 17 N	021 37 21 E
6.	52 10 59 N	021 27 39 E
7.	52 17 00 N	021 26 15 E
8.	52 20 01 N	021 23 36 E
9.	52 19 46 N	021 20 04 E
10.	52 26 15 N	021 35 54 E
1.	52 25 59 N	021 51 34 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Górna granica: FL 105

4. ORGANIZATOR

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP

RPA MALE FLIGHTS FROM MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM) AERODROME

DATES

25 JAN - 17 APR 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA EPTR640:

EPTR640

Class C airspace. Responsible authority: EPWW OAT ACC.

Lateral limits:

1.	52 14 55 N	021 57 13 E
2.	52 16 56 N	022 36 43 E
3.	52 34 22 N	022 42 01 E
4.	52 34 47 N	022 12 34 E
5.	52 29 49 N	022 10 49 E
6.	52 25 45 N	022 04 45 E
7.	52 25 59 N	021 51 34 E
1.	52 14 55 N	021 57 13 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 145

EPTR641

Class D airspace. Responsible authority: EPMM MIL APP.

Lateral limits:

1.	52 25 59 N	021 51 34 E
2.	52 05 40 N	022 01 54 E
3.	52 04 02 N	022 00 31 E
4.	52 03 39 N	021 37 35 E
5.	52 07 17 N	021 37 21 E
6.	52 10 59 N	021 27 39 E
7.	52 17 00 N	021 26 15 E
8.	52 20 01 N	021 23 36 E
9.	52 19 46 N	021 20 04 E
10.	52 26 15 N	021 35 54 E
1.	52 25 59 N	021 51 34 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: FL 105

ORGANISER

Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces

5.	**INFORMACJE DODATKOWE:**	**ADDITIONAL INFORMATION**
5.1	Strefa EPTR640 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności służby ACC WARSZAWA. Strefa EPTR641 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności służby APP WARSZAWA.	Area EPTR640 is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA ACC. Area EPTR641 is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA APP.
5.2	Przestrzeń powietrzna w strefie EPTR640 jest przestrzenią klasy C i nie posiada opublikowanych FBZ, co oznacza, że możliwe jest planowanie ruchu GAT przez strefę. Plany lotów kolizyjne z aktywną strefą nie będą odrzucane.	The airspace in area EPTR640 is Class C airspace and has no published FBZs, which means that it is possible to plan GAT traffic through the area. Flight plans in conflict with the active area will not be rejected.
5.3	Przestrzeń powietrzna w strefie EPTR641 jest przestrzenią klasy D i nie posiada opublikowanych FBZ co oznacza, że możliwe jest planowanie ruchu GAT przez strefę. Plany lotów kolizyjne z aktywną strefą nie będą odrzucane.	The airspace in area EPTR641 is Class D airspace and has no published FBZs, which means that it is possible to plan GAT traffic through the area. Flight plans in conflict with the active area will not be rejected.
5.4	Loty w strefach EPTR640-641 będą wykonywane z wykorzystaniem RPA klasy MALE.	Flights in areas EPTR640-641 will be performed using a MALE RPA.
5.5	RPA MALE wewnątrz EPTR640 będzie utrzymywał łączność z ACC OAT WARSZAWA. Loty innych statków powietrznych są możliwe po uzyskaniu zgody organu ACC OAT WARSZAWA.	The MALE RPA inside EPTR640 will maintain communication with WARSZAWA OAT ACC. Flights of other aircraft are possible after obtaining permission from the WARSZAWA OAT ACC unit.
5.6	RPA MALE wewnątrz EPTR641 będzie utrzymywał łączność z LOSRL Mińsk Mazowiecki lub ACC OAT WARSZAWA – po koordynacji pomiędzy zainteresowanymi organami. Loty innych statków powietrznych w strefie EPTR641 możliwe tylko po uzyskaniu zgody LOSRL Mińsk Mazowiecki.	The MALE RPA inside EPTR641 will maintain communication with the Mińsk Mazowiecki LOSRL (Military Aerodrome ATS Unit) or WARSZAWA OAT ACC – after coordination between the concerned units. Flights of other aircraft within area EPTR641 are possible only after permission from Mińsk Mazowiecki LOSRL.
5.7	RPA będzie utrzymywał odległości od granic stref zgodne z tabelą minimalnych odległości – AIP Polska ENR 5.2.1, pkt. 11.	RPA will maintain distances from the area limits in accordance with the table of minimum distances – AIP Poland ENR 5.2.1, point 11.
5.8	Strefy EPTR640-641 mogą być aktywowane wyłącznie na potrzeby lotów RPA typu MALE na czas odlotu z EPMM i przylotu do EPMM lub w celu wykonania przelotu przez strefy.	Areas EPTR640-641 can only be activated for MALE RPA flights departing from EPMM and arriving at EPMM or to overfly the areas.
5.9	Strefy EPTR640-641 zostaną umieszczone w AUP na stałe. Strefy EPTR640-641 mogą być aktywowane w całym zakresie wysokości wyłącznie na czas odlotu z EPMM i przylotu do EPMM.	Areas EPTR640-641 will be placed in the AUP permanently. Areas EPTR640-641 can be activated in the entire altitude band only for the time of departure from EPMM and arrival at EPMM.
5.10	Strefy EPTR640-641 podlegają procedurze aktywacji w AMC Polska przed startem RPA MALE z EPMM, zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację stref EPTR640-641 przed odlotem RPA MALE z EPMM jest MIL ARO EPMM. LOSRL Mińsk Mazowiecki informuje APP WARSZAWA o opóźnieniach operacji wynoszących 10 minut lub więcej.	Areas EPTR640-641 are subject to the activation procedure at AMC Poland before the departure of the MALE RPA from EPMM, as detailed in AIP Poland ENR 5.2.1. The entity responsible for the activation of areas EPTR640-641 before departure of the MALE RPA from EPMM is the EPMM MIL ARO. Mińsk Mazowiecki LOSRL informs WARSZAWA APP about operational delays of 10 minutes or more.
a.	Przed odlotem AMC Polska uzgadnia aktywację strefy EPTR641 z APP WARSZAWA, które może ograniczyć lub opóźnić aktywację w zależności od sytuacji operacyjnej.	Before departure, AMC Poland agrees the activation of area EPTR641 with WARSZAWA APP which may limit or delay the activation depending on the operational situation.
b.	Odlot statku powietrznego RPA MALE z EPMM może odbyć się poza TMA Warszawa i EPTR641, wewnątrz MTMA Mińsk Mazowiecki, przy braku zgody ze strony APP WARSZAWA na aktywację strefy EPTR641.	Departure of the MALE RPA from EPMM may take place outside Warszawa TMA and EPTR641, inside Mińsk Mazowiecki MTMA, in the absence of permission from WARSZAWA APP for the activation of area EPTR641.
c.	Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację i dezaktywację stref EPTR640 i EPTR641 podczas dolotu RPA MALE zgodnie z przyjętymi procedurami jest ACC OAT Warszawa, który uzgadnia każdorazowo aktywację strefy EPTR641 z APP WARSZAWA.	The entity responsible for the activation and deactivation of areas EPTR640 and EPTR641 during arrival of MALE RPA in accordance with the adopted procedures is Warszawa OAT ACC which agrees each time the activation of area EPTR641 with WARSZAWA APP.
d.	Strefa EPTR641 może być jednorazowo aktywowana na czas do 30 minut, a jej przedłużenie wymaga ponownego uzgodnienia z APP WARSZAWA.	Area EPTR641 can be activated once for up to 30 minutes, and its extension requires a re-agreement with WARSZAWA APP.
e.	Strefa EPTR641 powinna być dezaktywowana niezwłocznie po zakończeniu lotu w strefie.	Area EPTR641 should be deactivated immediately after completing the flight in the area.
f.	Podmiotem odpowiedzialnym za aktywacje i dezaktywacje strefy EPTR640 na potrzeby przelotu jest ACC OAT WARSZAWA.	The entity responsible for the activation and deactivation of area EPTR640 for the purpose of overfly is WARSZAWA OAT ACC.
5.11	Dolot statku powietrznego RPA MALE do EPMM może być wykonany z ominięciem TMA Warszawa, wewnątrz MTMA Mińsk Mazowiecki (zniżanie po osiągnięciu punktu ASLUX) lub może być zastosowany holding w strefie EPTR640 w sytuacji braku zgody, bądź opóźnienia aktywacji EPTR641 ze strony APP WARSZAWA. Strefy EPTR640-641 nie posiadają priorytetu w stosunku do ćwiczeń wojskowych.	Arrival of the MALE RPA to EPMM can be made by avoiding the Warszawa TMA, inside Mińsk Mazowiecki MTMA (descent after reaching the ASLUX point) or holding in area EPTR640 can be used in the event of lack of permission or delay in activation of EPTR641 by WARSZAWA APP. Areas EPTR640-641 have no priority over military exercises.
5.12	Plany lotów RPA MALE z/do EPMM będą składane jako OAT przez punkty: a) dla odlotu z EPMM: TMM OAT DCT ASLUX DCT ETUBO …., b) dla dolotu do EPMM: … ETUBO DCT XESNA DCT ASLUX ….	The MALE RPA flight plans from/to EPMM will be submitted as OAT via points: a) for departure from EPMM: TMM OAT DCT ASLUX DCT ETUBO …., b) for arrival to EPMM: … ETUBO DCT XESNA DCT ASLUX ….
	Sytuacje awaryjne:	**Emergency situations:**
5.13	W przypadku utraty łączności radiowej w EPTR641 PIC (pilot-in-command – operator statku powietrznego) ustawi squawk 7600, podejmie próbę nawiązania łączności telefonicznej z kontrolerem LOSRL Mińsk Mazowiecki lub ACC OAT Warszawa i przekaże intencje.	In the event of loss of radio communication in EPTR641, the PIC (pilot-in-command – aircraft operator) will squawk 7600, attempt to establish telephone communication with the controller of Mińsk Mazowiecki LOSRL or Warszawa OAT ACC and communicate intentions.

W przypadku utraty łączności radiowej w pozostałych strefach PIC (pilot-in-command – operator statku powietrznego) ustawi squawk 7600, podejmie próbę nawiązania łączności telefonicznej ACC OAT Warszawa.

In the event of loss of radio communication in other areas, the PIC will squawk 7600 and attempt to establish telephone communication with Warszawa OAT ACC.

a. W przypadku całkowitej utraty łączności zastosowane zostaną standardowe procedury utraty łączności w warunkach IMC (zgodnie z PANS ATM Doc 4444).

In the event of a complete loss of communication, standard IMC communication loss procedures will be applied (in accordance with PANS ATM Doc 4444).

b. W przypadku utraty sterowania (Lost Link) poza MTMA EPMM / EPTR641 / EPTR640, RPA MALE ustawi squawk 7600 i wykona przelot po odwrotnej trasie wynikającej z planu lotu (reverse flight plan) do punktu ETUBO na ostatnim zezwolonym poziomie lotu, a następnie po osiągnięciu punktu ETUBO wykona zniżanie do FL 100 (spiral descend); dalej wykona przelot na FL 100 do punktu ASLUX, a po osiągnięciu punktu ASLUX wykona zniżanie do wysokości 3000 ft AMSL (spiral descend, right turns only). Po osiągnięciu wysokości 3000 ft dalszy lot będzie wykonywany zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim LoA i/lub szczegóły dotyczące lądowania zostaną uzgodnione między PIC RPA MALE a kontrolerem LOSRL Mińsk Mazowiecki. Podczas wykonywania procedury dotyczącej utraty sterowania (Lost Link) RPA MALE przez cały czas pozostaje w granicach dedykowanych stref lub MTMA/MCTR Mińsk Mazowiecki.

In case of loss of control (Lost Link) outside MTMA EPMM / EPTR641 / EPTR640, the MALE RPA will squawk 7600 and perform a reverse flight plan flight to the ETUBO point at the last cleared flight level, and then after reaching ETUBO will descend to FL 100 (spiral descend); then it will fly to FL 100 to the ASLUX point, and after reaching the ASLUX point it will descend to 3000 ft AMSL (spiral descend, right turns only). After reaching altitude of 3000 ft, the onward flight will be performed in accordance with the conditions set out in the relevant LoA and/or landing details will be agreed between the MALE RPA PIC and the LOSRL Mińsk Mazowiecki controller. During the Lost Link procedure, the MALE RPA remains within the dedicated zones or MTMA/MCTR Mińsk Mazowiecki at all times.

c. W przypadku utraty sterowania (Lost Link) wewnątrz MTMA/MCTR EPMM będzie ustawiony squawk 7600 i statek powietrzny będzie utrzymywać się wewnątrz MTMA/MCTR i wykona lot zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim porozumieniu z LOSRL Mińsk Mazowiecki.

In the event of loss of control (Lost Link) inside the EPMM MTMA/MCTR, the transponder code will be set to 7600 and the aircraft will stay inside the MTMA/MCTR and will perform the flight in accordance with the conditions specified in the relevant agreement with the Mińsk Mazowiecki LOSRL.

d. W przypadku utraty sterowania (Lost Link) podczas odlotu z EPMM w EPTR641 lub EPTR640 będzie ustawiony squawk 7600 i statek powietrzny wykonana lot do punktu ASLUX na ostatnio zezwolonym poziomie lotu lub wysokości lotu, a następnie statek powietrzny wykonana zniżanie do 3000 ft AMSL (spiral descend, right turns only) i dalszy lot do EPMM statek powietrzny wykona zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim LoA i/lub szczegóły dotyczące lądowania zostaną uzgodnione między PIC RPA MALE a kontrolerem LOSRL Mińsk Mazowiecki.

In the event of loss of control (Lost Link) during departure from EPMM, EPTR641 or EPTR640 will squawk 7600 and the aircraft will fly to the ASLUX point at the last cleared flight level or altitude, and then the aircraft will descend to 3000 ft AMSL (spiral descend, right turns only) and onward flight to EPMM, the aircraft will perform in accordance with the conditions set out in the relevant LoA and/or landing details will be agreed between the MALE RPA PIC and the Mińsk Mazowiecki LOSRL controller.

e. W przypadku wystąpienia awarii PIC ustawi squawk 7700, zadeklaruje sytuację awaryjną i przekaże intencje do odpowiedniej ATS. W przypadku niemożności utrzymania stabilności lotu RPA MALE zostanie skierowany w kierunku rejonów niezaludnionych i niezabudowanych.

In the event of a failure, the PIC will squawk 7700, declare an emergency and communicate the intentions to the appropriate ATS. In the event of inability to maintain flight stability the MALE RPA will be directed towards unpopulated and undeveloped areas.

f. W sytuacji zagrożenia ACFT i konieczności wylotu poza strefy lotów przewidziane dla operacji RPA MALE, PIC ustawi squawk 7700, zadeklaruje sytuację awaryjną i przekaże intencje do odpowiedniej ATS.

In the event that the ACFT is endeangered and has to exit the flight zones provided for MALE RPA operations, the PIC will squawk 7700, declare an emergency situation and report intentions to the appropriate ATS.

g. Powyższe uzgodnienia mogą zostać zmienione na podstawie bieżącej koordynacji pomiędzy PIC a zainteresowanymi ATS w zależności od rzeczywistej sytuacji operacyjnej.

The above arrangements may be changed on the basis of ongoing coordination between the PIC and the ATS concerned depending on the actual operational situation.

h. LOSRL Mińsk Mazowiecki lub odpowiednio ACC OAT poinformuje APP WARSZAWA o sytuacji awaryjnej podczas lotu RPA MALE pod swoją kontrolą w EPTR640 i EPTR641.

The Mińsk Mazowiecki LOSRL or OAT ACC respectively will inform WARSZAWA APP about an emergency situation during the MALE RPA flight under its control in EPTR640 and EPTR641.

5.14 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA", „RATOWNIK", o statusie HOSP, SAR, EMER, HEAD oraz AIR POLICING posiadają priorytet względem operacji RPA MALE w wydzielonych strefach.

Entry of public order service aircraft with the code "GARDA", "RATOWNIK", HOSP, SAR, EMER, HEAD and AIR POLICING have priority over MALE RPA operations in the segregated areas.

5.15 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

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

Patrz: mapa.

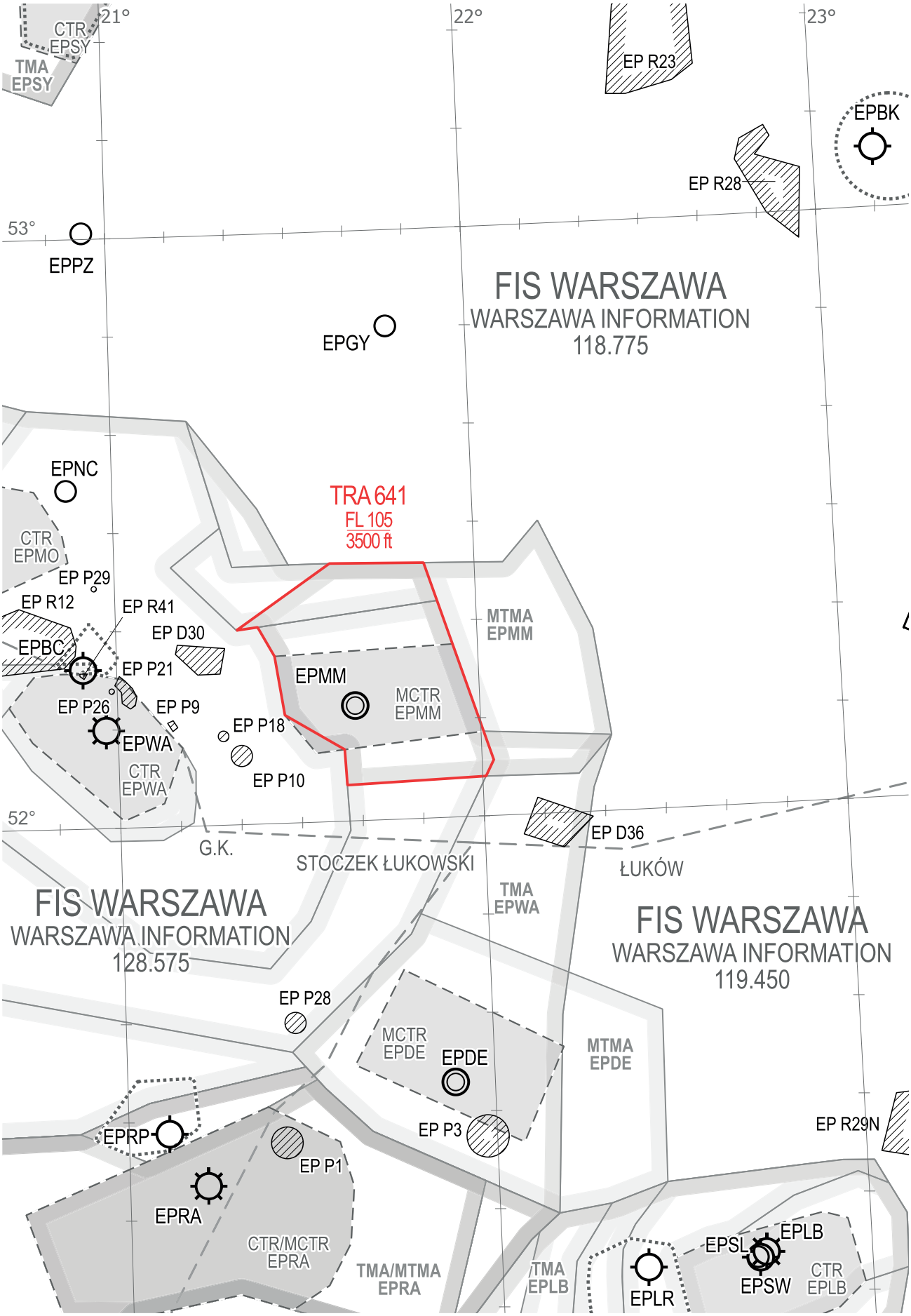
See: chart.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 39/23 oraz NOTAM N5571/23.

This Supplement replaces Supplement 39/23 and NOTAM D5571/23.

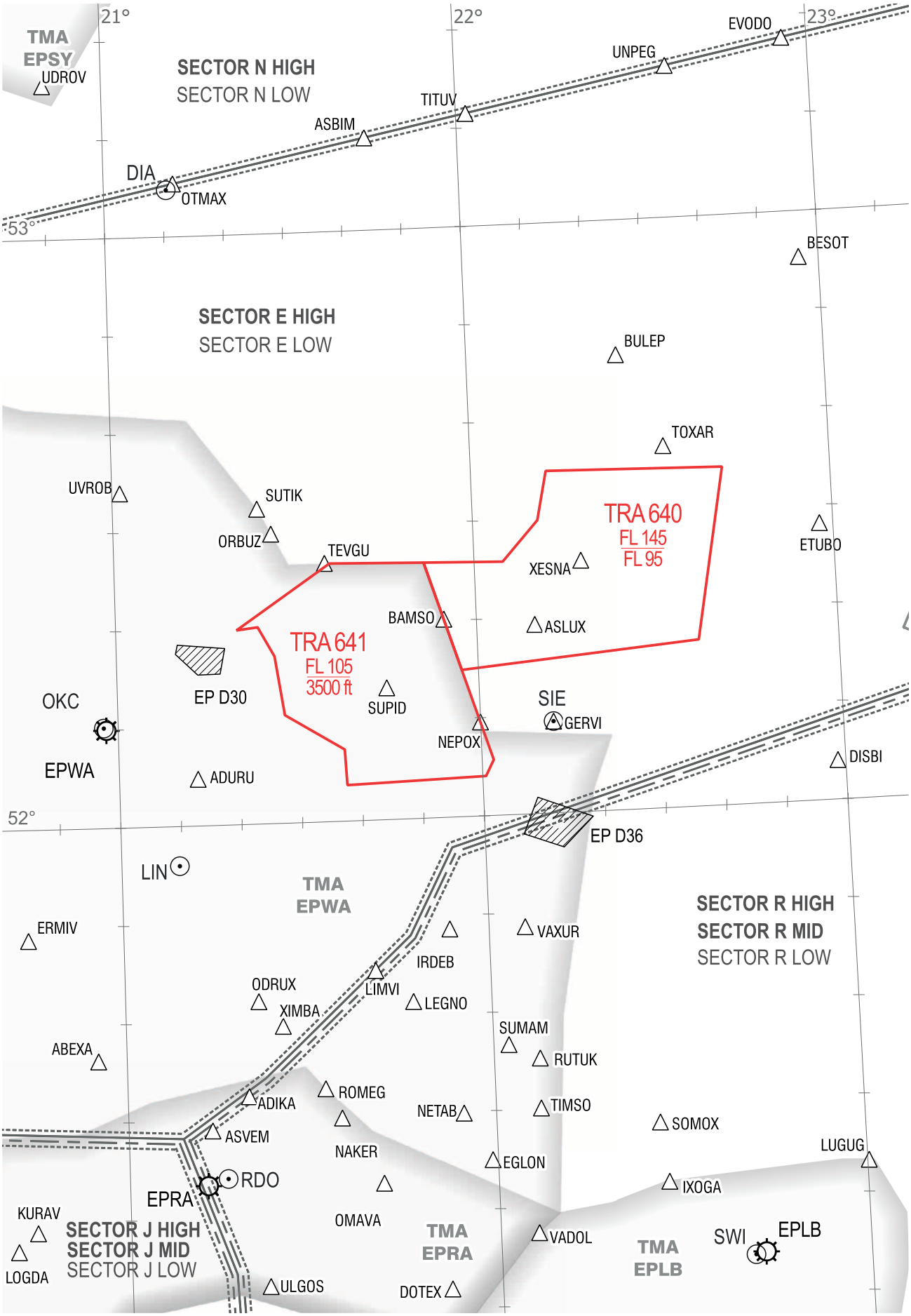
- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 07/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

DZIAŁANIA LOTNICTWA WOJSKOWEGO W CELU ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

1. TERMIN

25 JAN - 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS542

Granice poziome:

1. 53 48 33 N 022 54 48 E
2. 53 39 24 N 023 36 27 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
3. 52 12 10 N 023 21 45 E
4. 51 54 54 N 023 10 46 E
5. 51 56 43 N 022 58 55 E
6. 52 08 43 N 021 36 18 E
7. 52 10 44 N 021 34 32 E
1. 53 48 33 N 022 54 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 255
Górna granica: FL 365

EPTS545

Granice poziome:

1. 54 32 33 N 019 30 12 E
2. 54 32 29 N 018 55 42 E
3. 53 19 02 N 018 44 36 E
4. 52 53 09 N 018 58 08 E
5. 52 57 31 N 020 55 52 E
6. 52 32 29 N 020 55 54 E
7. 52 32 29 N 022 04 06 E
8. 53 30 00 N 022 04 11 E
9. 53 32 29 N 022 04 11 E
10. 53 32 31 N 021 04 11 E
11. 54 20 39 N 021 04 16 E
    dalej wzdłuż granicy do punktu:
1. 54 32 33 N 019 30 12 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225
Górna granica: FL 315

MILITARY AVIATION ACTIVITIES TO ENSURE THE SECURITY OF THE STATE

DATES

25 JAN - 31 DEC 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

Unclassified airspace.

EPTS542

Lateral limits:

1. 53 48 33 N 022 54 48 E
2. 53 39 24 N 023 36 27 E
   then along the Polish border to:
3. 52 12 10 N 023 21 45 E
4. 51 54 54 N 023 10 46 E
5. 51 56 43 N 022 58 55 E
6. 52 08 43 N 021 36 18 E
7. 52 10 44 N 021 34 32 E
1. 53 48 33 N 022 54 48 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 255
Upper limit: FL 365

EPTS545

Lateral limits:

1. 54 32 33 N 019 30 12 E
2. 54 32 29 N 018 55 42 E
3. 53 19 02 N 018 44 36 E
4. 52 53 09 N 018 58 08 E
5. 52 57 31 N 020 55 52 E
6. 52 32 29 N 020 55 54 E
7. 52 32 29 N 022 04 06 E
8. 53 30 00 N 022 04 11 E
9. 53 32 29 N 022 04 11 E
10. 53 32 31 N 021 04 11 E
11. 54 20 39 N 021 04 16 E
    then along the Polish border to:
1. 54 32 33 N 019 30 12 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225
Upper limit: FL 315

EPTS547

Granice poziome:

1. 50 32 29 N 019 56 05 E
2. 50 32 32 N 021 03 55 E
3. 49 25 22 N 021 04 03 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
4. 49 14 05 N 019 56 10 E
1. 50 32 29 N 019 56 05 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS547

Lateral limits:

1. 50 32 29 N 019 56 05 E
2. 50 32 32 N 021 03 55 E
3. 49 25 22 N 021 04 03 E
   then along the Polish border to:
4. 49 14 05 N 019 56 10 E
1. 50 32 29 N 019 56 05 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS550

Granice poziome:

1. 52 32 33 N 023 24 03 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
2. 51 27 12 N 023 39 20 E
3. 51 27 25 N 020 56 00 E
4. 52 32 29 N 020 55 54 E
1. 52 32 33 N 023 24 03 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS550

Lateral limits:

1. 52 32 33 N 023 24 03 E
   then along the Polish border to:
2. 51 27 12 N 023 39 20 E
3. 51 27 25 N 020 56 00 E
4. 52 32 29 N 020 55 54 E
1. 52 32 33 N 023 24 03 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS551

Granice poziome:

1. 51 32 27 N 020 56 00 E
2. 51 32 28 N 023 34 20 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
3. 50 26 47 N 024 02 34 E
4. 50 27 27 N 020 56 06 E
1. 51 32 27 N 020 56 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS551

Lateral limits:

1. 51 32 27 N 020 56 00 E
2. 51 32 28 N 023 34 20 E
   then along the Polish border to:
3. 50 26 47 N 024 02 34 E
4. 50 27 27 N 020 56 06 E
1. 51 32 27 N 020 56 00 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS552

Granice poziome:

1. 50 32 06 N 024 04 48 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
2. 49 17 57 N 020 56 24 E
3. 50 32 31 N 020 56 05 E
1. 50 32 06 N 024 04 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS552

Lateral limits:

1. 50 32 06 N 024 04 48 E
   then along the Polish border to:
2. 49 17 57 N 020 56 24 E
3. 50 32 31 N 020 56 05 E
1. 50 32 06 N 024 04 48 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

4. PRZESTRZENIE BUFOROWE NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

FLIGHT PLAN BUFFER ZONES (FBZs)

EPTS542Z

Granice poziome:

1. 53 51 48 N 022 52 38 E
2. 53 42 10 N 023 36 28 E
   dalej wzdłuż granicy do punktu:
3. 52 10 45 N 023 25 23 E
4. 51 51 48 N 023 13 23 E
5. 52 06 25 N 021 33 31 E
6. 52 10 39 N 021 29 45 E
1. 53 51 48 N 022 52 38 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 255

Górna granica: FL 365

EPTS542Z

Lateral limits:

1. 53 51 48 N 022 52 38 E
2. 53 42 10 N 023 36 28 E
   then along the Polish border to:
3. 52 10 45 N 023 25 23 E
4. 51 51 48 N 023 13 23 E
5. 52 06 25 N 021 33 31 E
6. 52 10 39 N 021 29 45 E
1. 53 51 48 N 022 52 38 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 255

Upper limit: FL 365

EPTS545Z

Granice poziome:

1. 54 35 04 N 018 51 37 E
2. 54 35 09 N 019 26 00 E

dalej wzdłuż granicy do punktu:

3. 54 20 21 N 021 08 43 E
4. 53 35 07 N 021 08 33 E
5. 53 35 03 N 022 08 36 E
6. 52 29 50 N 022 08 24 E
7. 52 29 50 N 020 51 40 E
8. 52 54 48 N 020 51 35 E
9. 52 50 24 N 018 55 03 E
10. 53 18 45 N 018 40 11 E
1. 54 35 04 N 018 51 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 255

Górna granica: FL 315

EPTS547Z

Granice poziome:

1. 50 35 04 N 019 51 59 E
2. 50 35 08 N 021 08 01 E
3. 49 26 01 N 021 08 02 E

dalej wzdłuż granicy do punktu:

4. 49 11 54 N 019 52 12 E
1. 50 35 04 N 019 51 59 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS550Z

Granice poziome:

1. 52 35 03 N 020 51 38 E
2. 52 35 09 N 023 29 37 E

dalej wzdłuż granicy do punktu:

3. 51 24 32 N 023 42 15 E
4. 51 24 44 N 020 51 51 E
1. 52 35 03 N 020 51 38 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS551Z

Granice poziome:

1. 51 35 01 N 020 51 49 E
2. 51 35 04 N 023 33 33 E

dalej wzdłuż granicy do punktu:

3. 50 24 27 N 023 45 31 E
4. 50 24 49 N 020 52 03 E
1. 51 35 01 N 020 51 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS552Z

Granice poziome:

1. 50 35 11 N 020 52 00 E
2. 50 34 41 N 024 05 27 E

dalej wzdłuż granicy do punktu:

3. 49 20 23 N 020 52 25 E
1. 50 35 11 N 020 52 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 225

Górna granica: FL 315

EPTS545Z

Lateral limits:

1. 54 35 04 N 018 51 37 E
2. 54 35 09 N 019 26 00 E

then along the Polish border to:

3. 54 20 21 N 021 08 43 E
4. 53 35 07 N 021 08 33 E
5. 53 35 03 N 022 08 36 E
6. 52 29 50 N 022 08 24 E
7. 52 29 50 N 020 51 40 E
8. 52 54 48 N 020 51 35 E
9. 52 50 24 N 018 55 03 E
10. 53 18 45 N 018 40 11 E
1. 54 35 04 N 018 51 37 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 255

Upper limit: FL 315

EPTS547Z

Lateral limits:

1. 50 35 04 N 019 51 59 E
2. 50 35 08 N 021 08 01 E
3. 49 26 01 N 021 08 02 E

then along the Polish border to:

4. 49 11 54 N 019 52 12 E
1. 50 35 04 N 019 51 59 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS550Z

Lateral limits:

1. 52 35 03 N 020 51 38 E
2. 52 35 09 N 023 29 37 E

then along the Polish border to:

3. 51 24 32 N 023 42 15 E
4. 51 24 44 N 020 51 51 E
1. 52 35 03 N 020 51 38 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS551Z

Lateral limits:

1. 51 35 01 N 020 51 49 E
2. 51 35 04 N 023 33 33 E

then along the Polish border to:

3. 50 24 27 N 023 45 31 E
4. 50 24 49 N 020 52 03 E
1. 51 35 01 N 020 51 49 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

EPTS552Z

Lateral limits:

1. 50 35 11 N 020 52 00 E
2. 50 34 41 N 024 05 27 E

then along the Polish border to:

3. 49 20 23 N 020 52 25 E
1. 50 35 11 N 020 52 00 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 225

Upper limit: FL 315

5. RESTRYKCJE FUA

EPTS542ZR: Not available for traffic.
EPTS545ZR: Not available for traffic.
EPTS547ZR: Not available for traffic.
EPTS550ZR: Not available for traffic.
EPTS551ZR: Not available for traffic.
EPTS552ZR: Not available for traffic.

FUA RESTRICTIONS

EPTS542ZR: Not available for traffic.
EPTS545ZR: Not available for traffic.
EPTS547ZR: Not available for traffic.
EPTS550ZR: Not available for traffic.
EPTS551ZR: Not available for traffic.
EPTS552ZR: Not available for traffic.

6. ORGANIZATOR

Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych RP

EVENT ORGANISER

Polish Armed Forces Operational Command

7. INFORMACJE DODATKOWE

7.1 Strefy EPTS542, 545, 547, 550 - 552 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb ACC WARSZAWA, APP GDAŃSK i APP KRAKÓW.

7.2 Strefy są umieszczone w AUP H24 i aktywowane na 1HR przed planowanym użyciem.

7.3 Wszystkie elastyczne elementy struktury powietrznej będące w kolizji z EPTS542, EPTS545, EPTS547, EPTS550-552 mogą być zamawiane w pełnym zakresie według potrzeb. W dniu aktywacji AMC Polska uzgadnia kolizyjność stref z Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwem Komponentu Powietrznego (COP - DKP) i składającymi zamówienia. W przypadku wystąpienia kolizji w trakcie aktywacji stref EPTS542, EPTS545, EPTS547, EPTS550 - 552 AMC Polska podejmuje działania polegające na zmianie wysokości stref kolizyjnych zgodnie z potrzebami COP - DKP.

7.4 Loty w strefach EPTS542, EPTS545, EPTS547, EPTS550 - 552 z wyłączeniem aktywnych stref EPTR klasy C.

7.5 Loty wewnątrz stref należy wykonywać zgodnie z zapisami AIP Polska ENR 5.2.1.

7.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel. +48-22-574-5733 – 35.

ADDITIONAL INFORMATION

Areas EPTS542, 545, 547, 550 - 552 are segregated within the areas of responsibility of WARSZAWA ACC, GDAŃSK APP and KRAKÓW APP.

The areas are published in the AUP H24 in advance and activated 1 HR before the planned use.

All flexible airspace elements that are in conflict with areas EPTS542, EPTS545, EPTS547 and EPTS550 - 552 may be requested entirely as needed. AMC Poland in the activation day shall agree the conflict areas with Air Operations Centre - Air Component Command (COP - DKP) as well as others requesting airspace. In the event of conflict during areas activation AMC Poland takes appropriate action to change conflict areas elevation in accordance with COP - DKP needs.

Flights to be conducted within EPTS542, EPTS545, EPTS547, EPTS550 - 552, excluding active Class C EPTR areas.

Flights within the areas shall be conducted in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.

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

Patrz: mapa.

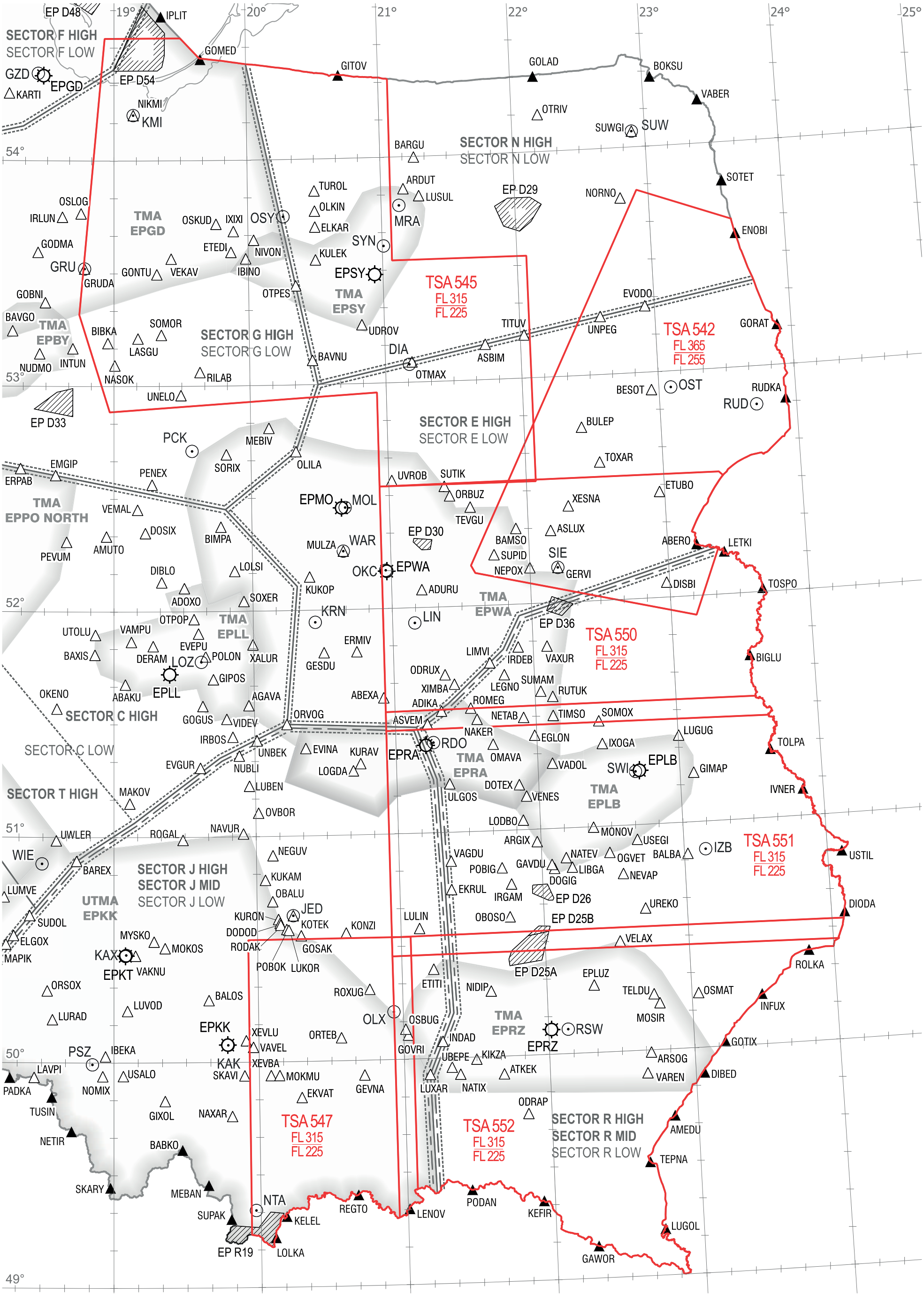
See: chart.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 43/23 oraz NOTAM N2402/23.

This Supplement replaces Supplement 43/23 and NOTAM D2402/23.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC 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 08/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

LOTY WOJSKOWYCH UAV TYPU MALE ORAZ HALE

1. TERMIN

25 JAN – 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Przestrzeń klasy C. Organ odpowiedzialny: ACC OAT EPWW.

EPTR688

Granice poziome:

1.	54 00 44 N	022 28 45 E
2.	54 00 47 N	022 30 00 E
3.	54 01 25 N	022 41 00 E
4.	53 58 31 N	022 56 09 E
5.	53 53 50 N	022 57 07 E
6.	53 56 11 N	023 30 48 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

7.	53 19 13 N	023 46 25 E
8.	53 19 01 N	022 48 07 E
9.	53 25 36 N	022 30 05 E
10.	53 42 28 N	022 35 57 E
11.	53 46 29 N	022 28 02 E
1.	54 00 44 N	022 28 45 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 285

EPTR689

Granice poziome:

1.	53 19 01 N	022 48 07 E
2.	53 19 13 N	023 46 25 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

3.	52 44 15 N	023 56 20 E
4.	52 51 41 N	023 22 09 E
5.	52 52 11 N	022 47 31 E
1.	53 19 01 N	022 48 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 285

EPTR690

Granice poziome:

1.	52 52 11 N	022 47 31 E
2.	52 51 41 N	023 22 09 E
3.	52 44 15 N	023 56 20 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

MILITARY MALE AND HALE UAV FLIGHTS

DATES

25 JAN – 31 DEC 2024

TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Class C airspace. Responsible authority: EPWW OAT ACC.

EPTR688

Lateral limits:

1.	54 00 44 N	022 28 45 E
2.	54 00 47 N	022 30 00 E
3.	54 01 25 N	022 41 00 E
4.	53 58 31 N	022 56 09 E
5.	53 53 50 N	022 57 07 E
6.	53 56 11 N	023 30 48 E

then along the state border to point:

7.	53 19 13 N	023 46 25 E
8.	53 19 01 N	022 48 07 E
9.	53 25 36 N	022 30 05 E
10.	53 42 28 N	022 35 57 E
11.	53 46 29 N	022 28 02 E
1.	54 00 44 N	022 28 45 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 285

EPTR689

Lateral limits:

1.	53 19 01 N	022 48 07 E
2.	53 19 13 N	023 46 25 E

then along the state border to point:

3.	52 44 15 N	023 56 20 E
4.	52 51 41 N	023 22 09 E
5.	52 52 11 N	022 47 31 E
1.	53 19 01 N	022 48 07 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 285

EPTR690

Lateral limits:

1.	52 52 11 N	022 47 31 E
2.	52 51 41 N	023 22 09 E
3.	52 44 15 N	023 56 20 E

then along the state border to point:

4. 52 09 04 N 023 29 21 E
5. 52 05 53 N 022 41 46 E
6. 52 16 56 N 022 36 43 E
1. 52 52 11 N 022 47 31 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 285

EPTR691

Granice poziome:

1. 52 05 53 N 022 41 46 E
2. 52 09 04 N 023 29 21 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

3. 51 26 28 N 023 40 35 E
4. 51 22 40 N 022 55 05 E
1. 52 05 53 N 022 41 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 285

EPTR692

Granice poziome:

1. 51 22 40 N 022 55 05 E
2. 51 26 28 N 023 40 35 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

3. 50 31 50 N 024 04 46 E
4. 50 42 14 N 023 24 33 E
5. 50 49 24 N 023 19 24 E
1. 51 22 40 N 022 55 05 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 285

EPTR693

Granice poziome:

1. 50 49 24 N 023 19 24 E
2. 50 42 14 N 023 24 33 E
3. 50 31 50 N 024 04 46 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

4. 49 36 01 N 022 42 59 E
5. 49 46 33 N 022 28 01 E
6. 49 59 27 N 022 11 42 E
1. 50 49 24 N 023 19 24 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 285

EPTR694

Granice poziome:

1. 49 59 27 N 022 11 42 E
2. 49 46 33 N 022 28 01 E
3. 49 36 01 N 022 42 59 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

4. 49 18 16 N 021 59 29 E
5. 49 47 06 N 021 55 53 E
1. 49 59 27 N 022 11 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 145

Górna granica: FL 285

EPTR456

Granice poziome:

1. 54 22 20 N 016 36 43 E
2. 54 32 03 N 016 42 00 E
3. 54 29 35 N 017 00 02 E
4. 54 13 23 N 016 46 12 E
1. 54 22 20 N 016 36 43 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

4. 52 09 04 N 023 29 21 E
5. 52 05 53 N 022 41 46 E
6. 52 16 56 N 022 36 43 E
1. 52 52 11 N 022 47 31 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 285

EPTR691

Lateral limits:

1. 52 05 53 N 022 41 46 E
2. 52 09 04 N 023 29 21 E

then along the state border to point:

3. 51 26 28 N 023 40 35 E
4. 51 22 40 N 022 55 05 E
1. 52 05 53 N 022 41 46 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 285

EPTR692

Lateral limits:

1. 51 22 40 N 022 55 05 E
2. 51 26 28 N 023 40 35 E

then along the state border to point:

3. 50 31 50 N 024 04 46 E
4. 50 42 14 N 023 24 33 E
5. 50 49 24 N 023 19 24 E
1. 51 22 40 N 022 55 05 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 285

EPTR693

Lateral limits:

1. 50 49 24 N 023 19 24 E
2. 50 42 14 N 023 24 33 E
3. 50 31 50 N 024 04 46 E

then along the state border to point:

4. 49 36 01 N 022 42 59 E
5. 49 46 33 N 022 28 01 E
6. 49 59 27 N 022 11 42 E
1. 50 49 24 N 023 19 24 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 285

EPTR694

Lateral limits:

1. 49 59 27 N 022 11 42 E
2. 49 46 33 N 022 28 01 E
3. 49 36 01 N 022 42 59 E

then along the state border to point:

4. 49 18 16 N 021 59 29 E
5. 49 47 06 N 021 55 53 E
1. 49 59 27 N 022 11 42 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 145

Upper limit: FL 285

EPTR456

Lateral limits:

1. 54 22 20 N 016 36 43 E
2. 54 32 03 N 016 42 00 E
3. 54 29 35 N 017 00 02 E
4. 54 13 23 N 016 46 12 E
1. 54 22 20 N 016 36 43 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPTR457

Granice poziome:

1.	53 58 53 N	017 01 23 E
2.	53 51 59 N	016 44 42 E
3.	53 23 43 N	017 21 31 E
4.	53 28 24 N	017 43 26 E
5.	53 33 43 N	018 08 51 E
6.	53 41 28 N	017 48 24 E
1.	53 58 53 N	017 01 23 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

EPTR458

Granice poziome:

1.	54 06 38 N	019 29 32 E
2.	54 29 45 N	018 55 23 E
3.	54 25 58 N	019 09 22 E
4.	54 23 02 N	019 17 53 E
5.	54 28 28 N	019 29 08 E
6.	54 21 00 N	019 51 00 E
7.	54 11 39 N	019 37 02 E
1.	54 06 38 N	019 29 32 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

EPTR459

Granice poziome:

1.	54 28 28 N	019 29 08 E
2.	54 34 22 N	019 27 14 E
3.	54 45 00 N	019 05 37 E
4.	54 56 12 N	018 40 10 E
5.	55 00 02 N	018 31 20 E
6.	55 01 56 N	017 58 07 E
7.	54 46 45 N	018 09 52 E
8.	54 47 48 N	018 24 38 E
9.	54 41 01 N	018 36 15 E
10.	54 29 45 N	018 55 23 E
11.	54 25 58 N	019 09 22 E
12.	54 23 02 N	019 17 53 E
1.	54 28 28 N	019 29 08 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155

Górna granica: FL 245

EPTR477

Granice poziome:

1.	53 51 54 N	022 10 21 E
2.	54 22 05 N	022 47 36 E
3.	54 22 06 N	022 47 36 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

4.	53 58 00 N	023 30 21 E
5.	53 54 08 N	023 18 15 E
6.	53 33 40 N	023 22 08 E
7.	53 07 02 N	023 36 02 E
8.	52 48 42 N	023 38 45 E
9.	52 36 37 N	023 08 32 E
10.	51 28 16 N	023 11 34 E
11.	51 02 41 N	023 38 41 E
12.	50 37 52 N	023 50 17 E
13.	50 23 41 N	023 23 14 E
14.	50 05 58 N	023 18 00 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

15.	49 24 34,5 N	021 10 42,2 E
16.	51 40 20 N	021 21 31 E
17.	53 15 59 N	022 04 44 E
1.	53 51 54 N	022 10 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 455

Górna granica: FL 660

EPTR457

Lateral limits:

1.	53 58 53 N	017 01 23 E
2.	53 51 59 N	016 44 42 E
3.	53 23 43 N	017 21 31 E
4.	53 28 24 N	017 43 26 E
5.	53 33 43 N	018 08 51 E
6.	53 41 28 N	017 48 24 E
1.	53 58 53 N	017 01 23 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPTR458

Lateral limits:

1.	54 06 38 N	019 29 32 E
2.	54 29 45 N	018 55 23 E
3.	54 25 58 N	019 09 22 E
4.	54 23 02 N	019 17 53 E
5.	54 28 28 N	019 29 08 E
6.	54 21 00 N	019 51 00 E
7.	54 11 39 N	019 37 02 E
1.	54 06 38 N	019 29 32 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPTR459

Lateral limits:

1.	54 28 28 N	019 29 08 E
2.	54 34 22 N	019 27 14 E
3.	54 45 00 N	019 05 37 E
4.	54 56 12 N	018 40 10 E
5.	55 00 02 N	018 31 20 E
6.	55 01 56 N	017 58 07 E
7.	54 46 45 N	018 09 52 E
8.	54 47 48 N	018 24 38 E
9.	54 41 01 N	018 36 15 E
10.	54 29 45 N	018 55 23 E
11.	54 25 58 N	019 09 22 E
12.	54 23 02 N	019 17 53 E
1.	54 28 28 N	019 29 08 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 245

EPTR477

Lateral limits:

1.	53 51 54 N	022 10 21 E
2.	54 22 05 N	022 47 36 E
3.	54 22 06 N	022 47 36 E

then along the state border to point:

4.	53 58 00 N	023 30 21 E
5.	53 54 08 N	023 18 15 E
6.	53 33 40 N	023 22 08 E
7.	53 07 02 N	023 36 02 E
8.	52 48 42 N	023 38 45 E
9.	52 36 37 N	023 08 32 E
10.	51 28 16 N	023 11 34 E
11.	51 02 41 N	023 38 41 E
12.	50 37 52 N	023 50 17 E
13.	50 23 41 N	023 23 14 E
14.	50 05 58 N	023 18 00 E

then along the state border to point:

15.	49 24 34.5 N	021 10 42.2 E
16.	51 40 20 N	021 21 31 E
17.	53 15 59 N	022 04 44 E
1.	53 51 54 N	022 10 21 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 455

Upper limit: FL 660

EPTR478

Granice poziome:

1.	53 26 47 N	019 04 07 E
2.	53 15 59 N	022 04 44 E
3.	53 51 54 N	022 10 21 E
4.	54 06 13 N	019 14 20 E
1.	53 26 47 N	019 04 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 455

Górna granica: FL 660

EPTR479

Granice poziome:

1.	54 06 13 N	019 14 20 E
2.	55 01 41 N	018 16 37 E
3.	55 01 34 N	017 56 28 E
4.	54 55 04 N	017 09 19 E
5.	54 51 29 N	016 57 16 E
6.	53 26 47 N	019 04 07 E
1.	54 06 13 N	019 14 20 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 455

Górna granica: FL 660

4. STREFY NIBEZPIECZNE

Przestrzeń klasy C. Organ odpowiedzialny: ACC OAT EPWW.

EPD214

Granice poziome:

1.	55 10 30 N	017 11 40 E
2.	55 06 14 N	016 41 53 E
3.	54 59 53 N	016 00 33 E
4.	54 46 30 N	016 09 00 E
5.	54 41 00 N	016 17 06 E
6.	54 40 39 N	016 17 50 E
7.	54 48 08 N	016 50 53 E
8.	54 49 08 N	016 50 25 E
9.	54 57 12 N	017 22 24 E
1.	55 10 30 N	017 11 40 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

EPD215

Granice poziome:

1.	55 14 20 N	017 48 15 E
2.	55 17 47 N	018 23 30 E
3.	54 45 00 N	019 11 54 E
4.	54 45 00 N	019 05 37 E
5.	54 56 12 N	018 40 10 E
6.	55 00 02 N	018 31 20 E
7.	55 01 56 N	017 58 07 E
1.	55 14 20 N	017 48 15 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

EPD260

Granice poziome:

1.	55 14 20 N	017 48 15 E
2.	55 10 30 N	017 11 40 E
3.	54 57 12 N	017 22 24 E
4.	55 01 56 N	017 58 07 E
1.	55 14 20 N	017 48 15 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

EPTR478

Lateral limits:

1.	53 26 47 N	019 04 07 E
2.	53 15 59 N	022 04 44 E
3.	53 51 54 N	022 10 21 E
4.	54 06 13 N	019 14 20 E
1.	53 26 47 N	019 04 07 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 455

Upper limit: FL 660

EPTR479

Lateral limits:

1.	54 06 13 N	019 14 20 E
2.	55 01 41 N	018 16 37 E
3.	55 01 34 N	017 56 28 E
4.	54 55 04 N	017 09 19 E
5.	54 51 29 N	016 57 16 E
6.	53 26 47 N	019 04 07 E
1.	54 06 13 N	019 14 20 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 455

Upper limit: FL 660

DANGER AREAS

Class C airspace. Responsible authority: EPWW OAT ACC.

EPD214

Lateral limits:

1.	55 10 30 N	017 11 40 E
2.	55 06 14 N	016 41 53 E
3.	54 59 53 N	016 00 33 E
4.	54 46 30 N	016 09 00 E
5.	54 41 00 N	016 17 06 E
6.	54 40 39 N	016 17 50 E
7.	54 48 08 N	016 50 53 E
8.	54 49 08 N	016 50 25 E
9.	54 57 12 N	017 22 24 E
1.	55 10 30 N	017 11 40 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPD215

Lateral limits:

1.	55 14 20 N	017 48 15 E
2.	55 17 47 N	018 23 30 E
3.	54 45 00 N	019 11 54 E
4.	54 45 00 N	019 05 37 E
5.	54 56 12 N	018 40 10 E
6.	55 00 02 N	018 31 20 E
7.	55 01 56 N	017 58 07 E
1.	55 14 20 N	017 48 15 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPD260

Lateral limits:

1.	55 14 20 N	017 48 15 E
2.	55 10 30 N	017 11 40 E
3.	54 57 12 N	017 22 24 E
4.	55 01 56 N	017 58 07 E
1.	55 14 20 N	017 48 15 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

EPD261

Granice poziome:

1.	54 27 45 N	015 58 48 E
2.	54 25 50 N	015 48 37 E
3.	54 31 45 N	015 33 02 E
4.	54 41 06 N	015 43 09 E
5.	54 55 00 N	015 52 00 E
6.	54 59 53 N	016 00 33 E
7.	54 46 30 N	016 09 00 E
8.	54 41 00 N	016 17 06 E
9.	54 40 45 N	016 16 57 E
1.	54 27 45 N	015 58 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 245

5. ORGANIZATOR

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

6. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Strefy wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb ACC WARSZAWA, TWR LUBLIN, TWR RZESZÓW i APP GDAŃSK.

6.2 Strefy będą umieszczone w AUP na stałe H24 i aktywowane przez OAT ACC.

6.3 Strefy nie posiadają nałożonych restrykcji. Kolizyjne plany lotów nie będą odrzucane.

6.4 Strefy EPTR688-694, zastępują odpowiednio strefy EPTR88-94. Oznacza to, że zasady aktywacji, dezaktywacji oraz użytkowania są analogiczne jak dla stref EPTR88-93 oraz, że nie mogą być jednocześnie opublikowane w AUP i aktywne.

6.5 W przypadku wystąpienia kolizyjności ze strefami EPTR688-694, loty w strefach kolizyjnych mogą być realizowane z ominięciem stref EPTR688-694.

6.6 Loty w strefach EPD214-215, EPD260-261, należy wykonywać z ominięciem aktywnych stref EPD53, EPD48, EPD54. Strefa do tankowania w EPTS29 ma priorytet nad strefą EPTR457.

6.7 SSRL SZ RP, DORSZ, COP-DKP mają prawo określić inne priorytety.

6.8 Standardowo loty w strefach wykonywane są na jednej wysokości. W zależności od potrzeb i bieżącej sytuacji operacyjnej, strefy dla lotow UAV i załogowych statków powietrznych mogą być aktywowane na więcej niż jednym poziomie lotu. W przypadku konieczności zmiany poziomu lotu lub zakresu kilku poziomów lotu pilot/operator zgłasza taką potrzebę do kontrolera ACC OAT, który koordynuje taką zmianę z KRL ACC GAT i informuje AMC Polska.

6.9 Loty wewnątrz stref należy wykonywać zgodnie z zapisami AIP Polska, ENR 5.2.1.

6.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska (ASM-3) tel. +48-22-574-5733 –35.

Patrz: mapa.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 72/23 oraz NOTAM N5483/23.

- KONIEC -

EPD261

Lateral limits:

1.	54 27 45 N	015 58 48 E
2.	54 25 50 N	015 48 37 E
3.	54 31 45 N	015 33 02 E
4.	54 41 06 N	015 43 09 E
5.	54 55 00 N	015 52 00 E
6.	54 59 53 N	016 00 33 E
7.	54 46 30 N	016 09 00 E
8.	54 41 00 N	016 17 06 E
9.	54 40 45 N	016 16 57 E
1.	54 27 45 N	015 58 48 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 245

ORGANISER

Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces

ADDITIONAL INFORMATION

The areas are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA ACC, LUBLIN TWR, RZESZÓW TWR and GDAŃSK APP.

The areas are published in the AUP H24 and activated by OAT ACC.

The areas shall be not restricted. Conflicting flight plans will not be rejected.

Areas EPTR688-694 replace respective areas EPTR88-94. Activation, deactivation and the rules of airspace use correspond to those of EPTR88-93 and cannot be simultaneously published in the AUP and active.

In the event of conflict with areas EPTR688-694, flights in the conflicting areas can be carried out clear of EPTR688-694.

Flights within EPD214-215, EPD260-261, to be conducted excluding active EPD53, EPD48, EPD54. Air to air refuelling area EPTS29 has priority over area EPTR457.

Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces, Armed Forces Operational Command, Air Operations Centre - Air Component Command can define other priorities.

Normally, flights within the area are performed at the same altitude. As needed and depending on the current traffic situation, areas for UAV flights and manned aircraft flights can be activated at more than one level. Where it is necessary to change the flight level or level band, the pilot/operator shall notify OAT ACC that coordinate the change with GAT ACC and informs the AMC Poland.

Flights within the areas should be conducted in accordance with AIP Poland, ENR 5.2.1.

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

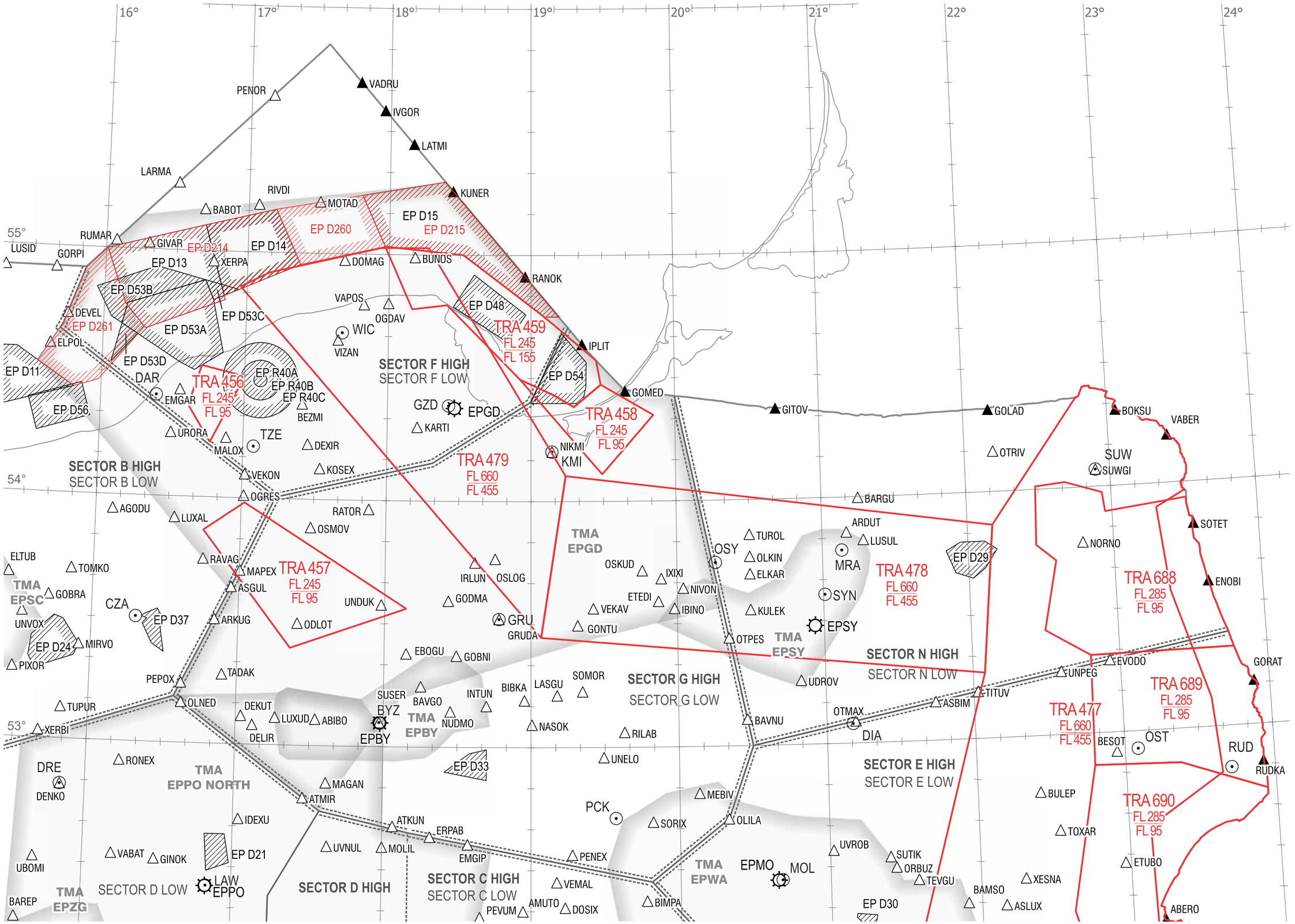
See: chart.

This Supplement replaces Supplement 72/23 and NOTAM D5483/23.

- END -

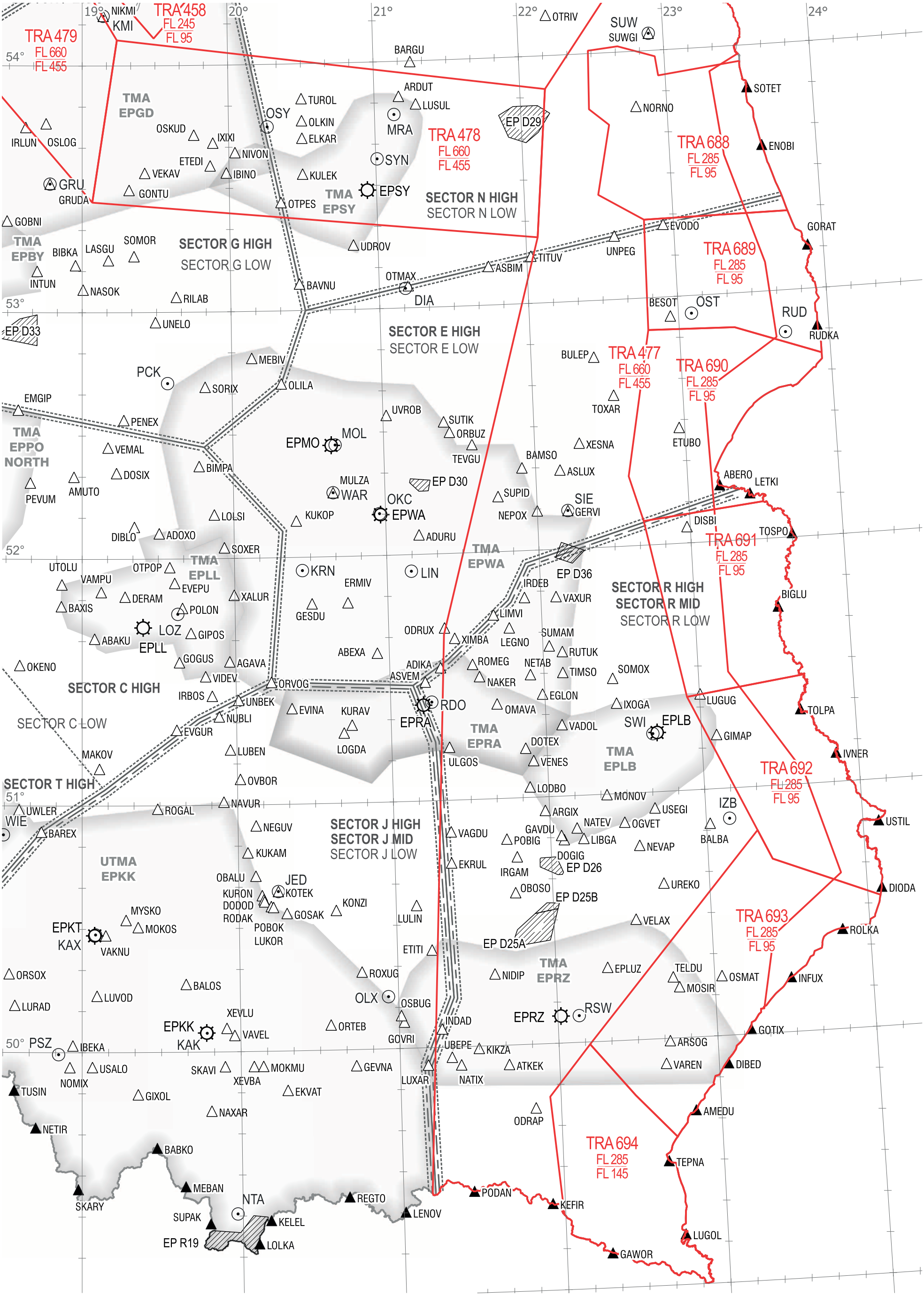
ACC SECTORS

Obowiązuje od / Effective from 25 JAN 2024



NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 28 DEC 2023



NOT TO SCALE

ACC 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 09/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICTWA WOJSKOWEGO W REJONIE RZESZOWA

1. TERMINY

25 JAN - 31 DEC 2024
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:

1.	50 22 37 N	021 45 13 E
2.	50 29 20 N	022 31 14 E
3.	50 25 35 N	022 41 27 E
4.	50 20 51 N	022 47 55 E
5.	49 57 57 N	023 08 18 E

następnie wzdłuż granicy do punktu:

6.	49 48 32 N	022 56 24 E
7.	49 50 09 N	021 45 18 E
1.	50 22 37 N	021 45 13 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 225

EPTR501

Granice poziome:

1.	51 02 20 N	022 55 25 E
2.	50 57 08 N	023 54 23 E
3.	50 33 44 N	023 56 53 E
4.	50 21 05 N	023 36 00 E
5.	49 58 52 N	023 07 30 E
6.	50 10 49 N	022 56 52 E
7.	50 20 51 N	022 47 55 E
8.	50 25 35 N	022 41 27 E
9.	50 29 20 N	022 31 14 E
10.	50 22 37 N	021 45 13 E
11.	50 48 07 N	022 06 23 E
12.	50 53 57 N	022 35 58 E
1.	51 02 20 N	022 55 25 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 225

MILTARY AVIATION ACTIVITY IN THE VICINITY OF RZESZÓW

DATES

25 JAN - 31 DEC 2024
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:

1.	50 22 37 N	021 45 13 E
2.	50 29 20 N	022 31 14 E
3.	50 25 35 N	022 41 27 E
4.	50 20 51 N	022 47 55 E
5.	49 57 57 N	023 08 18 E

then along the state border to point:

6.	49 48 32 N	022 56 24 E
7.	49 50 09 N	021 45 18 E
1.	50 22 37 N	021 45 13 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 225

EPTR501

Lateral limits:

1.	51 02 20 N	022 55 25 E
2.	50 57 08 N	023 54 23 E
3.	50 33 44 N	023 56 53 E
4.	50 21 05 N	023 36 00 E
5.	49 58 52 N	023 07 30 E
6.	50 10 49 N	022 56 52 E
7.	50 20 51 N	022 47 55 E
8.	50 25 35 N	022 41 27 E
9.	50 29 20 N	022 31 14 E
10.	50 22 37 N	021 45 13 E
11.	50 48 07 N	022 06 23 E
12.	50 53 57 N	022 35 58 E
1.	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

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

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

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

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

FUA 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

4. ORGANIZATOR

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

ORGANISER

Command of the Air Operations Centre – Air Component Command
phone: +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).

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.

5.5 Strefy EPTR500-502 mają priorytet nad innymi kolizyjnymi strukturami przestrzeni, chyba że SSRL/DORSZ określi inaczej.

5.6 Organizator ma obowiązek skoordynowania działań ze Strażą Graniczną aby zapewnić bezkolizyjność ze strefami EPTR wzdłuż granicy.

5.7 Strefy nie będą wykorzystywane częściej niż 2 razy w tygodniu po 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.

Patrz: mapa.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 76/23.

- KONIEC -

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

Areas EPTR500-502 have priority over other collision airspace, unless Command of Air Traffic Service/ Polish Armed Forces Operational Command to decide otherwise.

The organizer is required to coordinate with the Border Guard to ensure conflict-free operation with EPTR areas along the border.

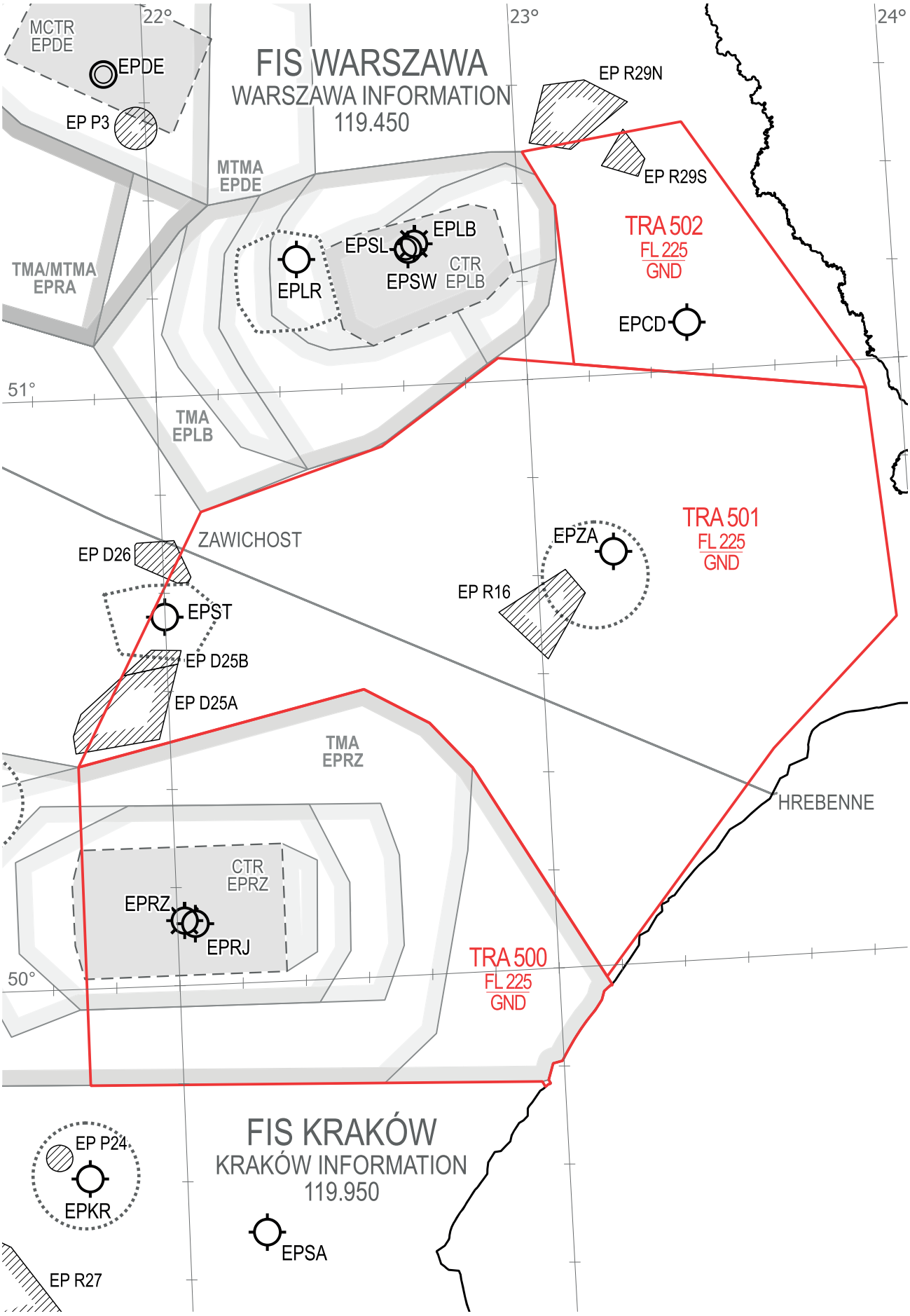
Areas will be not used more more than twice a week for 2 HR.

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.

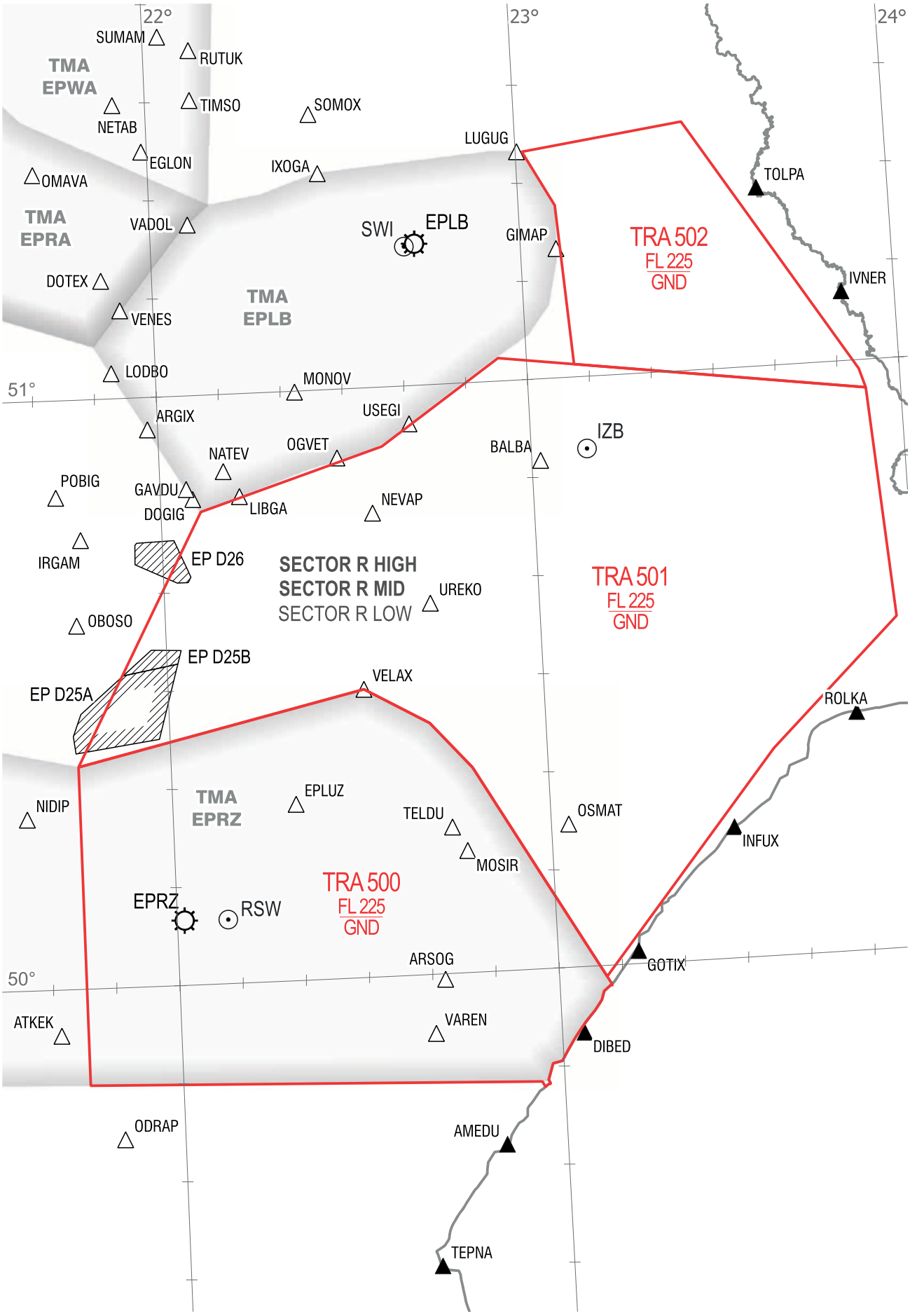
This Supplement replaces Supplement 76/23.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 10/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

LOTY UAV Z LOTNISKA POWIDZ (EPPW)

1. TERMIN

25 JAN – 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANE

Strefa wydzielona na potrzeby lotów UAV. Przestrzeń klasy C.

EPTR316

Granice poziome:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 155

4. ORGANIZATOR LOTÓW

USAFE oraz 12. Baza Bezzałogowych Statków Powietrznych

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR316 wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby APP POZNAŃ.

5.2 Przestrzeń powietrzna w strefie EPTR316 jest przestrzenią klasy C. Plany lotów kolizyjne z aktywną strefą nie będą odrzucane.

5.3 UAV będzie utrzymywał łączność z APP POZNAŃ lub ACC OAT WARSZAWA – po koordynacji pomiędzy zainteresowanymi organami.

5.4 Loty innych statków powietrznych w strefie EPTR316 możliwe tylko po uzyskaniu zgody organu APP POZNAŃ.

5.5 UAV będzie utrzymywał odległości od granicy strefy zgodne z tabelą minimalnych odległości, zaś w przypadku przelotu innych statków powietrznych przez aktywne strefy klasy C stosowane będą separacje zgodne z instrukcją operacyjną odpowiednio organów: APP POZNAŃ/ACC OAT WARSZAWA.

5.6 Strefa EPTR316 może być zamawiana i aktywowana w całym zakresie wysokości.

UAV FLIGHTS FROM POWIDZ (EPPW) AERODROME

DATES

25 JAN – 31 DEC 2024

TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).

The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

Area segregated for UAV flights. Class C airspace.

EPTR316

Lateral limits:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 155

FLIGHTS ORGANISER

USAFE and 12th Base of Unmanned Aerial Vehicle

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTR316 area is segregated within the area of responsibility of POZNAŃ APP.

The airspace in area EPTR316 is Class C airspace. Conflicting flight plans with the active area will not be rejected.

UAV will maintain communication with POZNAŃ APP or WARSZAWA OAT ACC - after coordination between the concerned authorities.

Flights of other aircraft in the EPTR316 area are possible only after obtaining the consent of the POZNAŃ APP authority.

UAV will maintain distances from the area limits in accordance with the table of minimum distances, in the event of other aircraft flying over Class C active zones, separations, in accordance with operations manual of POZNAŃ APP/WARSZAWA ACC OAT, authorities will be applied.

The EPTR316 area can be booked and activated throughout the entire height range.

5.7 Strefa EPTR316 podlega procedurze zamawiania i aktywacji w AMC Polska przed startem, zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed odlotem MALE do EPTR316 z EPPW jest ARO EPPW. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed dolotem MALE do EPPW oraz jej dezaktywację jest APP POZNAŃ. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację pozostałych stref dla MALE UAV i ich dezaktywację jest ACC OAT WARSZAWA.

Area EPTR is subject to the activation and request procedure at AMC Poland before the departure in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. The entity responsible for the activation of area before departure of the MALE from EPPW to EPTR316 and deactivation of area before the MALE arrival to EPPW is ARO EPPW. The entity responsible for the activation and deactivation before the MALE arrival to EPPW is POZNAŃ APP. The entity responsible for activation and deactivation of remaining areas for MALE UAV is WARSZAWA ACC OAT.

5.8 Wlot do EPTR98 lub EPTR99 wymaga koordynacji z ACC OAT na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.

Entry into EPTR98 or EPTR99 requires coordination with the ACC OAT at least 10 minutes before entering the area.

5.9 Wlot do EPTR316 wymaga koordynacji z APP POZNAŃ, na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.

Entry to EPTR316 requires coordination with the POZNAŃ APP at least 10 minutes before entering the area.

5.10 Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1

Flights in the area should be performed taking into account the provisions of Poland AIP ENR 5.2.1

5.11 Loty w strefie EPTR11E lub EPTS28 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR316.

Flights in the EPTR11E or EPTS28 zone should be performed avoiding the active EPTR316.

5.12 Loty w strefie EPTR316 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR39.

Flights in the EPTR316 area should be performed avoiding the active EPTR39.

5.13 Strefa EPTR316 nie posiada priorytetu w stosunku do ćwiczeń wojskowych.

The EPTR316 area has no priority over military exercises.

5.14 Loty będą wykonywane z wykorzystaniem UAV klasy MALE.

The flights will be performed using MALE class UAV.

5.15 Plany lotów MALE UAV z/do EPPW będą składane przez punkty ARVUD i FAFEN.

MALE UAV flight plans from/to EPPW will be submitted by ARVUD and FAFEN points.

5.16 Sytuacje awaryjne:
a) W przypadku utraty łączności radiowej w EPTR316 PIC (pilot-in-command – operator statku powietrznego) ustawi squawk 7600, podejmie próbę nawiązania łączności telefonicznej z kontrolerem APP POZNAŃ lub ACC OAT WARSZAWA – w pozostałych strefach i przekaże intencje. W przypadku całkowitej utraty łączności zastosowane zostaną standardowe procedury utraty łączności w warunkach IMC (zgodnie z PANS ATM ICAO Doc 4444).
b) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) poza MTMA EPPW PIC ustawi squawk 7600 i wykona przelot po odwrotnej trasie wynikającej z planu lotu (reverse flight plan); dolot do lotniska w Powidzu na ostatnim zezwolonym poziomie lotu. Nad lotniskiem zacznie wykonywać orbitę, zniżając do FL 90. Wraz z rozpoczęciem orbity PIC ustawi squawk 7700. Szczegóły dotyczące lądowania zostaną uzgodnione między PIC a kontrolerem MIL TWR EPPW. Podczas wykonywania procedury UAV przez cały czas pozostaje w granicach dedykowanych stref, bez naruszania granic EPTR39.
c) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) wewnątrz MTMA EPPW będzie ustawiony squawk 7600 i statek powietrzny będzie utrzymywać się wewnątrz MTMA poza granicami EPTR39 oraz zgodnie z porozumieniem z MIL TWR EPPW.
d) W przypadku wystąpienia awarii PIC ustawi squawk 7700, zadeklaruje sytuację awaryjną i przekaże intencje do odpowiedniej ATS. W przypadku niemożności utrzymania stabilności lotu UAV zostanie skierowany w kierunku rejonów niezaludnionych i niezabudowanych.
Powyższe uzgodnienia mogą zostać zmienione na podstawie bieżącej koordynacji w zależności od rzeczywistej sytuacji operacyjnej.

Emergency situations:
a) In the event of loss of radio communication in EPTR316, the PIC (pilot-in-command-aircraft operator) will squawk 7600, attempt to establish telephone communication with the controller of POZNAŃ APP and WARSZAWA ACC OAT – in other areas and communicate intentions. In the event of a complete loss of communication, standard IMC communication loss procedures will be applied (in accordance with PANS ATM ICAO Doc 4444).
b) In case of loss of control (Lost Link) outside EPPW MTMA PIC will squawk 7600 and perform a reverse flight plan; make an approach to Powidz aerodrome at the last cleared flight level. Above the aerodrome make one orbit descending to FL 90. While making an orbit PIC will squawk 7700. Landing details will be agreed between the PIC and the EPPW MIL TWR controller. During the UAV procedure the PIC remains within the dedicated areas, without infringing the EPTR39 boundaries at all times.

c) In the event of loss of control (Lost Link) inside the EPPW MTMA, the transponder code will be set to 7600 and the aircraft will stay inside the MTMA outside EPTR39 boundaries according to the EPPW MIL TWR agreement.

d) In the event of a failure, the PIC will squawk 7700, declare an emergency and communicate the intentions to the appropriate ATS. In the event of inability to maintain flight stability the UAV will be directed towards unpopulated and undeveloped areas.
The above arrangements may be changed on the basis of ongoing coordination depending on the actual operational situation.

5.17 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA", „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER posiadają priorytet względem operacji MALE UAV w wydzielonej strefie.

Entry of public order service aircraft with the code "GARDA", "RATOWNIK" and with the status HOSP, SAR, EMER has priority over MALE UAV operations in a separate area.

5.18 Zasady koordynacji pomiędzy APP POZNAŃ i APP POWIDZ opisane zostały w LoA PAŻP LOSRL POWIDZ.

The rules of coordination between POZNAŃ APP and POWIDZ APP are described in LoA PANSA LOSRL POWIDZ.

5.19 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności oraz telefon kontaktowy do organizatora będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

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

Patrz: mapa.

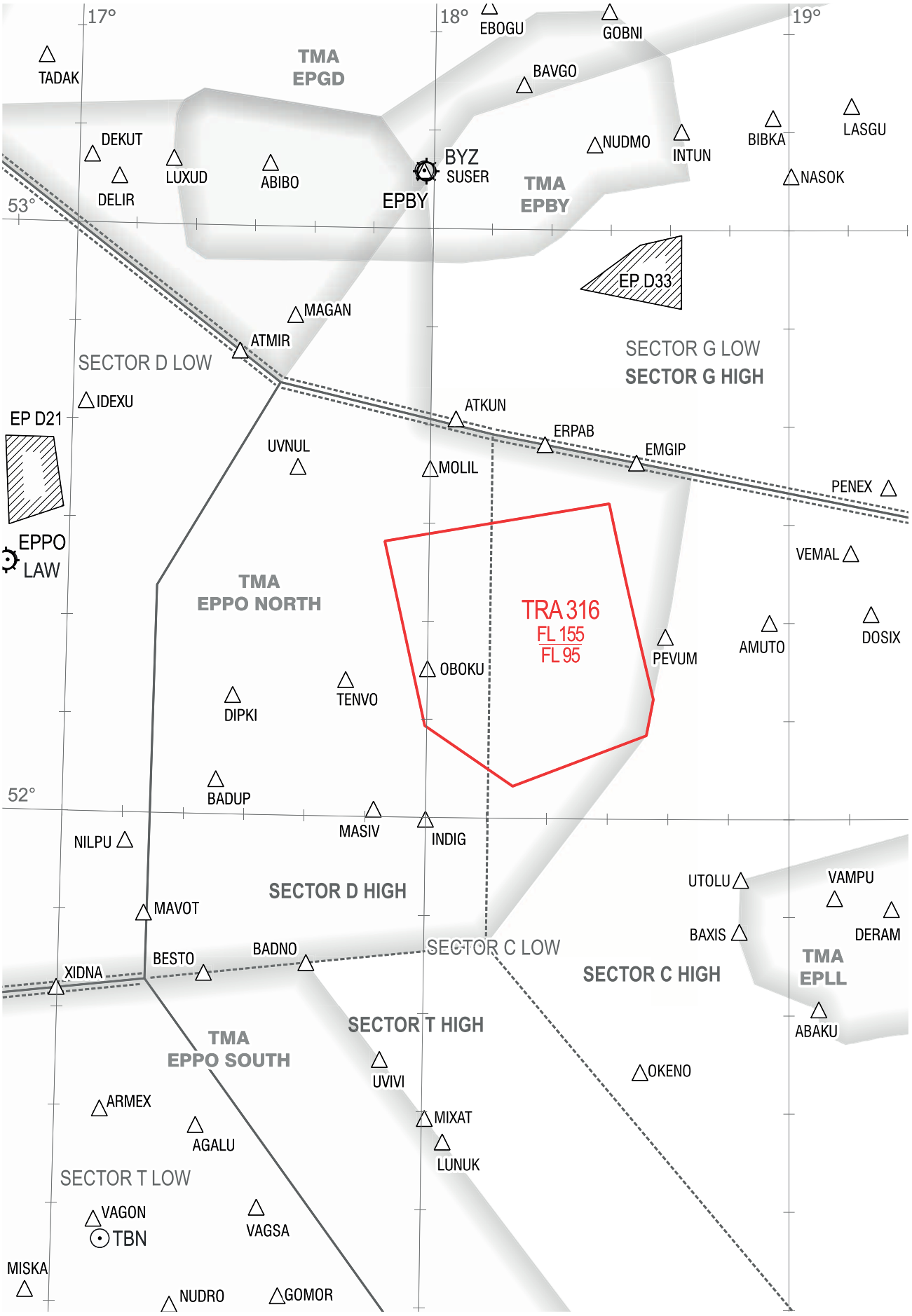
See: chart.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 100/23.

This Supplement replaces Supplement 100/23.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC 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 11/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**26 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE 6. BRYGADY POWIETRZNODESANTOWEJ

1. TERMINY

26 JAN - 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności:
maksymalnie 5 godzin w dzień i 5 godzin w nocy (od zachodu do wschodu słońca).

Aktywacja stref EPTR335 - 336 nie więcej niż 90 dni w roku.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone na potrzeby skoków spadochronowych HALO/HAHO. W czasie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana (GND - FL 95) oraz przestrzeń kontrolowana klasy C (FL 95 - FL 255) ze służbą ACC OAT.

EPTR335

Granice poziome:

1. 49 50 05,47 N 021 14 28,06 E
2. 49 50 05,99 N 021 50 43,14 E
3. 49 25 01,54 N 021 50 46,50 E
4. 49 30 21,27 N 021 16 13,86 E
1. 49 50 05,47 N 021 14 28,06 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 255

Uwaga:

- w przedziale wysokości GND - FL 95 przestrzeń niesklasyfikowana oraz w przedziale wysokości FL 95 - FL 255 przestrzeń kontrolowana klasy C ze służbą ACC OAT;
- z wyłączeniem stref EPP24, EPP31 oraz EPR27.

EPTR336

Granice poziome:

1. 49 50 05,99 N 021 50 43,14 E
2. 49 50 06,18 N 022 09 37,50 E
3. 49 22 12,75 N 022 09 02,04 E
4. 49 25 01,54 N 021 50 46,50 E
1. 49 50 05,99 N 021 50 43,14 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 255

PARACHUTING TRAINING OF THE 6th AIRBORNE BRIGADE

DATES

26 JAN - 31 DEC 2024

TIMES (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Planned time of activity:
maximum 5 hours per day and 5 hours per night (from sunset to sunrise).

Areas EPTR335 - 336 can be activated for not more than 90 days per year.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas established to accomodate HALO/HAHO parachute jumping. During the activity of the areas the airspace is unclassified (GND - FL 95), and Class C controlled airspace (FL 95 - FL 255) is provided with OAT ACC.

EPTR335

Lateral limits:

1. 49 50 05.47 N 021 14 28.06 E
2. 49 50 05.99 N 021 50 43.14 E
3. 49 25 01.54 N 021 50 46.50 E
4. 49 30 21.27 N 021 16 13.86 E
1. 49 50 05.47 N 021 14 28.06 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 255

Remark:

- in the altitude range GND - FL95 unclassified airspace and in the altitude range FL 95 - FL 255 controlled airspace class C with OAT ACC provided;

- excluding areas EPP24, EPP31 and EPR27.

EPTR336

Lateral limits:

1. 49 50 05.99 N 021 50 43.14 E
2. 49 50 06.18 N 022 09 37.50 E
3. 49 22 12.75 N 022 09 02.04 E
4. 49 25 01.54 N 021 50 46.50 E
1. 49 50 05.99 N 021 50 43.14 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 255

Uwaga:
- w przedziale wysokości GND - FL 95 przestrzeń niesklasyfikowana oraz w przedziale wysokości FL 95 – FL 255 przestrzeń kontrolowana klasy C ze służbą ACC OAT;
- z wyłączeniem aktywnej strefy EPTS552.

Remark:
- in the altitude range GND-FL 95 unclassified airspace and in the altitude range FL 95 - FL 255 controlled airspace class C with OAT ACC provided;

- excluding active area EPTS552.

4. ORGANIZATOR SKOKÓW

Dowództwo 6. Brygady Powietrznodesantowej
Sekcja Pionu Spadochronowo-Lotniczego 6 BPD
Koordynator skoków tel.: + 48-261-134-472 lub +48-505-370-958

ORGANISER OF PARACHUTE JUMPS

Command of the 6th Airborne Brigade
Parachute and Aviation Section of the 6th Airborne Division
Coordinator of the jumps, phone: + 48-261-134-472 or +48-505-370-958

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefy czasowo rezerwowane EPTR335 - 336 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS KRAKÓW i ACC WARSZAWA.

5.2 Strefy czasowo rezerwowane EPTR335 - 336 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 i pkt 9 przez przedstawiciela 6 BPD tel.+ 48-261-134-472 lub +48-505-370-958.

5.3 Załoga statku powietrznego wykonującego loty w strefach czasowo rezerwowanych EPTR335 - 336 będzie utrzymywała odległość 500 ft od górnej granicy EPTR oraz 2,5 NM bufora poziomego wewnątrz rejonu.

5.4 Wykorzystanie ATZ EPKR i EPTR57 uzgodniono z zarządzającym strefami (ATZ EPKR, EPTR57, EPTR335 - 336 mogą być aktywne jednocześnie).

5.5 Dopuszcza się jednoczesną aktywację stref EPTR335 - 336 i EPTR130 A, B po uzgodnieniu zasad ich wykorzystania z zarządzającym (Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej).

5.6 Strefy EPTR335 - 336 nie posiadają priorytetu w stosunku do strefy EPTS552 oraz MRT121, MRT122, MRT140 i MRT141.

5.7 Strefa EPTR336 może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR95. Loty UAV w EPTR336 będą wykonywane z ominięciem stref wyznaczonych na skoki.

5.8 Loty w strefach EPTR335 - 336 należy wykonywać z ominięciem aktywnych stref: EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR57 oraz ATZ EPKR.

5.9 W terminach aktywności stref czasowo rezerwowanych EPTR335 - 336 skoki spadochronowe HALO/HAHO realizowane będą na podstawie planu lotu (FPL).

5.10 Miejsce startu i lądowania – EPKK lub EPPW. Statki powietrzne zaplanowane do zabezpieczenia szkolenia: C-130, C-295, W-3 Sokół, M28B Bryza, Mi-8 oraz Mi-17.

5.11 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR335 - 336 będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-5711 i +48-261-828-131 – 132.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR335 - 336 areas are segregated within the area of responsibility of KRAKÓW FIS and WARSZAWA ACC.

EPTR335 - 336 areas are to be requested and activated in accordance with procedures for requesting airspace elements published in AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9 by the representative of 6th Airborne Brigade (6 BPD) phone: + 48-261-134-472 or +48-505-370-958.

The crew of aircraft conducting flights within the temporary reserved areas EPTR335 - 336 will maintain a distance of 500 ft from the upper EPTR limit and a horizontal buffer of 2.5 NM within the area.

The use of EPKR ATZ and EPTR57 have been agreed with the area operator. (EPKR ATZ, EPTR57, EPTR335 - 336 can be active simultaneously).

The areas EPTR335 - 336 and EPTR130 A,B are permitted to be active simultaneously upon agreement of the terms of use with the operator (Bieszczadzki Region Border Guard Unit).

Areas EPTR335 - 336 have no priority over EPTS552, MRT121, MRT122, MRT140 and MRT141.

Area EPTR336 can be active simultaneously within area EPTR95. UAV flights within EPTR336 will be carried out avoiding the areas designated for the purposes of the jumps.

Flights to be conducted within EPTR335 - 336 excluding active areas: EPTS552, EPTR15A, EPTR694, EPTR130AB, EPTR57 and EPKR ATZ.

On the days of activity of EPTR335 - 336 HALO/HAHO parachute jumps will be carried out in accordance with the flight plan (FPL).

Take-off and landing site – EPKK or EPPW. Aircraft planned to be used for securing the training: C-130, C-295, W-3 Sokół, M28B Bryza, Mi-8 and Mi-17.

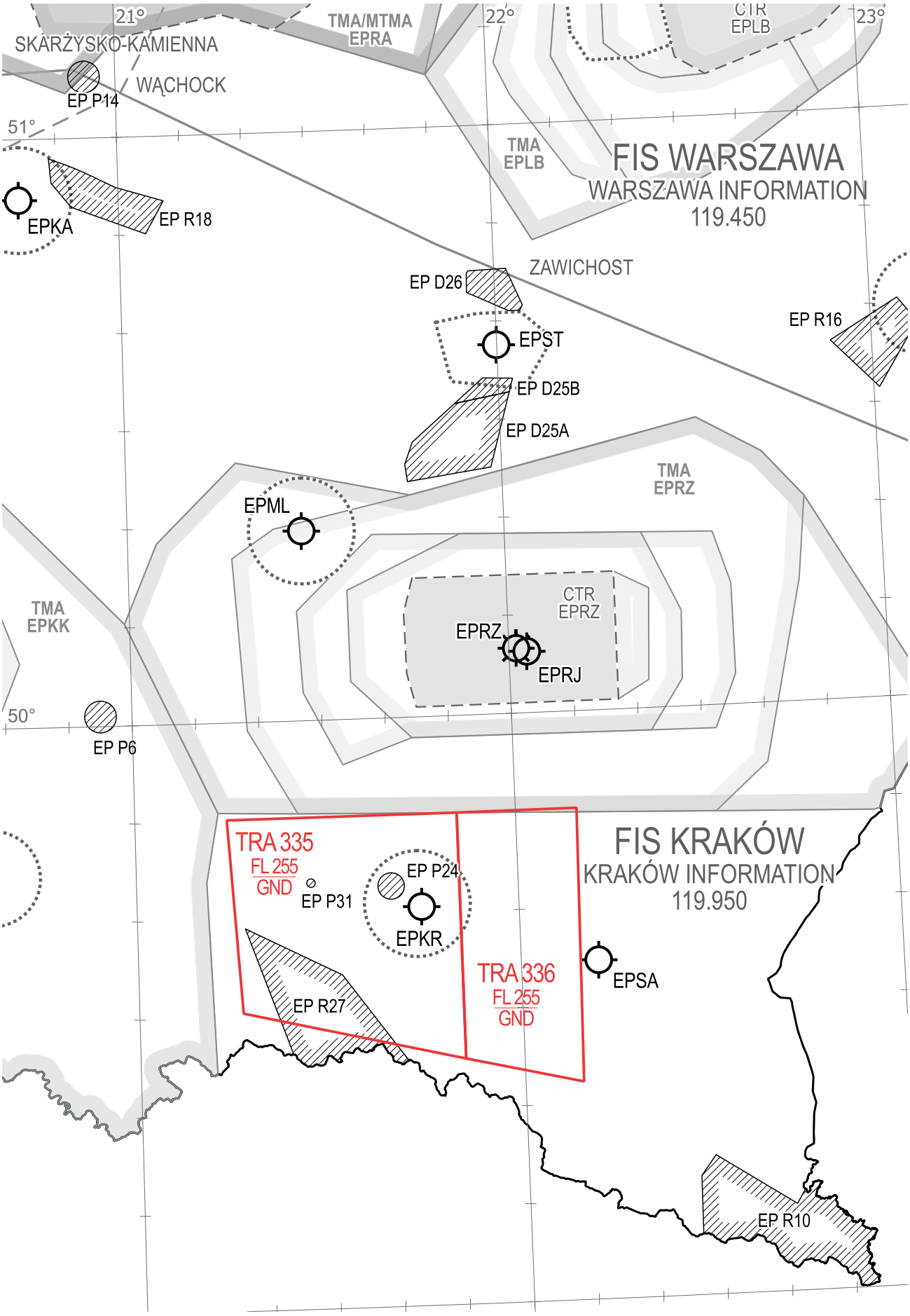
Detailed information on the actual activity times of the EPTR335 - 336 areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5711 and +48-261-828-131 – 132.

Patrz: mapa.

See: chart.

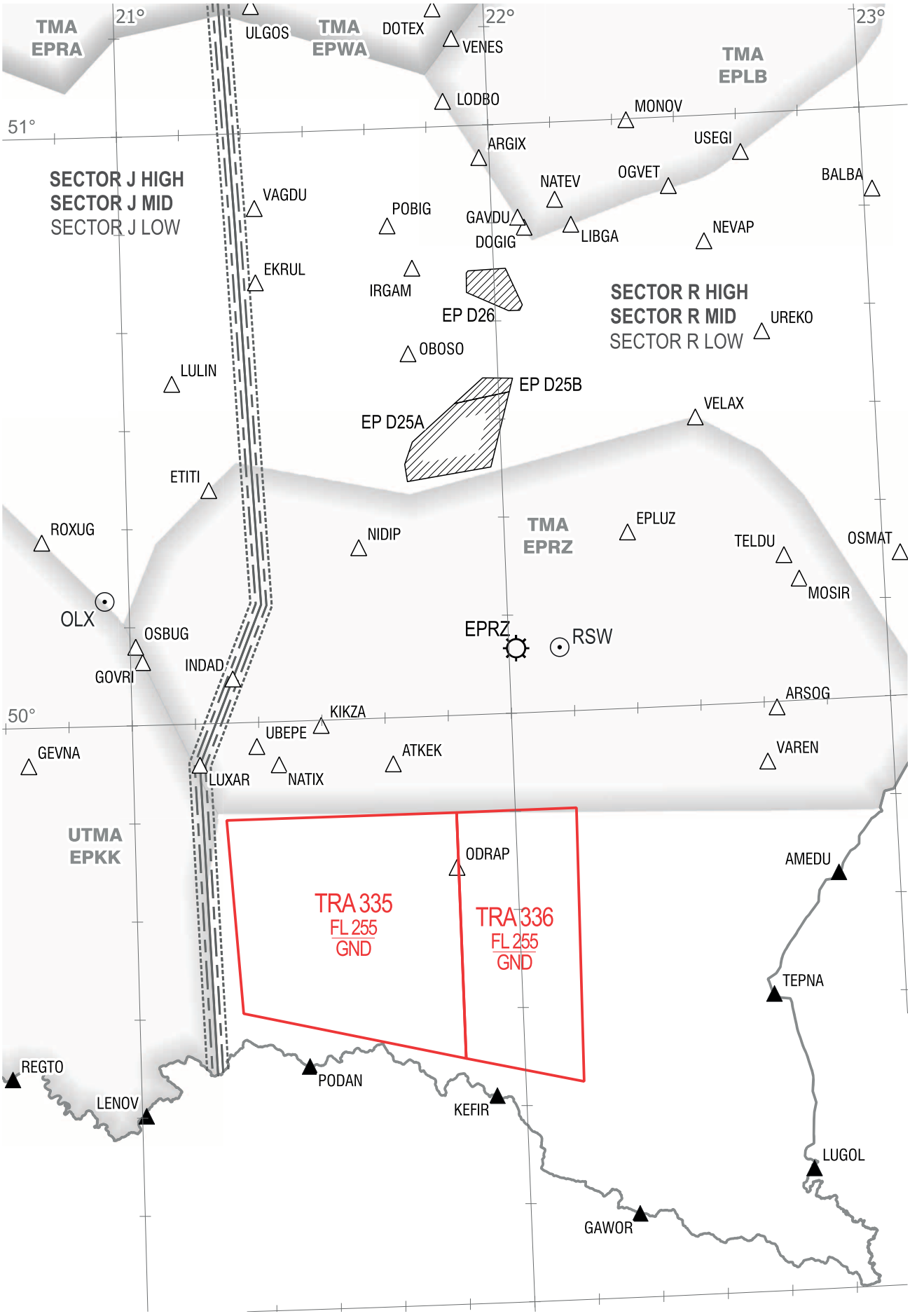
- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC 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 12/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**22 FEB 2024**	**31 AUG 2024**

ZABEZPIECZENIE LOTÓW OPERACYJNYCH UAV JW. 4724 WZDŁUŻ WSCHODNIEJ GRANICY POLSKI

1. TERMIN

22 FEB - 31 AUG 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Dzienny planowany czas aktywności nie może przekroczyć 10 H.
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Strefy wyznaczone na potrzeby zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych.
W czasie aktywności stref – przestrzeń niesklasyfikowana. Loty w strefach mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w zadaniu. Strefy niedostępne dla cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej.

EPTS500

Granice poziome:

1.	52 07 03 N	023 03 48 E
2.	52 04 30 N	023 15 20 E
3.	52 00 00 N	023 25 31 E
4.	51 57 27 N	023 24 52 E
5.	51 58 47 N	023 04 00 E
1.	52 07 03 N	023 03 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 95

EPTS501

Granice poziome:

1.	52 16 59 N	023 10 42 E
Dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:		
2.	52 11 09 N	023 23 50 E
3.	52 07 03 N	023 03 48 E
4.	52 16 57 N	022 57 32 E
1.	52 16 59 N	023 10 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	4300 ft AMSL
Górna granica:	FL 95

SAFEGUARDING UAV OPERATIONAL FLIGHTS OF MILITARY UNIT 4724 ALONG THE EASTERN POLISH BORDER

DATES

22 FEB - 31 AUG 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).
Daily planned activity time will not exceed 10 H.
Total activity time of the area will not exceed 90 days.

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

The areas are designated for the purposes of securing military aircraft flights.

During the activity of the areas – unclassified airspace. Flights within the areas may be conducted only by aircraft participating in the task. The areas are unavailable to civil airspace users.

EPTS500

Lateral limits:

1.	52 07 03 N	023 03 48 E
2.	52 04 30 N	023 15 20 E
3.	52 00 00 N	023 25 31 E
4.	51 57 27 N	023 24 52 E
5.	51 58 47 N	023 04 00 E
1.	52 07 03 N	023 03 48 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 95

EPTS501

Lateral limits:

1.	52 16 59 N	023 10 42 E
Then along the state border to point:		
2.	52 11 09 N	023 23 50 E
3.	52 07 03 N	023 03 48 E
4.	52 16 57 N	022 57 32 E
1.	52 16 59 N	023 10 42 E

Vertical limits:

Lower limit:	4300 ft AMSL
Upper limit:	FL 95

EPTS502

Granice poziome:

1. 52 11 09 N 023 23 50 E
   dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:
2. 52 00 59 N 023 39 46 E
3. 52 00 00 N 023 25 31 E
4. 52 04 31 N 023 15 18 E
5. 52 07 03 N 023 03 48 E
1. 52 11 09 N 023 23 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4300 ft AMSL

Górna granica: FL 95

EPTS503

Granice poziome:

1. 52 00 59 N 023 39 46 E
   dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:
2. 51 43 24 N 023 32 04 E
3. 51 43 44 N 023 18 33 E
4. 51 52 03 N 023 23 25 E
5. 52 00 00 N 023 25 31 E
1. 52 00 59 N 023 39 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4300 ft AMSL

Górna granica: FL 95

4. ORGANIZATOR

Jednostka Wojskowa 4724
Tel.: +48-533-995-795 lub +48-731-578-689

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefy EPTS500 - 503 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA.

5.2 Strefy podlegają procedurze zamawiania przez JW. 4724 oraz aktywacji i dezaktywacji przez JW. 4724 w AMC Polska zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt 8 i 9.

5.3 Strefy EPTS500 - 503 mają priorytet nad strefą EPTR04C. W przypadku aktywności stref EPTS500 - 503, strefa EPTR04C może być aktywna z wyłączeniem aktywnych stref EPTS500 - 503.

5.4 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
(minimalny bufor poziomy w strefach poniżej FL 95) :
- 1800 ft dla stałopłatów UAV,
- 500 ft dla wiropłatów UAV.

5.5 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Failsafe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagującą automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.

5.6 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTS lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
- czas, w którym utracono kontakt z UAV;
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
- ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.

EPTS502

Lateral limits:

1. 52 11 09 N 023 23 50 E
   then along the state border to point:
2. 52 00 59 N 023 39 46 E
3. 52 00 00 N 023 25 31 E
4. 52 04 31 N 023 15 18 E
5. 52 07 03 N 023 03 48 E
1. 52 11 09 N 023 23 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 4300 ft AMSL

Upper limit: FL 95

EPTS503

Lateral limits:

1. 52 00 59 N 023 39 46 E
   then along the state border to point:
2. 51 43 24 N 023 32 04 E
3. 51 43 44 N 023 18 33 E
4. 51 52 03 N 023 23 25 E
5. 52 00 00 N 023 25 31 E
1. 52 00 59 N 023 39 46 E

Vertical limits:

Lower limit: 4300 ft AMSL

Upper limit: FL 95

ORGANISER

Military Unit 4724
Phone: +48-533-995-795 or +48-731-578-689

ADDITIONAL INFORMATION

Areas EPTS500 - 503 are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

Areas are to be requested, activated and deactivated by Military Unit 4724 at AMC Poland in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 point 8 and 9.

Areas EPTS500 - 503 have priority over EPTR04C area. In case of the activity of the areas EPTS500 - 503, area EPTR04C may be active excluding the active EPTS500 - 503 areas.

The flight organiser will plan UAV flights taking into account the ''do-not-cross'' area boundaries reduced by the safety buffer (relevant to the type of UAV used) amounting to:
(minimum lateral buffer within areas below FL 95) :
- 500 ft for rotor-wing UAV,
- 1800 ft for fixed-wing UAV.

UAVs operating within areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal from the remote controler, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or minimise the negative impact of a failure.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:
- number the EPTS area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- time remaining for the battery/fuel depletion;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known altitude at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

5.7 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

5.8 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

The user of the area shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS and the person directly responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the entire period of area activity.

5.9 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.

At the request of AMC/ATS, the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

5.10 Loty będą realizowane z wykorzystaniem RQ-21A BlackJack. Lotnisko startu i lądowania – EPBP. Prędkość lotów poniżej 250 kt.

The flights will be conducted with the use of RQ-21A BlackJack. Take-off and landing at EPBP aerodrome. Flights at speed below 250 kt IAS.

5.11 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

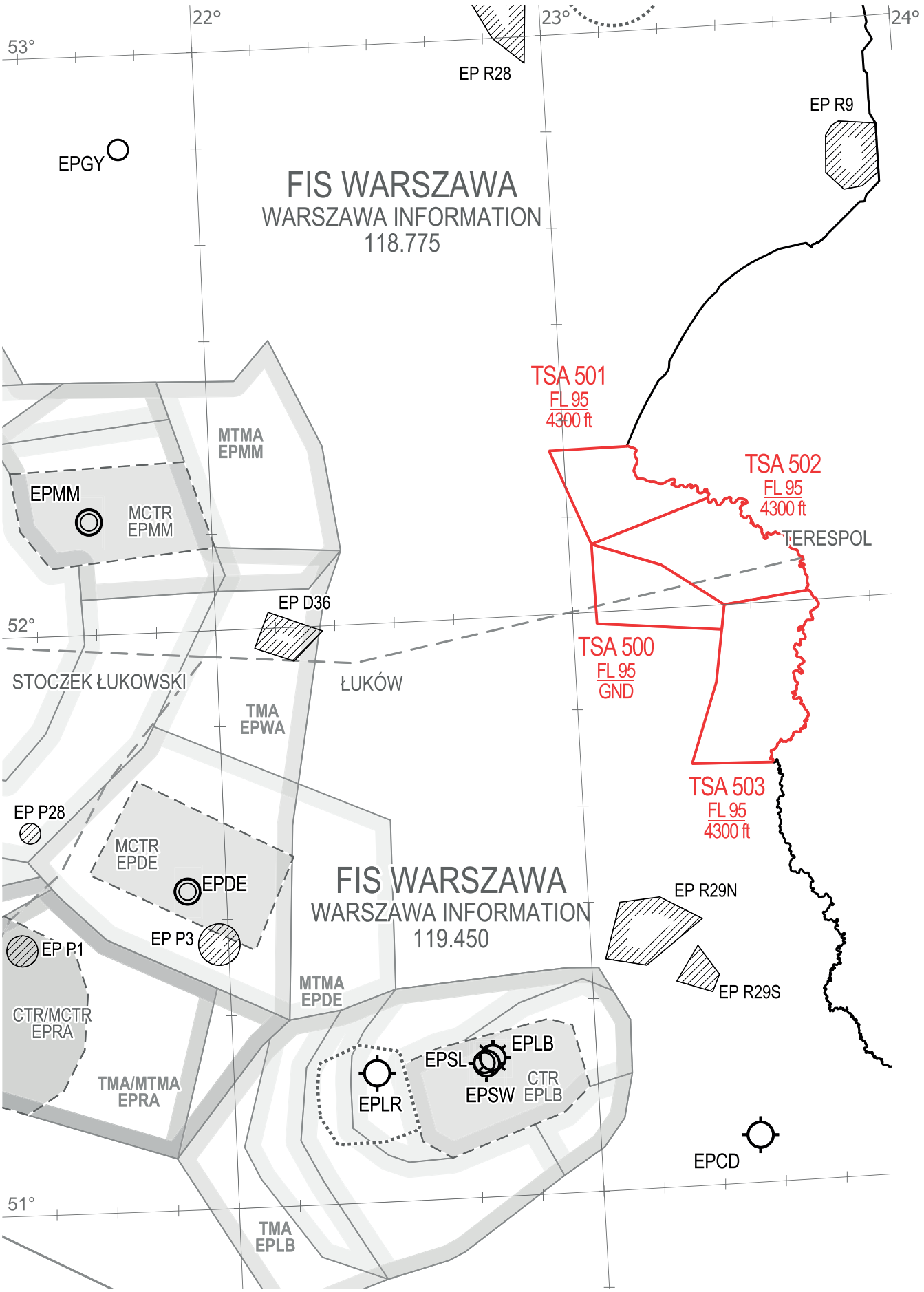
Detailed information on the actual activity times of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

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 13/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
28 DEC 2023	**25 JAN 2024**	**31 DEC 2024**

LOTY JW GROM

1. TERMIN

25 JAN - 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefa wydzielona na potrzeby szkolenia. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR687

Granice poziome:

1. 54 26 56 N 018 32 40 E
2. 54 25 09 N 018 47 50 E
3. 54 22 34 N 018 47 11 E
4. 54 20 13 N 018 45 28 E
5. 54 23 14 N 018 38 23 E
6. 54 25 26 N 018 29 32 E
1. 54 26 56 N 018 32 40 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 1000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca JW 2305
Tel. kom.: +48-664-729-148, +48-571-221-702

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR687 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS GDAŃSK.

5.2 Strefa podlegająca procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez ARO EPMM w AMC POLSKA. Na potrzeby aktywacji strefę należy interpretować jako niekolizyjny element przestrzeni.

5.3 Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów w AIP Polska ENR 5.2.1.

5.4 Loty w EPR15 możliwe są po uzyskaniu zgody zarządzającego strefą. W przeciwnym wypadku loty w EPTR689 należy wykonywać z ominięciem strefy EPP15.

5.5 Strefa EPTR687 będzie aktywna nie więcej niż 90 dni w ciągu roku.

5.6 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA", „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem lub z Dyżurną Służbą Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.

5.7 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, +48-22-574-5733 - 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

MILITARY UNIT GROM FLIGHTS

DATES

25 JAN - 31 DEC 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Area designated for training. Unclassified airspace.

EPTR687

Lateral limits:

1. 54 26 56 N 018 32 40 E
2. 54 25 09 N 018 47 50 E
3. 54 22 34 N 018 47 11 E
4. 54 20 13 N 018 45 28 E
5. 54 23 14 N 018 38 23 E
6. 54 25 26 N 018 29 32 E
1. 54 26 56 N 018 32 40 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 1000 ft AMSL

ORGANISER

Commander of Military Unit 2305
Mobile: +48-664-729-148, +48-571-221-702

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR687 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

Area is to be requested and activated/deactivated according to AIP Poland by the organiser as detailed in AIP Poland ENR 5.2.1 by EPMM ARO in AMC POLAND. For the purposes of area activation, this area has to be interpreted as a conflict-free airspace.

Flights in the area have to be performed taking into account the provisions of AIP Poland ENR 5.2.1

Flights in EPR15 are possible after obtaining permission from the area administrator. Otherwise, flights in EPTR689 have to be performed bypassing the EPP15.

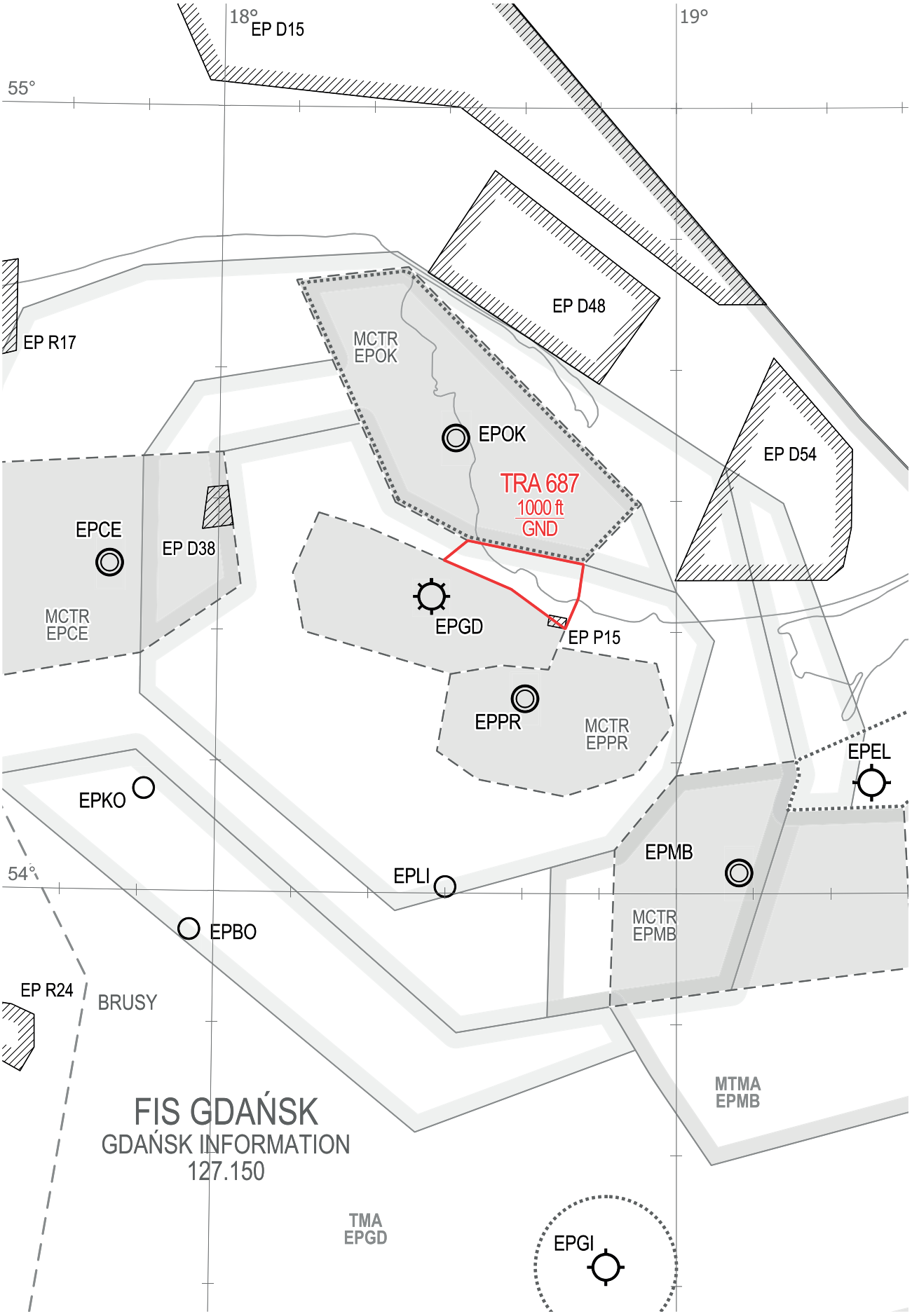
EPTR687 area will be activated for not more than 90 days per year.

Entry of "GARDA", "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER flights into designated area is to be coordinated with 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 activation times of the area will be available from AMC Poland, 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

AIP AIRAC AMDT 01/24

Obowiązuje od / Effective from

25 JAN 2024

GEN:

- wprowadzenie DME OSTASZE;

ENR:

- wycofanie informacji o lokalizacji oraz zasięgach radiostacji FIS;
- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Bąków 2, maszt Dachnów, farma wiatrowa Drzeńsko-Rzepin, farma wiatrowa Kraśnik, maszt Konradowo, maszt Lichnówki, farma wiatrowa Żnin/ Damasławek;
- aktualizacja informacji o przeszkodzach lotniczych: farma wiatrowa Biały Bór, farma wiatrowa Bobowo, farma wiatrowa Juniewicze (Liwki Szlacheckie, Juniewicze, Kopce, Mostów), Kołoząb, farma wiatrowa Mieścisko, farma wiatrowa Pniewy (Pniewy, Zamorze), farma wiatrowa Rychtal - Baranów (Grębanin, Skoroszów, Proszów);
- wycofanie informacji o przeszkodzie lotniczej: maszt Dobieszewo, maszt Suchan, komin Będzin,

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/.

AD:

- aktualizacja informacji o lotniskach:

Bydgoszcz (EPBY) – mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) – aktualizacja informacji o światłach RWY, RWY APCH oraz pozostałych światłach na APN i TWY, mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Kraków/Balice (EPKK) – mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – aktualizacja informacji o światłach RWY oraz RWY APCH, mapa lotniska - ICAO, mapa naziemnego ruchu lotniskowego - ICAO, mapy parkowania statków powietrznych - ICAO, mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Lublin (EPLB) – aktualizacja informacji o kolejności odśnieżania/oczyszczania RWY, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Poznań - Ławica (EPPO) – zmiana zasad kołowania na TWY R, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – wprowadzenie TWY A4, wprowadzenie procedury obsługi statków powietrznych o wyższej literze kodu, mapa lotniska - ICAO, mapa parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO, mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A;

Rzeszów - Jasionka (EPRZ) – zmiana służby z DELIVERY na GROUND, mapa lotniska - ICAO, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO, mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

GEN:

- DME OSTASZE introduced;

ENR:

- information on location and ranges of FIS transceivers withdrawn;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Bąków 2 wind farm, Dachnów mast, Drzeńsko-Rzepin wind farm, Kraśnik wind farm, Konradowo mast, Lichnówki mast, Żnin/Damasławek wind farm;
- information on aeronautical obstacles updated: Biały Bór wind farm, Bobowo wind farm, Juniewicze wind farm (Liwki Szlacheckie, Juniewicze, Kopce, Mostów), Kołoząb, Mieścisko wind farm, Pniewy wind farm (Pniewy, Zamorze), Rychtal - Baranów wind farm (Grębanin, Skoroszów, Proszów);
- information on aeronautical obstacle withdrawn: Dobieszewo mast, Suchan mast, Będzin chimney;

Information about the above mentioned obstacles are 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/.

AD:

- information on the aerodromes updated:

Bydgoszcz (EPBY) - Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, VFR Arrival and Departure Routes Chart;

Gdańsk Lech Walesa (EPGD) – information on RWY, RWY APCH lights and other lights on APN and TWY updated, Visual Operation Chart;

Kraków/Balice (EPKK) – Visual Operation Chart;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – information on RWY, RWY APCH lights updated, Aerodrome Chart - ICAO, Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO, Aircraft Parking Charts - ICAO, Visual Operation Chart;

Lublin (EPLB) – infomation on snow removal/clearance priorities of RWY updated, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, VFR Arrival and Departure Routes Chart;

Poznań - Ławica (EPPO) – taxiing rules on TWY R changed, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – TWY A4 introduced; maintenance procedure of higher code letter aircraft introduced, Aerodrome Chart - ICAO, Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO, Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A;

Rzeszów - Jasionka (EPRZ) – DELIVERY service to GROUND service changed, Aerodrome Chart - ICAO, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO, VFR Arrival and Departure Routes Chart;

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

Szczecin - Goleniów (EPSC) – mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – aktualizacja przeszkód lotniskowych, aktualizacja procedur ograniczenia hałasu;

Wrocław - Strachowice (EPWR) – wprowadzenie TWY A3, aktualizacja informacji o systemie sterowania ruchem naziemnym, procedurach kołowania i postoju, mapa lotniska - ICAO;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – aktualizacja przeszkód lotniskowych, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapa podejścia według wskazań przyrządów - ICAO;

- zmiany edytorskie.

Szczecin - Goleniów (EPSC) – Visual Operation Chart;

Warsaw Chopin Airport (EPWA) – AD obstacles updated, noise abatement procedures updated;

Wrocław - Strachowice (EPWR) – TWY A3 introduced, information on surface movement guidance, parking and taxiing procedures updated, Aerodrome Chart - ICAO;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – AD obstacles updated, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Chart - ICAO;

- editorial changes.

2) **USUNĄĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY **REMOVE** THE FOLLOWING PAGES		2) **WŁĄCZYĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY **INSERT** THE FOLLOWING PAGES	
GEN			
GEN 0.3-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.3-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.3-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 0.3-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.3-3	02 NOV 2023 11/23	GEN 0.3-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.3-4	30 NOV 2023 12/23	----------	----------
GEN 0.4-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-3	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-4	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-5	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-6	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-7	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-8	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-9	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-9	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-10	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-10	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-11	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-11	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-12	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-12	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-13	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-13	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-14	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-14	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-15	30 NOV 2023 12/23	GEN 0.4-15	25 JAN 2024 01/24
GEN 1.2-5	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.2-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 1.2-6	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.2-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.3-1	27 JAN 2022 247	GEN 2.3-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.3-4	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.3-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-0	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-0	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-1	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-3	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-4	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-5	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-6	02 NOV 2023 11/23	GEN 2.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.5-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.5-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.5-3	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.5-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.5-4	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.5-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.7-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.7-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.1-7	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.1-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-5	05 OCT 2023 10/23	GEN 3.2-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-6	05 OCT 2023 10/23	GEN 3.2-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-7	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.2-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-8	05 OCT 2023 10/23	GEN 3.2-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-9	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.2-9	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-10	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.2-10	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-11	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.2-11	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-12	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.2-12	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.4-3	23 FEB 2023 02/23	GEN 3.4-3	25 JAN 2024 01/24

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

GEN 3.4-4	23 FEB 2023 02/23	GEN 3.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.4-5	05 OCT 2023 10/23	GEN 3.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.4-6	23 FEB 2023 02/23	GEN 3.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.5-1	20 APR 2023 04/23	GEN 3.5-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.5-2	20 APR 2023 04/23	GEN 3.5-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.2-1	27 FEB 2020 224	GEN 4.1.2-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.2-2	27 FEB 2020 224	----------	----------
GEN 4.1.2-3	27 FEB 2020 224	----------	----------
GEN 4.1.2-4	27 FEB 2020 224	----------	----------
GEN 4.1.2-5	27 FEB 2020 224	----------	----------
GEN 4.1.7-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 4.1.7-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.7-2	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-3	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-4	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-5	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-6	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-7	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-8	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.7-9	23 MAR 2023 03/23	----------	----------
GEN 4.1.9-1	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-3	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-4	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-5	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-6	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-7	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.9-7	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	GEN 4.1.9-8	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	GEN 4.1.9-9	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	GEN 4.1.9-10	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	GEN 4.1.9-11	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	GEN 4.1.9-12	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.10-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.10-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.10-2	07 DEC 2017 196	----------	----------
GEN 4.1.10-3	07 DEC 2017 196	----------	----------
GEN 4.1.10-4	07 DEC 2017 196	----------	----------
GEN 4.1.10-5	07 DEC 2017 196	----------	----------
GEN 4.1.10-6	07 DEC 2017 196	----------	----------
GEN 4.1.10-7	07 DEC 2017 196	----------	----------

ENR

ENR 1.6-3	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-3	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.6-4	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-4	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.6-5	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-5	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.6-6	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-6	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.6-7	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.6-7	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-1	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-1	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-2	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-2	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-3	02 NOV 2023 11/23	ENR 1.10-3	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-4	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-4	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-5	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-5	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-6	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-6	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-7	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-7	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-8	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-8	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-9	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-9	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-10	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-10	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-11	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-11	25 JAN 2024 01/24

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

ENR 1.10-12	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-12	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-13	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-13	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-15	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-15	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-16	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-16	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-17	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.10-17	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-18	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-18	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-19	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-19	25 JAN 2024 01/24
ENR 1.10-21	07 SEP 2023 09/23	ENR 1.10-21	25 JAN 2024 01/24
ENR 4.1-2	18 MAY 2023 05/23	ENR 4.1-2	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.3-2	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.3-2	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.3-9	02 NOV 2023 11/23	ENR 5.2.1.3-9	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.3-10	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.3-10	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.3-15	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.3-15	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.3-19	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.3-19	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.3-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.3-1	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.1-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 6.1-1	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.2-1	07 SEP 2023 09/23	ENR 6.2-1	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 6.2-2	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 6.2-5	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.2-8	09 SEP 2021 243	ENR 6.2-8	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.7.3-2	02 NOV 2023 11/23	ENR 6.7.3-2	25 JAN 2024 01/24

AD

AD 2 EPBY 1-3	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPBY 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 1-14	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPBY 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 4-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 4-1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 5-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPBY 7-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPGD 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPGD 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-4	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPGD 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-5	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-6	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-8	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-9	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPGD 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-20	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-20	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-21	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPGD 1-21	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-22	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPGD 1-22	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	AD 2 EPGD 1-23	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 7-3-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPGD 7-3-1	25 JAN 2024 01/24

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

AD 2 EPKK 1-13	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-14	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-15	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-16	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-17	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-18	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 1-19	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 7-3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 7-3-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKT 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKT 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-4	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPKT 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 1-5	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-6	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-8	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-9	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-10	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPKT 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-20	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPKT 1-20	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	AD 2 EPKT 1-21	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-3-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-3-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-3-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 1-3-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 7-3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 7-3-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPLB 1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPLB 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-3	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-4	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPLB 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-13	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPLB 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 1-14	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPLB 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 4-2-1-0	28 JAN 2021 235	AD 2 EPLB 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 4-2-2-0	28 JAN 2021 235	AD 2 EPLB 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 5-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPLB 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLB 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPLB 7-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLL 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPLL 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLL 1-14	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPLL 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPMO 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-8	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 1-8	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-9	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-10	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-11	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-12	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-13	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-14	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-14	25 JAN 2024 01/24

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

AD 2 EPMO 1-15	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-16	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-17	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPMO 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 1-10	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPPO 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 1-23	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPPO 1-23	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 4-2-1-0	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 4-2-2-0	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 5-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPPO 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 5-3-1-0	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 5-3-2-0	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRA 1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRA 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-4	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRA 1-5	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRA 1-6	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRA 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRA 1-8	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-9	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-10	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-11	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-12	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-13	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-14	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-15	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-16	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRA 1-16	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	AD 2 EPRA 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 1-3-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRA 2-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRZ 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-8	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-9	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRZ 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-11	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPRZ 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-12	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPRZ 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-17	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPRZ 1-17	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	AD 2 EPRZ 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 1-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPRZ 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	09 SEP 2021 243	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 5-3-1-0	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 5-3-2-0	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-1-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-1-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-1-4	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-2-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-2-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-2-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRZ 7-2-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPRZ 7-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 1-11	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPSC 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 7-3-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPSC 7-3-1	25 JAN 2024 01/24

Ciąg dalszy na następnej stronie
Continued on next page

AD 2 EPSY 1-13	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPSY 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSY 1-14	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPSY 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-3	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-10	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-11	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-24	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-24	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 1-41	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 1-41	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-4	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPWR 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-5	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-6	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-9	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWR 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-20	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWR 1-20	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-21	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWR 1-21	25 JAN 2024 01/24
----------	----------	AD 2 EPWR 1-22	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWR 1-1-1	25 APR 2019 213	AD 2 EPWR 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPZG 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-10	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPZG 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-11	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPZG 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 5-1-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPZG 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 5-3-1-0	01 DEC 2022 258	AD 2 EPZG 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 6-6-1-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPZG 6-6-1-1	25 JAN 2024 01/24

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ: P2600/23, P3049/23, N2402/23, N5483/23, N5571/23, N5666/23, N6075/23, N6823/23, N6825/23, N6860/23, N7353/23, N7663/23, U3348/23, J1294/23.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT: A2600/23, A3049/23, D2402/23, D5483/23, D5571/23, D5666/23, D6075/23, D6823/23, D6825/23, D6860/23, D7353/23, D7663/23, E3348/23, G1294/23.

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

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

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
02/21, 02/23, 03/23.

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:
02/21, 02/23, 03/23.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

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	
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 Walesa 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	25 JAN 2024
01/23	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
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	25 JAN 2024
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	25 JAN 2024
10/23	Szkolenie JW. 4101 Training of Military Unit 4101	ENR 5	13 FEB 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
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	25 JAN 2024
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	01 JAN 2024
20/23	Loty UAV w FIR EPWW UAV flights within EPWW FIR	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
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	
29/23	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
30/23	Loty szybowcowe w rejonie Milewa (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
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	01 JAN 2024
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	
39/23	Loty UAV typu MALE z lotniska MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM) UAV MALE flights from MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM) aerodrome	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
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	25 JAN 2024
59/23	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of 6th Airborne Brigade	ENR 5	12 JUN 2023 30 DEC 2023	31 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	
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	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
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**	**25 JAN 2024**
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**	
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 Miltary aviation activity in the vicinity of Rzeszów	**ENR 5**	**13 JUL 2023 31 DEC 2023**	**25 JAN 2024**
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**	**25 JAN 2024**
88/23	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 – Turawa Parachute jumping and UAV flights Military Unit 4101 – Turawa	**ENR 5**	**14 AUG 2023 02 AUG 2024**	
92/23	Treningowe loty UAV BVLOS UAV BVLOS trainning flights	**ENR 5**	**07 SEP 2023 17 APR 2024**	
95/23	Oddanie do użytku hanagaru z płytą przedhangarową oraz TWY A3 na lotnisku WROCŁAW - STRACHOWICE (EPWR) Hangar with a hangar APN and TWY A3 put into operational use at WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) aerodrome	**AD 2 EPWR**	**07 SEP 2023 25 JAN 2024**	**25 JAN 2024**
96/23	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST**	
97/23	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**	**07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST**	
100/23	Loty UAV z lotniska POWIDZ (EPPW) UAV flights from POWIDZ (EPPW) aerodrome	**ENR 5**	**07 SEP 2023 31 DEC 2023**	**25 JAN 2024**
102/23	Loty TB2 TB2 flights	**ENR 5**	**07 SEP 2023 17 APR 2024**	
105/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	**AD 2 EPLL**	**05 OCT 2023 30 SEP 2024 EST**	**25 JAN 2024**
106/23	Procedury współdecydowania w porcie lotniczym (A-CDM) Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures	**AD 2 EPWA**	**05 OCT 2023 31 JUL 2024 EST**	
108/23	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**05 OCT 2023 02 NOV 2023 EST**	
109/23	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) w sezonie letnim S24 Restrictions in the RWY availability at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome during the summer season S24	**AD 2 EPGD**	**05 OCT 2023 13 JUN 2024**	
110/23	Szkolenie lotnicze JW 5444/Loty UAV Aerial training of Military Unit 5444/UAV flights	**ENR 5**	**05 OCT 2023 17 APR 2024**	
111/23	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	**AD 2 EPMO**	**02 NOV 2023 31 AUG 2024 EST**	
113/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze - Biała, Płock Temporary aeronautical obstacles - Biała, Płock	**ENR 5.4**	**02 NOV 2023 31 DEC 2023 EST**	
114/23	Prace modernizacyjne na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) Modernization works at ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) aerodrome	**AD 2 EPZG**	**02 NOV 2023 31 DEC 2023 EST**	**05 DEC 2023**
115/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Warszawa Temporary aeronautical obstacle - Warszawa	**ENR 5.4**	**02 NOV 2023 31 DEC 2024 EST**	
116/23	Wprowadzenie do użycia wydawania zezwoleń na lot za pośrednictwem DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL) na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Introduction to the use of issuing flight permits via DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL) at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	**AD 2 EPGD**	**30 NOV 2023 24 MAR 2024 EST**	
117/23	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**	**30 NOV 2023 31 DEC 2024 EST**	
118/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**30 NOV 2023 25 JAN 2024 EST**	**25 JAN 2024**
119/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Bydgoszcz (EPBY) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	**AD 2 EPBY**	**30 NOV 2023 27 NOV 2024 EST**	
01/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**25 JAN 2024 22 FEB 2024**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
02/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	**AD 2 EPLL**	**25 JAN 2024 30 JUL 2024 EST**	
03/24	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
04/24	Zabezpieczenie operacji lotniczych w rejonie poligonu Wędrzyn (EPD27) Safeguarding the air operations within military training area Wędrzyn (EPD27)	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
05/24	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
06/24	Loty RPA typu MALE z lotniska Mińsk Mazowiecki (EPMM) RPA MALE flights from Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	**ENR 5**	**25 JAN 2024 17 APR 2024**	
07/24	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
08/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
09/24	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Miltary aviation activity in the vicinity of Rzeszów	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
10/24	Loty UAV z lotniska Powidz (EPPW) UAV flights from Powidz (EPPW) aerodrome	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	
11/24	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	**ENR 5**	**26 JAN 2024 31 DEC 2024**	
12/24	Zabezpieczenie lotów operacyjnych UAV JW 4724 wzdłuż wschodniej granicy Polski Safeguarding UAV operational flights of Military Unit 4724 along the eastern Polish border	**ENR 5**	**22 FEB 2024 31 AUG 2024**	
13/24	Loty JW GROM Military Unit GROM flights	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

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

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN	
GEN 0.1-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.1-2	27 JAN 2022 247
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196
GEN 0.3-1	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.3-2	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.3-3	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-1	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-2	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-3	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-4	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-5	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-6	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-7	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-8	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-9	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-10	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-11	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-12	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-13	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-14	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.4-15	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 0.5-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.6-1	14 JUL 2022 253
GEN 0.6-2	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-1	27 JAN 2022 247
GEN 1.1-2	28 FEB 2019 211
GEN 1.2-1	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-2	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-3	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-4	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-5	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 1.2-6	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 1.2-7	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-8	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.3-1	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-2	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-3	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-4	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-5	09 SEP 2021 243
GEN 1.3-6	09 SEP 2021 243
GEN 1.4-1	04 NOV 2021 245
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243
GEN 1.5-1	24 FEB 2022 248
GEN 1.5-2	24 FEB 2022 248
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248
GEN 1.6-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.6-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.6-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.6-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.6-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 1.7.1-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.6-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.8-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.14-2	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.14-3	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.15-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.16-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.17-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.18-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.19-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.7.4444-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.7.8168-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.7.10066-1	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.1-1	07 OCT 2021 244
GEN 2.1-2	30 NOV 2023 12/23
GEN 2.2-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-2	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-4	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-5	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-6	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-7	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-8	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-9	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-10	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-11	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-12	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-13	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-14	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-15	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-16	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-17	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-18	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-19	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23
GEN 2.2-22	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
GEN 2.2-23	23 MAR 2023 03/23	**GEN 3.4-6**	**25 JAN 2024 01/24**
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**	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 2.3-1	**25 JAN 2024 01/24**	**GEN 3.5-2**	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 2.3-2	02 NOV 2023 11/23	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 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-5	06 OCT 2022 256
GEN 2.3-5	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-6	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-6	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-7	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-7	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-8	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-0	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-9	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-1	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-2	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-3	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-12	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-4	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-5	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-14	26 MAR 2020 225
GEN 2.4-6	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.5-15	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.5-16	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-2	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.6-0	26 APR 2018 201
GEN 2.5-3	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.6-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.5-4	**25 JAN 2024 01/24**	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	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 3.6-5	20 JUN 2019 215
GEN 2.7.1-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-2	30 NOV 2023 12/23	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	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-3	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-7	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-8	27 JAN 2022 247	**GEN 4.1.2-1**	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 3.2-1	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-1	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-2	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-3	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 4.1.3-4	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-5	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.3-5	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-6	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.3-6	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-7	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.4-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-8	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-9	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-10	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-11	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-12	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-13	02 DEC 2021 246	GEN 4.1.6-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	**GEN 4.1.7-1**	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-4	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-3	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-4	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-5	**25 JAN 2024 01/24**	GEN 4.1.8-9	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 4.1.8-10	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.9-1	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-2	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-3	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-4	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-5	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-6	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-7	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-8	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-9	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-10	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-11	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.9-12	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.10-1	**25 JAN 2024 01/24**
GEN 4.1.11-1	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.11-2	30 JAN 2020 223
GEN 4.1.11-3	30 JAN 2020 223
GEN 4.1.11-4	30 JAN 2020 223
GEN 4.1.12-1	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.12-2	24 MAY 2018 202
GEN 4.1.12-3	24 MAY 2018 202
GEN 4.1.12-4	24 MAY 2018 202
GEN 4.1.13-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 4.1.14-1	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.14-2	03 NOV 2022 257
GEN 4.1.14-3	03 NOV 2022 257
GEN 4.1.14-4	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.14-5	03 NOV 2022 257
GEN 4.1.15-1	28 MAR 2019 212
GEN 4.1.15-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-3	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-4	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-5	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-6	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-7	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-8	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-9	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-10	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-11	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-12	22 APR 2021 238
GEN 4.2-1	21 APR 2022 250
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250
GEN 4.2-3	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.2-4	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.2-5	20 MAY 2021 239
GEN 4.2-6	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.2-7	21 APR 2022 250
GEN 4.2-8	20 MAY 2021 239
ENR	
ENR 0.1-1	16 JUN 2022 252
ENR 0.6-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 0.6-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 1.1-1	01 DEC 2022 258
ENR 1.1-2	03 DEC 2020 234
ENR 1.1-3	01 DEC 2022 258
ENR 1.2-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.2-2	27 JAN 2022 247
ENR 1.2-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 1.3-1	01 DEC 2022 258
ENR 1.3-2	01 DEC 2022 258
ENR 1.3-3	01 DEC 2022 258
ENR 1.3-4	01 DEC 2022 258
ENR 1.3-5	01 DEC 2022 258
ENR 1.4-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 1.4-2	07 DEC 2017 196
ENR 1.5-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247
ENR 1.6-1	10 AUG 2023 08/23
ENR 1.6-2	02 NOV 2023 11/23
ENR 1.6-3	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.6-4	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.6-5	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.6-6	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.6-7	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.7-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.7-2	05 DEC 2019 221
ENR 1.7-3	05 DEC 2019 221
ENR 1.7-4	21 JUN 2018 203
ENR 1.7-5	21 JUN 2018 203
ENR 1.8-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.8-2	22 APR 2021 238
ENR 1.8-3	27 JAN 2022 247
ENR 1.8-4	22 APR 2021 238
ENR 1.9-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.9-2	24 FEB 2022 248
ENR 1.9-3	10 OCT 2019 219
ENR 1.9-4	24 FEB 2022 248
ENR 1.10-1	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-2	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-3	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-4	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-5	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-6	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-7	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-8	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-9	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-10	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-11	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-12	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-13	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-14	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-15	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-16	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-17	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-18	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-19	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10-20	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-21	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 1.10.1-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.11-1	03 NOV 2022 257
ENR 1.11-2	03 NOV 2022 257
ENR 1.12-1	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-2	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-3	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-4	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-5	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-6	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-7	07 DEC 2017 196
ENR 1.12-8	07 DEC 2017 196
ENR 1.13-1	07 DEC 2017 196
ENR 1.14-1	16 JUN 2022 252
ENR 1.14.1-1	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 1.14.1-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-7	18 MAY 2023 05/23
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	ENR 2.2.1-11	13 JUL 2023 07/23
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.2-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1-2	24 FEB 2022 248	ENR 3.2-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L23 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-2	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L29 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-3	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L32 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-4	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L59 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L71-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L87 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-7	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L132 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-8	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L616 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-9	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L617 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-10	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L617 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-11	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L619 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-12	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L619 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-13	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-14	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-15	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L623 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-16	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L623 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-17	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L730 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-18	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L733 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-19	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L735 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-20	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L747 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-21	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L856 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-22	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L867 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-23	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L979 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-24	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L980 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-25	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L980 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-26	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L981 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L981 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L983 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L986 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L987 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L996 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L999 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M66 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M70 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-4	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M602 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M607 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-7	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M857 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M857 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M860 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M863 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M865 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M866 - 1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M977 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M985 -1	05 OCT 2023 10/23

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 3.2.1 M985 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T709 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 M992 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T710 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 M994 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T710 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N5 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T714 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T720 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T727 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -3	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T738 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N191 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T738 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N191 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T871 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N195 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y41 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N195 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y100 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N744 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y209 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N746 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y210 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N858 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y218 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N869 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y564 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N869 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y565 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N871 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y566 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N871 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z72 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N983 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z73 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P31 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z80 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P139 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z95 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P150 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z96 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P159 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z121 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P193 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z126 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z127 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z131 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P746 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P851 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z169 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P861 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z172 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q10 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z175 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q34 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z176-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q35 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z179 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q99 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z181 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q258 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z182 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q277 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z186 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q316 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z187 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q800 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z212 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T174 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z225 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T205 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z348 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T224 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z349 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T240 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z367 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T265-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z419 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T266-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z460 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T267-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z491 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T269-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z493 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T270 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z717 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T282 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T344 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T353 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-3	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T354 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-4	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T355 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-5	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T356 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T357 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-7	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T359 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-8	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T375 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-9	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T425 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-10	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T670 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-11	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T671 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-12	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T672 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-13	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T673 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T707 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-15	05 OCT 2023 10/23

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 3.3-16	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.1.3-12	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3-17	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.1.3-13	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3-18	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-19	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-20	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-2	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-21	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-3	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-22	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-23	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-5	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-24	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.4-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-7	24 FEB 2022 248
ENR 4-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1-8	24 FEB 2022 248
ENR 4.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-2	**25 JAN 2024 01/24**	ENR 5.2.1.1-2	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-3	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-4	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 4.2-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 4.3-1	23 FEB 2023 02/23	ENR 5.2.1.1-6	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-1	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-6	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-11	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-19	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-14	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-20	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-15	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-21	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-16	30 NOV 2023 12/23	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	30 NOV 2023 12/23
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	**ENR 5.2.1.3-2**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-3	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-4	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-5	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-6	05 OCT 2023 10/23
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**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 5.1.2-3	26 JAN 2023 01/23	**ENR 5.2.1.3-10**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 5.1.2-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-11	30 NOV 2023 12/23
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-2	26 JAN 2023 01/23	**ENR 5.2.1.3-15**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 5.1.3-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-17	05 OCT 2023 10/23
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**	**25 JAN 2024 01/24**
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-11	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-24	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 5.2.1.3-25	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.3-26	20 APR 2023 04/23	**ENR 5.3-1**	**25 JAN 2024 01/24**
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	02 NOV 2023 11/23	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	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-63	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-64	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.5-2	10 AUG 2023 08/23
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	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-5	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-7	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-8	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-5	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-9	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-6	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-10	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-7	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-11	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-8	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-12	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-9	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-13	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-11	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-15	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-17	30 NOV 2023 12/23
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

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 5.6-7	03 DEC 2020 234	AD 1.3-2	20 APR 2023 04/23
ENR 5.6-8	03 DEC 2020 234	AD 1.4-1	22 APR 2021 238
ENR 5.6-9	03 DEC 2020 234	AD 1.5-1	30 NOV 2023 12/23
ENR 6.0-1	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-1	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-3	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-4	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-5	11 AUG 2022 254
ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-6	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-7	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-8	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-9	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-10	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-11	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 1.5.1-12	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-2	**25 JAN 2024 01/24**	AD 1.5.1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-14	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-15	05 OCT 2023 10/23
ENR 6.2-5	**25 JAN 2024 01/24**	AD 1.5.1-16	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-17	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-18	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-8	**25 JAN 2024 01/24**	AD 1.5.1-19	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-9	18 MAY 2023 05/23	AD 1.5.1-20	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-10	22 APR 2021 238	AD 1.5.1-21	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-11	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-22	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.3-1	18 JUL 2019 216	AD 1.5.1-23	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.3-2	18 JUL 2019 216		
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 2 EPBY 1-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-1	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPBY 1-2	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	**AD 2 EPBY 1-3**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 6.5-1	14 JUL 2022 253	AD 2 EPBY 1-4	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.5-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPBY 1-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.6-1	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPBY 1-6	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.6-2	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPBY 1-7	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPBY 1-8	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-9	05 OCT 2023 10/23
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-10	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-11	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-12	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-2	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-3	02 NOV 2023 11/23	**AD 2 EPBY 1-14**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 6.7.3-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-2-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-2	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPBY 1-3-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-3-2	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-4	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPBY 4-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 6.7.4-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-2	12 AUG 2021 242
ENR 6.7.4-2	18 MAY 2023 05/23	**AD 2 EPBY 4-1-3**	**25 JAN 2024 01/24**
ENR 6.7.4-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-4	12 AUG 2021 242
AD		**AD 2 EPBY 4-2-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 0.1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPBY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 0.6-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPBY 4-2-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.1-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPBY 5-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 1.2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPBY 5-1-2	12 AUG 2021 242
AD 1.2-2	09 SEP 2021 243	**AD 2 EPBY 5-3-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 1.2-3	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.3-0	01 DEC 2022 258	**AD 2 EPBY 5-3-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 1.3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-1-4	04 NOV 2021 245
AD 2 EPBY 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-2-2	12 AUG 2021 242
AD 2 EPBY 6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-2-4	12 AUG 2021 242
AD 2 EPBY 6-2-5	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-2-6	12 AUG 2021 242
AD 2 EPBY 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPBY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 6-6-2-4	27 JAN 2022 247
AD 2 EPBY 7-2-1	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 1-2	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-3	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-4	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-5	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-6	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-7	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-8	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-9	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-10	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-11	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-12	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-13	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-14	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-15	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-16	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-17	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-18	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-19	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-20	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-21	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-22	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-23	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020 227
AD 2 EPGD 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 4-2-1-1	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 4-2-2-1	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 5-3-1-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 5-3-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 5-3-2-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPGD 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 6-6-1-3	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPGD 6-6-1-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPGD 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 6-6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPGD 7-3-1	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKK 1-3	11 AUG 2022 254
AD 2 EPKK 1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPKK 1-5	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPKK 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPKK 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKK 1-11	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPKK 1-12	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPKK 1-13	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-14	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-15	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-16	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-17	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-18	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-19	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKK 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-0	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPKK 5-3-1-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPKK 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-1-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPKK 6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-2-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPKK 6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-2-4	17 JUN 2021 240
AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23

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 EPKK 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKK 6-6-1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 6-6-2-4	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23	**AD 2 EPKT 7-3-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23		
AD 2 EPKK 6-6-2-4	13 JUL 2023 07/23	**AD 2 EPLB 1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKK 7-3-1	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 1-2**	**25 JAN 2024 01/24**
		AD 2 EPLB 1-3	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-1	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPLB 1-4**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-2	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-3	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-4	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 1-7**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-5	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPKT 1-6	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-7	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-8	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-9	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-10	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 1-13**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-11	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 1-14**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-12	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPKT 1-13	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-14	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-15	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 4-2-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-16	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 4-2-1-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-17	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-18	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 4-2-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-19	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 4-2-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-20	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-21	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 5-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-1-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 5-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-2-1	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPLB 5-3-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 1-3-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 1-3-2	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPLB 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022 256	**AD 2 EPLB 5-3-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-0	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 5-3-2-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023 09/23	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	07 SEP 2023 09/23	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**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023 09/23		
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	07 SEP 2023 09/23	**AD 2 EPLL 1-2**	**25 JAN 2024 01/24**
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	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLL 1-5	30 NOV 2023 12/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPLL 1-6	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-8	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPLL 1-9	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-10	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-11	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-12	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-13	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 1-14	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPLL 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022 255
AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022 254
AD 2 EPLL 4-2-1-0	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPLL 5-3-1-0	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 5-3-1-1	20 JUN 2019 215
AD 2 EPLL 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 5-3-2-1	20 JUN 2019 215
AD 2 EPLL 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 6-1-2	20 JUN 2019 215
AD 2 EPLL 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215
AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215
AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPLL 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 7-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPMO 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 1-2	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 1-4	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-8	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-9	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-10	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-11	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-12	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-13	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-14	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-15	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-16	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-17	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241
AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173
AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165
AD 2 EPMO 4-2-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 4-2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPMO 4-2-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPMO 4-2-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 4-2-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPMO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 5-3-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 5-3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPMO 5-3-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 5-3-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 5-3-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPMO 5-3-2-2	20 MAY 2021 239
AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPMO 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPMO 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 6-2-4	23 MAY 2019 214
AD 2 EPMO 6-6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPMO 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPMO 7-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPMO 7-3-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPPO 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPPO 1-2	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-3	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-5	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-6	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-7	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-8	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-9	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-10	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 1-11	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-12	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-13	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-16	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-18	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-20	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 1-23	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 1-1-1	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 1-3-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPPO 1-3-2	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPPO 4-2-1-0	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 4-2-1-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPPO 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPPO 4-2-2-0	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 4-2-2-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPPO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPPO 5-1-1	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 5-3-1-0	**25 JAN 2024 01/24**

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 5-3-1-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-0	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRA 6-3-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-6-1-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-2	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRA 6-6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-2	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRA 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-3	27 JAN 2022 247		
AD 2 EPPO 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRZ 1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPRZ 1-2**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPPO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-3	06 OCT 2022 256
AD 2 EPPO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-4	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPPO 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-7	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 7-2-1	11 AUG 2022 254	**AD 2 EPRZ 1-8**	**25 JAN 2024 01/24**
		AD 2 EPRZ 1-9	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-1	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-10**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-2	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPRZ 1-11**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-3	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-12**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-4	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-13**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-5	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-14**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-6	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-15**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-7	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-16**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-8	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-17**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-9	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-18**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-10	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 1-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-11	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPRA 1-12	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
AD 2 EPRA 1-13	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 4-2-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-14	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPRA 1-15	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-16	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 4-2-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 1-17	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-1-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-3-1	**25 JAN 2024 01/24**	**AD 2 EPRZ 5-3-1-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 2-1-1	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 5-3-2-0**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 4-2-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 4-2-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPRZ 6-1-3**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-1-4**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-2-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 6-2-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-2-3**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-4	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-2-3	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-6-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 6-1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-3	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 6-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 6-6-2-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPRA 6-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-3	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-2-4	20 APR 2023 04/23	**AD 2 EPRZ 7-2-1**	**25 JAN 2024 01/24**

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPSC 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPSC 1-3	11 AUG 2022 254
AD 2 EPSC 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 1-11	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSC 4-2-1-1	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSC 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23
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 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSC 5-3-2-1	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPSC 6-1-2	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-2-2	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-2-4	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 6-6-1-4	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 6-6-2-4	27 JAN 2022 247
AD 2 EPSC 7-3-1	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPSY 1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSY 1-2	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPSY 1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-5	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-6	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPSY 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-12	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-13	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPSY 1-14	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPSY 1-15	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-3	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 6-1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 6-6-1-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSY 6-6-2-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSY 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPWA 1-1	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 1-3	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 1-4	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-5	19 MAY 2022 251
AD 2 EPWA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-10	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 1-11	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-13	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-18	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-23	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 1-24	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-27	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-28	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 1-29	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-33	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-35	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 1-36	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 1-37	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-38	10 AUG 2023 08/23

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 EPWA 1-39	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-7	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-40	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-41	**25 JAN 2024 01/24**	AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-2	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-2-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPWA 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-3-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-5	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 6-6-3-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-6	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-1	10 AUG 2023 08/23
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	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019 211	AD 2 EPWA 7-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	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	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	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**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 4-2-3-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPWR 1-5**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 4-2-3-1	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-6**	**25 JAN 2024 01/24**
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	10 AUG 2023 08/23	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**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 4-2-4-2	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPWR 1-10**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPWR 1-11**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-1-1	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-12**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-1-2	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-13**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPWR 1-14**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPWR 1-15**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-2-1	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-16**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-2-2	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-17**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPWR 1-18**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-3-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPWR 1-19**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-3-1	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-20**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-3-2	12 AUG 2021 242	**AD 2 EPWR 1-21**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-3-3	26 JAN 2023 01/23	**AD 2 EPWR 1-22**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-4-0	10 AUG 2023 08/23	**AD 2 EPWR 1-1-1**	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPWA 5-3-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017 191
AD 2 EPWA 5-3-4-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016 175
AD 2 EPWA 5-3-4-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-4	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-5	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 5-3-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-7	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-8	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-9	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-10	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 5-3-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWR 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-2-5	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-2-1	05 OCT 2023 10/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-5	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-2-6	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 7-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-2	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPZG 1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-7	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPZG 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-9	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-10	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPZG 1-11	**25 JAN 2024 01/24**
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	**25 JAN 2024 01/24**
AD 2 EPZG 5-1-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-3-1-0	**25 JAN 2024 01/24**
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	**25 JAN 2024 01/24**
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	07 SEP 2023 09/23

g) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku - na żądanie Prezesa Urzędu;

h) dowód uiszczenia opłaty lotniczej;

i) rozkład lotów.

3.5.4 W przypadku, gdy certyfikat przewoźnika lotniczego nie zawiera informacji o statku powietrznym wskazanym we wniosku o udzielenie zezwolenia, warunkiem jego udzielenia jest przedłożenie Prezesowi Urzędu kopii umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą.

4. LOTY NIEREGULARNE OBCYCH PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

4.1.1 Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów nieregularnych powinien być złożony w terminie nie krótszym niż: w przypadku zezwolenia pojedynczego - 3 dni roboczych, w przypadku zezwolenia ogólnego - 14 dni roboczych, przed zamierzonym rozpoczęciem wykonywania przewozów i zawierać dane określone w punkcie 3.5.2 oraz nazwę i adres zleceniodawcy na wykonywanie przewozu nieregularnego.

4.1.2 Do wniosku, o którym mowa w punkcie 4.1.1, dołącza się:

a) wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów lotniczych objętych wnioskiem - w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa,

b) certyfikat przewoźnika lotniczego wraz ze związanymi specyfikacjami operacyjnymi, wydany przez właściwy organ obcego państwa, albo dokumenty im równoważne - na żądanie Prezesa Urzędu,

c) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich,

d) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego - na żądanie Prezesa Urzędu,

e) świadectwo zdatności w zakresie hałasu - na żądanie Prezesa Urzędu,

f) dokument zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE, wydany przewoźnikowi lotniczemu przez EASA, obejmujący statki powietrzne wskazane we wniosku - na żądanie Prezesa Urzędu,

g) dowód uiszczenia opłaty lotniczej - jeśli ma zastosowanie,

h) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego - na żądanie Prezesa Urzędu.

4.1.6 Wydanie decyzji o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia następuje niezwłocznie, nie później jednak, niż przed rozpoczęciem planowanego przewozu lotniczego.

5. LOTY PRYWATNE

5.1.1 Zgodnie z załącznikiem VI pkt 2.3.1 oraz pkt 2.3.2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (Kodeks graniczny Schengen) w przypadku lotów prywatnych z lub do państw trzecich, kapitan statku powietrznego, przed startem, przekazuje drogą elektroniczną na adres e-mail placówki straży granicznej, obsługującej lotnicze przejście graniczne (patrz tabela 5.1.2):

1. deklarację ogólną (Załącznik 9 ICAO Ułatwienia, załącznik 1),

2. listę pasażerów (Załącznik 9 ICAO Ułatwienia, załącznik 2).

W przypadku gdy lot prywatny z państwa trzeciego zmierzający do państwa członkowskiego odbywa międzylądowanie na terytorium Polski, straż graniczna dokonuje odprawy granicznej i zamieszcza stempel wjazdowy na deklaracji ogólnej.

5.1.2 Dokumenty o których mowa w punkcie 5.1.1 należy przekazywać na właściwe adresy e-mail straży granicznej:

g) permit document mentioned in Article 3 of the Regulation (EU) No 452/2014 issued to an air carrier by EASA including aircraft indicated in the application - at the request of the President of the Civil Aviation Authority;

h) proof of payment of the fee;

i) flight schedule.

In case when the Air Operator Certificate does not include information on the aircraft indicated in the application for granting permission, the condition for granting it is to submit a copy of the agreement related to the route service with the use of hired aircraft together with the crew to the President of the Civil Aviation Authority.

NON-REGULAR FLIGHTS PERFORMED BY FOREIGN AIR CARRIERS

Application for permission for performing non-scheduled flights shall be submitted at least: 3 working days - in case of a single permission, 14 working days - in case of a general permission before the planned commencement of the carriage and shall include data contained in item 3.5.2 as well as the name and address of the charterer for performing non-scheduled flights..

Application mentioned in point 4.1.1 the following data shall be attached:

a) designation for performing air carriages included in the application by a relevant authority of a foreign state - in case when it is required by international agreement,

b) Air Operator Certificate together with related operational specifications issued by a relevant authority of a foreign state or equivalent documents - at the request of the President of the Civil Aviation Authority.

c) document certifying legal liability of the air carrier against damage connected with the operation of aircraft, in relation to passengers, baggage, cargo as well as third parties,

d) certificate of airworthiness of the aircraft - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,

e) noise certificate of the aircraft - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,

f) permit document mentioned in Article 3 of the Regulation (EU) No 452/2014 issued to an air carrier by EASA including aircraft indicated in the application - at the request of the President of the Civil Aviation Authority,

g) proof of payment of the fee - if applicable,

h) air charter agreement - at the request of the President of the Civil Aviation Authority.

Decision on granting or refusing permission shall be sent without any delay not later, however, than on the day of the planned carriage commencement.

PRIVATE FLIGHTS

According to Annex VI point 2.3.1 and point 2.3.2 of Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) in the case of private flights from or to third countries, the captain, before take-off, shall transmit electronically to the appropriate e-mail address of the Polish Border Guard post that operates border crossing point (in accordance with the table in point 5.1.2):

1. general declaration (Annex 9 ICAO Facilitation, Appendix 1),

2. passenger manifest (Annex 9 ICAO Facilitation, Appendix 2).

When private flights coming from a third country and bound for a Member State make stop-overs in the territory of Poland, Polish Border Guard shall carry out border checks and affix an entry stamp on the general declaration.

Documents, mentioned in point 5.1.1, shall be transmitted to the appropriate Polish Border Guard's e-mail addresses:

Nazwa lotniska **Aerodrome name**	**Kod ICAO** **ICAO code**	**Placówka Straży Granicznej** **Border Guard Unit**	**E-mail**
Bydgoszcz	EPBY	Bydgoszcz	sdo.bydgoszcz@strazgraniczna.pl
Gdańsk im. Lecha Wałęsa	EPGD	Gdańsk	sdo.gdansk@strazgraniczna.pl

Kraków/Balice	EPKK	Kraków - Balice	sdo.krakowbalice@strazgraniczna.pl
Katowice - Pyrzowice	EPKT	Katowice - Pyrzowice	sdo.katowicepyrzowice@strazgraniczna.pl
Lublin	EPLB	Lublin	sdo.lublin@strazgraniczna.pl
Łódź	EPLL	Łódź	lodz@strazgraniczna.pl
Warszawa/Modlin	EPMO	Warszawa - Modlin	sdo.warszawamodlin@strazgraniczna.pl
Poznań/Ławica	EPPO	Poznań - Ławica	sdo.poznanlawica@strazgraniczna.pl
Warszawa - Radom	EPRA	Radom	sdo.radom@strazgraniczna.pl
Rzeszów - Jasionka	EPRZ	Rzeszów - Jasionka	sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl
Szczecin/Goleniów	EPSC	Szczecin	sdo.goleniow@strazgraniczna.pl
Olsztyn - Mazury	EPSY	Olsztyn	komendant.olsztyn@strazgraniczna.pl
Chopina w Warszawie	EPWA	Warszawa - Okęcie	sdo.warszawaokecie@strazgraniczna.pl
Wrocław/Strachowice	EPWR	Wrocław - Strachowice	sdo.wroclawstrachowice@strazgraniczna.pl
Zielona Góra/Babimost	EPZG	Zielona Góra - Babimost	sdo.zielonagorababimost@strazgraniczna.pl
Masłów k/Kielc	EPKA	Kielce	sdo.kielce@strazgraniczna.pl
Mielec	EPML	Rzeszów - Jasionka	sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl

6. WYMAGANIA ODNOŚNIE UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

6.1 Wymagania ogólne

W zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich, pasażerów, bagażu i ładunków, w tym ubezpieczenia na wypadek aktów wojny i terroru, przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych w FIR WARSZAWA obowiązują zapisy Rozporządzenia nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004.

Przepisy ww. rozporządzenia w zakresie ubezpieczenia pasażerów, bagażu i ładunków nie stosują się do lotów w FIR WARSZAWA wykonywanych przez przewoźników z państw spoza Wspólnoty Europejskiej lub przez operatorów statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie obejmują lądowania lub startu z terytorium Wspólnoty.

6.2 Loty niehandlowe statkami powietrznymi o masie do 2700 kg

Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności w lotach niehandlowych wykonywanych statkami powietrznymi o MTOW do 2 700 kg w FIR WARSZAWA wynosi 100000 SDR na pasażera. (Podstawa prawna: rozporządzenie Ministra Transpotru z dnia 7 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników staków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą).

REQUIREMENTS CONCERNING LIABILITY INSURANCE

General

With regard to insurance requirements in respect of liability for third parties, passengers, baggage and cargo, covering also war and terror risks, within the WARSZAWA FIR the Regulation EC No 785/2004 of the European Parliament and the Council dated 21st of April 2004 is obligatory for air carriers and aircraft operators.

The provisions of the above-mentioned regulation concerning insurance in respect of liability for passengers, baggage and cargo shall not apply with respect to flights within the WARSZAWA FIR carried out by non-European Community air carriers and by aircraft operators using aircraft registered outside the Community which do not involve a landing on or take-off from the Community territory.

Non-commercial operations by aircraft with a MTOW of 2700 kg or less

The minimum insurance cover in respect of non-commercial operations by aircraft with a MTOW of 2700 kg or less within the WARSZAWA FIR shall be not less than 100000 SDRs per passenger. (A legal basis: Regulation of the Minister of Transport of 7 December 2006 changing Regulation of the Minister of Infrastructure on insurance requirements of aircraft operators, air carriers and other entrepreneurs which carry out their business activity in the aviation sector).

7. WYMOGI SANITARNE

7.1 Przyloty i tranzyt

W przypadku otrzymania od załogi statku powietrznego powiadomienia o podejrzeniu wystąpienia na pokładzie choroby zakaźnej lub zgonu z powodu takiej choroby służba ATC (ATS) przekazuje tę informację Dyżurnemu Operacyjnemu Portu celem poinformowania właściwego państwowego inspektora sanitarnego i uruchomienia naziemnych służb zabezpieczenia.

7.2 Odlot

Odlot statku powietrznego następuje po decyzji właściwego państwowego inspektora sanitarnego.

SANITARY REQUIREMENTS

Arrival and transit

If a report regarding a suspicion of an infectious disease or a death caused by such disease on board is received from an air crew, ATC (ATS) shall forward this information to the Airport Duty Officer to notify the relevant state sanitary inspector and activate ground support services.

Departure

Decision on departure according to the competent State Sanitary Inspector.

8. OCHRONA PRZED HAŁASEM

Od dnia 1 maja 2004 r. zakazuje się wykonywania operacji lotniczych na lotniskach położonych na terytorium RP przez samoloty nie spełniające wymagań względem ich hałasu, określonych w Rozdziale 3 w II części I tomu Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

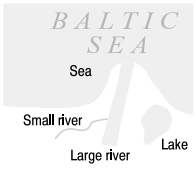
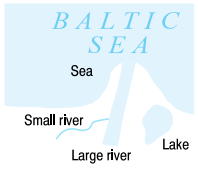
NOISE PROTECTION

As from 1 May 2004 it is prohibited to perform flight operations at aerodromes situated in the territory of the Republic of Poland by aeroplanes not complying with the noise requirements prescribed according to the provisions of Chapter 3 of Annex 16, Volume I, Part II to the Convention on International Civil Aviation.

GEN 2.3 ZNAKI NA MAPACH / CHART SYMBOLS

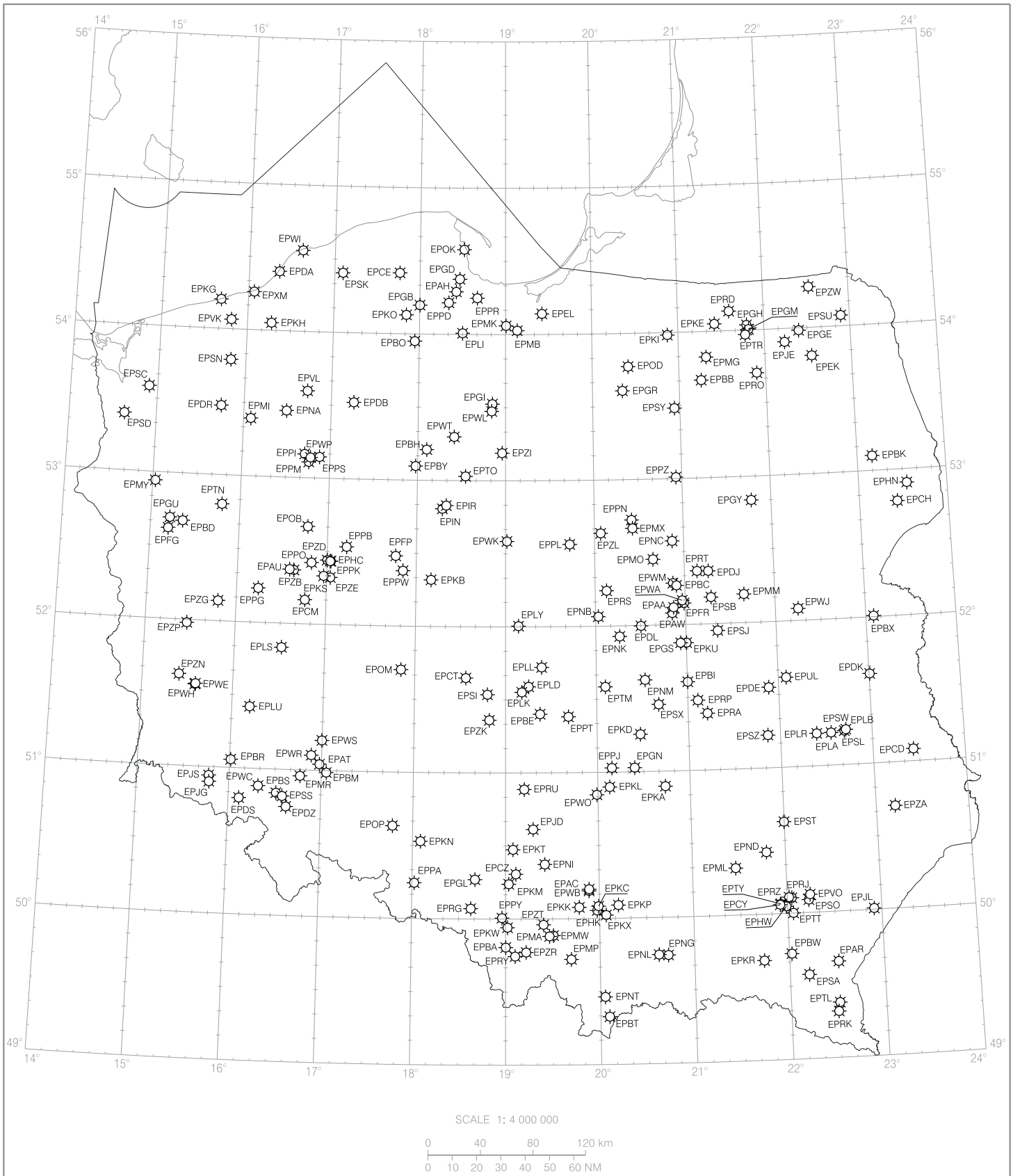
Symbole map używane na mapach lotniczych ICAO odpowiadają głównie symbolom zawartym w Załączniku 4 ICAO - Mapy lotnicze.
W wielu seriach map, mapy zawierają legendę symboli używanych na danej mapie.

The chart symbols used on the aeronautical charts ICAO mainly correspond to the symbols contained in ICAO Annex 4 - Aeronautical Charts.
In a great number of chart series, charts include a legend of the symbols used on the chart concerned.

TOPOGRAFIA / TOPOGRAPHY		
Morze, rzeka, jezioro Sea, river, lake		
Kanał Canal		
Autostrada Highway		
Droga dwujezdniowa Dual carriageway		
Droga jednojezdniowa Single carriageway		
Kolej jednotorowa Railroad single track		
Kolej wielotorowa Railroad two or more tracks		
Teren zabudowany Built-up area		
Las Wooded area		
Punkt wysokościowy Spot elevation	470	470
Warstwica Terrain contour		
LOTNISKA / AERODROMES		
Lotnisko, dla którego jest dostępna procedura podejścia do lądowania Aerodrome on which the approach procedure is available		
Lotnisko cywilne lądowe / - z utwardzoną drogą startową Land civil aerodrome / - with hardened runway		
Lotnisko wojskowe lądowe / - z utwardzoną drogą startową Land military aerodrome / - with hardened runway		
Lotnisko cywilno-wojskowe lądowe / - z utwardzoną drogą startową Joint civil and military land aerodrome / - with hardened runway		
Lądowisko / - z utwardzoną drogą startową Airfield / - with hardened runway		

Rejon działalności lotniczej – loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe Area of aerial acitvities – aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping		
Strefa czasowo wydzielona (TSA), strefa czasowo rezerwowana (TRA) Temporary segregated area (TSA), temporary reserved area (TRA)		
Oznaczenie, granice pionowe Designators, vertical limits	EP D54 FL 500 GND	EP P14 5000 ft AMSL GND
MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART		
Punkt odniesienia lotniska (ARP) Aerodrome reference point (ARP)		
Stanowisko obserwacyjne RVR Runway visual range observation site		
Wskaźnik kierunku wiatru Wind direction indicator	Oświetlony Lighted	Nieoświetlony Unlighted
Stanowisko postojowe Aircraft stand	• 1	
Światło punktowe Point light	○	
Światło błyskowe Flashing light	^	
Oznacznik krawędzi drogi kołowania Taxiway edge marker	•	
Oświetlenie płyty postojowej Apron light	✳	
Słup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc.	⊙	
Poprzeczka zatrzymania Stop bar	○○○○○○○○○	
Miejsce oczekiwania Holding position	≡≡≡≡	
Pośrednie miejsce oczekiwania Intermediate holding position	– – – –	
Wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia (PAPI) Precision approach path indicator (PAPI)	PAPI 3°	
Maksymalna rozpiętość skrzydeł, np. 36 m Max wingspan e.g. 36 m	36	
Skarpa Escarpment		
Nasyp, wał Embankment		
Drzewo Tree		
Ogrodzenie lotniska Fence of aerodrome		
Granica służby kontroli ruchu lotniczego Boundary of the air traffic control service		
Zakaz wjazdu No entry	×	
MAPA PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – TYP A / AERODROME OBSTACLE CHART – TYPE A		
	Plan / Plane	Profil / Profile

WSKAŹNIKI LOKALIZACJI
LOCATION INDICATORS



Correction: EPRK, EPRT added. EPHN changed. Editorial changes.

GEN 2.4 WSKAŹNIKI LOKALIZACJI
LOCATION INDICATORS

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	
1	2	
WARSZAWA FIR/ACC	EPWW	
AGRO AIR CAMP	EPAC	1)
ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej	EPBA	1)
ARGO WALENDÓW	EPAW	1)
Argo Wolica	EPAA	1)
ARŁAMÓW	EPAR	1)
ATM-BIELANY	EPAT	1)
BABIĘTA	EPBB	1)
BAGICZ k/Kołobrzegu	EPKG	1)
BARYT	EPBR	1)
BEŁCHATÓW KAŁDUNY	EPBE	1)
BIAŁYSTOK KRYWLANY	EPBK	1)
BIOMEDYCYNA POLSKA	EPBM	1)
BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI	EPMP	1)
BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE	EPRY	1)
BMW MARKI	EPRT	1)
BOREK	EPBD	1)
BORSK	EPBO	1)
BP RZESZÓW	EPTT	1)
BRZESKA WOLA	EPBI	1)
Bukowina Tatrzańska	EPBT	1)
Bydgoszcz	EPBY	
BYDGOSZCZ BAZA LPR	EPBH	1)
CEWICE	EPCE	2)
CHOCZNIA	EPMA	1)
CHRCYNNO	EPNC	1)
CZELADŹ	EPCZ	1)
CZEMPIŃ	EPCM	1)
Dajtki k/Olsztyna	EPOD	1)
DARŁOWO	EPDA	2)
DEBRZNO	EPDB	1)
Depułtycze Królewskie	EPCD	1)
DĘBLIN	EPDE	2)
DĘBOWA KŁODA	EPDK	1)
DRAWSKO POMORSKIE	EPDR	1)
DRIVELAND	EPDL	1)
DZIERŻONIÓW	EPDZ	1)
ELBLĄG	EPEL	1)
Ełk-Makosieje	EPEK	1)
FOLWARK-PIASKI	EPFP	1)
GDAŃSK im. Lecha Wałęsy	EPGD	
GIŻE	EPGE	1)
GIŻYCKO-MAZURY RESIDENCE	EPGM	1)
GLINIANY LAS	EPGN	1)
GLIWICE	EPGL	1)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	
1	2	
GOŁUBIE	EPGB	1)
GOTARTOWICE k/Rybnika	EPRG	1)
GRĄDY	EPGY	1)
Gródek nad Dunajcem 2	EPNG	1)
GRÓJEC-SŁOMCZYN	EPGS	1)
GRYŹLINY	EPGR	1)
HAJNÓWKA-CZYŻE	EPCH	1)
HELIPORT - DĄBRÓWKI	EPVO	1)
HORIZON AIR UŁĘŻ	EPUL	1)
INBAP BIAŁA PODLASKA	EPBX	1)
INOWROCŁAW	EPIN	1)
INOWROCŁAW	EPIR	2)
JELENIA GÓRA	EPJG	1)
JEZIOROWSKIE	EPJE	1)
JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	EPJS	1)
KANIÓW	EPKW	1)
KARLINO	EPVK	1)
Katowice - Pyrzowice	EPKT	
KATOWICE MUCHOWIEC	EPKM	1)
KAZIMIERZ BISKUPI	EPKB	1)
KĄKOLEWO	EPPG	1)
KĘTRZYN	EPKE	1)
KIEŁPIN	EPFG	1)
KIKITY	EPKI	1)
Końskie-Komaszyce	EPKD	1)
KORNE	EPKO	1)
KOSZALIN BAZA LPR	EPKH	1)
KOŚCIELECZKI	EPMK	1)
KOZIEGŁOWY ZD	EPZD	1)
KRAKÓW - CZYŻYNY	EPKC	1)
KRAKÓW BAZA LPR	EPKX	1)
KRAKÓW/Balice	EPKK	
KRASOCIN k/Włoszczowy	EPKL	1)
KRĘPA k/Słupska	EPSK	1)
KROSNO	EPKR	1)
KRUSZYN k/Włocławka	EPWK	1)
KUKAŁY	EPKU	1)
LARS HELICENTER	EPHC	1)
LASZKI	EPJL	1)
LDZAŃ	EPLD	1)
LINOWIEC	EPLI	1)
LISIE KĄTY k/Grudziądza	EPGI	1)
LUBIN	EPLU	1)
Lublin	EPLB	1)
LUBLIN - LUBELLA	EPLA	1)
ŁAŃCUT - ROS-SWEET	EPSO	1)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	
1	2	
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL	EPAS	1)
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2	EPAH	1)
ŁASK	EPLK	2)
ŁĘCZYCA	EPLY	2)
ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza	EPNL	1)
ŁÓDŹ	EPLL	
MALBORK	EPMB	2)
MASŁÓW k/Kielc	EPKA	1)
MASPEX-WADOWICE	EPMW	1)
MAZURY AIR CAMP	EPRD	1)
MAZURY HELIPAD	EPGH	1)
MAZURY-RYDZEWO	EPTR	1)
Michałków k/Ostrowa Wlkp.	EPOM	1)
MIELEC	EPML	1)
MIELNO	EPXM	1)
MILEWO	EPMX	1)
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM	2)
MIROSŁAWICE	EPMR	1)
MIROSŁAWIEC	EPMI	2)
MOŚCISKA BC&O	EPWM	1)
MRĄGOWO	EPMG	1)
MYŚLIBÓRZ-GIŻYN	EPMY	1)
NADARZYCE	EPNA	2)
NIEBORÓW 2	EPNB	1)
NIEGOWONICZKI	EPNI	1)
NIEPRUSZEWO	EPAU	1)
NOWA DĘBA	EPND	1)
NOWE MIASTO	EPNM	1)
NOWY TARG	EPNT	1)
OBORNIKI SŁONAWY	EPOB	1)
OKSYWIE	EPOK	2)
Olsztyn - Mazury	EPSY	1)
OPOLE/Kamień Śląski	EPKN	1)
PAWŁOWICZKI	EPPA	1)
PIASTÓW k/Radomia	EPRP	1)
PIJANÓW	EPPJ	1)
PIŁA	EPPI	1)
PIŁA - MOTYLEWO	EPPM	1)
PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	EPPT	1)
PISZ-ROSTKI	EPRO	1)
PŁOCK	EPPL	1)
PŁOŃSK-KĘPA	EPPN	1)
POBIEDNIK k/Krakowa	EPKP	1)
Polinar Kraków-Dąbie	EPHK	1)
POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola	EPOP	1)
POWIDZ	EPPW	2)
POZNAŃ-BEDNARY	EPPB	1)
POZNAŃ/Kobylnica	EPPK	1)
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS	2)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	
1	2	
POZNAŃ/Ławica	EPPO	
Pronar-Narew	EPHN	1)
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR	2)
PRZASNYSZ	EPPZ	1)
PRZYLEP k/Zielonej Góry	EPZP	1)
PRZYWIDZ-KATARYNKI	EPPD	1)
PSZCZYNA	EPPY	1)
PZZ Piła	EPWP	1)
Radawiec k/Lublina	EPLR	1)
RAJSKIE	EPRK	1)
REX-AUTO	EPTY	1)
ROMKOWO	EPJD	1)
Rudniki k/Częstochowy	EPRU	1)
RZESZÓW	EPRJ	1)
Rzeszów - Jasionka	EPRZ	
SADY KOLONIA	EPSX	1)
Sanok-Baza	EPSA	1)
SIERADZ	EPSI	1)
SKIERNIEWICE-TRZCIANNA	EPNK	1)
SOBIENIE	EPSJ	1)
Sochaczew-Rybno	EPRS	1)
STARA SZWALNIA	EPHW	1)
STARA WIEŚ	EPBW	1)
STRZYŻEWICE k/Leszna	EPLS	1)
SUWAŁKI	EPSU	1)
SZCZECIN DĄBIE	EPSD	1)
SZCZECIN/Goleniów	EPSC	
Szprotawa-Wiechlice	EPWE	1)
SZYMANÓW	EPWS	1)
ŚMIŁOWO	EPPS	1)
ŚWIDNICA BEST	EPBS	1)
ŚWIDNICA-KRZCZONÓW	EPSS	1)
Świdnik	EPSW	1)
ŚWIDNIK k/LUBLINA	EPSL	1)
ŚWIDWIN	EPSN	2)
ŚWIEBODZICE	EPWC	1)
ŚWILCZA	EPCY	1)
TELEŚNICA	EPTL	1)
TOMASZÓW MAZOWIECKI	EPTM	2)
TORUŃ	EPTO	1)
TRZEBICZ NOWY	EPTN	1)
TUBĄDZIN	EPCT	1)
TURBIA k/Stalowej Woli	EPST	1)
ULIM	EPGU	1)
Chopina w Warszawie	EPWA	
WARSZAWA - BABICE	EPBC	1)
WARSZAWA - FERRARI	EPFR	1)
Warszawa/Modlin	EPMO	
Warszawa-Radom	EPRA	1)

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	
1	2	
WATOROWO	EPWT	1)
Wiązowna	EPSB	1)
WICKO MORSKIE	EPWI	2)
Wiechlice-Pałac	EPWH	1)
WIELKIE LNISKA	EPWL	1)
WILCZE LASKI	EPVL	1)
WINNICA BENEDYKTYŃSKA	EPWB	1)
WIŚNIEW	EPWJ	1)
WITKÓW	EPDS	1)
WOŁOMIN DJCHEM	EPDJ	1)
WROCŁAW/Strachowice	EPWR	
ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY	EPSZ	1)
Zamość	EPZA	1)
ZATOR	EPZT	1)
ZAWISZYN	EPZW	1)
ZBOROWO	EPZB	1)
Zdziar-Łopatki	EPZL	1)
ZIELEŃ	EPZI	1)
ZIELONA GÓRA/Babimost	EPZG	
Złoczew-Konopnica	EPZK	1)
ZPUE WŁOSZCZOWA	EPWO	1)
ŻAGAŃ	EPZN	1)
ŻAR k/Żywca	EPZR	1)
ŻERNIKI	EPZE	1)

OZNACZENIE INDICATOR		MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3		4
EPWW		WARSZAWA FIR/ACC
EPAA	1)	Argo Wolica
EPAC	1)	AGRO AIR CAMP
EPAH	1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2
EPAR	1)	ARŁAMÓW
EPAS	1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL
EPAT	1)	ATM-BIELANY
EPAU	1)	NIEPRUSZEWO
EPAW	1)	ARGO WALENDÓW
EPBA	1)	ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej
EPBB	1)	BABIĘTA
EPBC	1)	WARSZAWA - BABICE
EPBD	1)	BOREK
EPBE	1)	BEŁCHATÓW KAŁDUNY
EPBH	1)	BYDGOSZCZ BAZA LPR
EPBI	1)	BRZESKA WOLA
EPBK	1)	BIAŁYSTOK KRYWLANY
EPBM	1)	BIOMEDYCYNA POLSKA
EPBO	1)	BORSK
EPBR	1)	BARYT
EPBS	1)	ŚWIDNICA BEST
EPBT	1)	Bukowina Tatrzańska
EPBW	1)	STARA WIEŚ
EPBX	1)	INBAP BIAŁA PODLASKA
EPBY		Bydgoszcz
EPCD	1)	Depułtycze Królewskie
EPCE	2)	CEWICE
EPCH	1)	HAJNÓWKA-CZYŻE
EPCM	1)	CZEMPIŃ
EPCT	1)	TUBĄDZIN
EPCY	1)	ŚWILCZA
EPCZ	1)	CZELADŹ
EPDA	2)	DARŁOWO
EPDB	1)	DEBRZNO
EPDE	2)	DĘBLIN
EPDJ	1)	WOŁOMIN DJCHEM
EPDK	1)	DĘBOWA KŁODA
EPDL	1)	DRIVELAND
EPDR	1)	DRAWSKO POMORSKIE
EPDS	1)	WITKÓW
EPDZ	1)	DZIERŻONIÓW
EPEK	1)	Ełk-Makosieje
EPEL	1)	ELBLĄG
EPFG	1)	KIEŁPIN
EPFP	1)	FOLWARK-PIASKI
EPFR	1)	WARSZAWA - FERRARI
EPGB	1)	GOŁUBIE
EPGD		GDAŃSK im. Lecha Wałęsy
EPGE	1)	GIŻE

OZNACZENIE INDICATOR		MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3		4
EPGH	1)	MAZURY HELIPAD
EPGI	1)	LISIE KĄTY k/Grudziądza
EPGL	1)	GLIWICE
EPGM	1)	GIŻYCKO-MAZURY RESIDENCE
EPGN	1)	GLINIANY LAS
EPGR	1)	GRYŹLINY
EPGS	1)	GRÓJEC-SŁOMCZYN
EPGU	1)	ULIM
EPGY	1)	GRĄDY
EPHC	1)	LARS HELICENTER
EPHK	1)	Polinar Kraków-Dąbie
EPHN	1)	Pronar-Narew
EPHW	1)	STARA SZWALNIA
EPIN	1)	INOWROCŁAW
EPIR	2)	INOWROCŁAW
EPJD	1)	ROMKOWO
EPJE	1)	JEZIOROWSKIE
EPJG	1)	JELENIA GÓRA
EPJL	1)	LASZKI
EPJS	1)	JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry
EPKA	1)	MASŁÓW k/Kielc
EPKB	1)	KAZIMIERZ BISKUPI
EPKC	1)	KRAKÓW - CZYŻYNY
EPKD	1)	Końskie-Komaszyce
EPKE	1)	KĘTRZYN
EPKG	1)	BAGICZ k/Kołobrzegu
EPKH	1)	KOSZALIN BAZA LPR
EPKI	1)	KIKITY
EPKK		KRAKÓW/Balice
EPKL	1)	KRASOCIN k/Włoszczowy
EPKM	1)	KATOWICE MUCHOWIEC
EPKN	1)	OPOLE/Kamień Śląski
EPKO	1)	KORNE
EPKP	1)	POBIEDNIK k/Krakowa
EPKR	1)	KROSNO
EPKS	2)	POZNAŃ/Krzesiny
EPKT		Katowice - Pyrzowice
EPKU	1)	KUKAŁY
EPKW	1)	KANIÓW
EPKX	1)	KRAKÓW BAZA LPR
EPLA	1)	LUBLIN - LUBELLA
EPLB	1)	Lublin
EPLD	1)	LDZAŃ
EPLI	1)	LINOWIEC
EPLK	2)	ŁASK
EPLL		ŁÓDŹ
EPLR	1)	Radawiec k/Lublina
EPLS	1)	STRZYŻEWICE k/Leszna
EPLU	1)	LUBIN

OZNACZENIE INDICATOR		MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3		4
EPLY	2)	ŁĘCZYCA
EPMA	1)	CHOCZNIA
EPMB	2)	MALBORK
EPMG	1)	MRĄGOWO
EPMI	2)	MIROSŁAWIEC
EPMK	1)	KOŚCIELECZKI
EPML	1)	MIELEC
EPMM	2)	MIŃSK MAZOWIECKI
EPMO		Warszawa/Modlin
EPMP	1)	BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI
EPMR	1)	MIROSŁAWICE
EPMW	1)	MASPEX-WADOWICE
EPMX	1)	MILEWO
EPMY	1)	MYŚLIBÓRZ-GIŻYN
EPNA	2)	NADARZYCE
EPNB	1)	NIEBORÓW 2
EPNC	1)	CHRCYNNO
EPND	1)	NOWA DĘBA
EPNG	1)	Gródek nad Dunajcem 2
EPNI	1)	NIEGOWONICZKI
EPNK	1)	SKIERNIEWICE-TRZCIANNA
EPNL	1)	ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza
EPNM	1)	NOWE MIASTO
EPNT	1)	NOWY TARG
EPOB	1)	OBORNIKI SŁONAWY
EPOD	1)	Dajtki k/Olsztyna
EPOK	2)	OKSYWIE
EPOM	1)	Michałków k/Ostrowa Wlkp.
EPOP	1)	POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola
EPPA	1)	PAWŁOWICZKI
EPPB	1)	POZNAŃ-BEDNARY
EPPD	1)	PRZYWIDZ-KATARYNKI
EPPG	1)	KĄKOLEWO
EPPI	1)	PIŁA
EPPJ	1)	PIJANÓW
EPPK	1)	POZNAŃ/Kobylnica
EPPL	1)	PŁOCK
EPPM	1)	PIŁA - MOTYLEWO
EPPN	1)	PŁOŃSK-KĘPA
EPPO		POZNAŃ/Ławica
EPPR	2)	PRUSZCZ GDAŃSKI
EPPS	1)	ŚMIŁOWO
EPPT	1)	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI
EPPW	2)	POWIDZ
EPPY	1)	PSZCZYNA
EPPZ	1)	PRZASNYSZ
EPRA	1)	Warszawa-Radom
EPRD	1)	MAZURY AIR CAMP
EPRG	1)	GOTARTOWICE k/Rybnika

OZNACZENIE INDICATOR		MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3		4
EPRJ	1)	RZESZÓW
EPRK	1)	RAJSKIE
EPRO	1)	PISZ-ROSTKI
EPRP	1)	PIASTÓW k/Radomia
EPRS	1)	Sochaczew-Rybno
EPRT	1)	BMW MARKI
EPRU	1)	Rudniki k/Częstochowy
EPRY	1)	BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE
EPRZ		Rzeszów - Jasionka
EPSA	1)	Sanok-Baza
EPSB	1)	Wiązowna
EPSC		SZCZECIN/Goleniów
EPSD	1)	SZCZECIN DĄBIE
EPSI	1)	SIERADZ
EPSJ	1)	SOBIENIE
EPSK	1)	KRĘPA k/Słupska
EPSL	1)	ŚWIDNIK k/LUBLINA
EPSN	2)	ŚWIDWIN
EPSO	1)	ŁAŃCUT - ROS-SWEET
EPSS	1)	ŚWIDNICA-KRZCZONÓW
EPST	1)	TURBIA k/Stalowej Woli
EPSU	1)	SUWAŁKI
EPSW	1)	Świdnik
EPSX	1)	SADY KOLONIA
EPSY	1)	Olsztyn - Mazury
EPSZ	1)	ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY
EPTL	1)	TELEŚNICA
EPTM	2)	TOMASZÓW MAZOWIECKI
EPTN	1)	TRZEBICZ NOWY
EPTO	1)	TORUŃ
EPTR	1)	MAZURY-RYDZEWO
EPTT	1)	BP RZESZÓW
EPTY	1)	REX-AUTO
EPUL	1)	HORIZON AIR UŁĘŻ
EPVK	1)	KARLINO
EPVL	1)	WILCZE LASKI
EPVO	1)	HELIPORT - DĄBRÓWKI
EPWA		Chopina w Warszawie
EPWB	1)	WINNICA BENEDYKTYŃSKA
EPWC	1)	ŚWIEBODZICE
EPWE	1)	Szprotawa-Wiechlice
EPWH	1)	Wiechlice-Pałac
EPWI	2)	WICKO MORSKIE
EPWJ	1)	WIŚNIEW
EPWK	1)	KRUSZYN k/Włocławka
EPWL	1)	WIELKIE LNISKA
EPWM	1)	MOŚCISKA BC&O
EPWO	1)	ZPUE WŁOSZCZOWA
EPWP	1)	PZZ Piła

OZNACZENIE INDICATOR		MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3		4
EPWR		WROCŁAW/Strachowice
EPWS	1)	SZYMANÓW
EPWT	1)	WATOROWO
EPXM	1)	MIELNO
EPZA	1)	Zamość
EPZB	1)	ZBOROWO
EPZD	1)	KOZIEGŁOWY ZD
EPZE	1)	ŻERNIKI
EPZG		ZIELONA GÓRA/Babimost
EPZI	1)	ZIELEŃ
EPZK	1)	Złoczew-Konopnica
EPZL	1)	Zdziar-Łopatki
EPZN	1)	ŻAGAŃ
EPZP	1)	PRZYLEP k/Zielonej Góry
EPZR	1)	ŻAR k/Żywca
EPZT	1)	ZATOR
EPZW	1)	ZAWISZYN

1) - Podany wskaźnik lokalizacji nie może być używany w łączności za pośrednictwem sieci AFTN. Na tym lotnisku brak terminali sieci AFTN./Location indicator given may not be used for communications purposes by means of AFTN network. There are no AFTN network terminals at this aerodrome.

2) - Wojskowa stacja MET./Military MET Station.

IDENTYFIKATOR ID	NAZWA STACJI STATION NAME	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
1	2	3	4
NR 1)	INOWROCŁAW	NDB	A
NR 1)	RADOM	NDB	A
NRA 1)	RADOM	NDB	A
NRD 1)	INOWROCŁAW	NDB	A
NT 1)	POWIDZ	NDB	A
NTA	NOWY TARG	DME	E
NW 1)	ŁĘCZYCA	NDB	A
NW 1)	OKSYWIE	NDB	A
NWT 1)	ŁĘCZYCA	NDB	A
OKC	WARSZAWA/Okęcie	DVOR/DME	AE
OLX	OLESNO	DME	E
OST	OSTASZE	DME	E
OSY	OLSZTYN	DME	E
PCK	PŁOCK	DME	E
POZ	POZNAŃ/Ławica	ILS/DME RWY 28	A
PSZ	PSZCZYNA	DME	E
RDO	RADOM	DVOR/DME	AE
RSW	ŁUKAWIEC	DVOR/DME	AE
RUD	SKUPOWO	DVOR/DME	E
RZW	Rzeszów - Jasionka	ILS/DME RWY 27	A
S 1)	DARŁOWO	NDB	A
SA 1)	DARŁOWO	NDB	A
SCZ	SZCZECIN	DVOR/DME	AE
SIE	SIEDLCE	DVOR/DME	E
SUW	SUWAŁKI	DVOR/DME	E
SWI	ŚWIDNIK	DVOR/DME	AE
SYN	SZYMANY	DVOR/DME	AE
SZC	SZCZECIN/Goleniów	ILS/DME RWY 31	A
SZY	Olsztyn - Mazury	ILS/DME RWY 01	A
TBN	GŁUCHÓW GÓRNY	DME	E
TZE	TRZEBIELINO	DME	E
WA	Warsaw Chopin Airport (RWY 33)	ILS/DME RWY 33	A
WAR	ZABORÓWEK	DVOR/DME	AE
WAS	Warsaw Chopin Airport (RWY 11)	ILS/DME RWY 11	A
WCL	WROCŁAW/Strachowice	DVOR/DME	AE
WIC	WICKO	DME	E
WIE	WIELUŃ	DME	E
WRO	WROCŁAW/Strachowice	ILS/DME RWY 29	A
ZLG	ZIELONA GÓRA/Babimost	DVOR/DME	AE

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
5	6	7	8
BYDGOSZCZ	BYZ	DVOR/DME	AE
Bydgoszcz	BYD	ILS/DME RWY 26	A
CEWICE	ICE 1)	ILS/DME RWY 25	A
CEWICE	M 1)	NDB	A
CEWICE	ML 1)	NDB	A
CZAPLINEK	CZA	DME	E
CZEMPIŃ	CMP	DVOR/DME	E
DARŁOWO	DAR	DVOR/DME	E
DARŁOWO	S 1)	NDB	A
DARŁOWO	SA 1)	NDB	A
DĘBLIN	IDN 1)	ILS/DME RWY 30	A
DĘBLIN	ND 1)	NDB	A
DĘBLIN	NE 1)	NDB	A
DREZDENKO	DRE	DME	E

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
5	6	7	8
DZIAŁYŃ	DIA	DME	E
GDAŃSK	GZD	DVOR/DME	AE
GDAŃSK Lech Walesa	IGDA	ILS/DME RWY 29	A
GŁUCHÓW GÓRNY	TBN	DME	E
GRUDZIĄDZ	GRU	DVOR/DME	E
INOWROCŁAW	NR 1)	NDB	A
INOWROCŁAW	NRD 1)	NDB	A
IZBICA	IZB	DME	E
JĘDRZEJÓW	JED	DME	E
KARNICE	KRN	DME	E
Katowice - Pyrzowice	IKTO	ILS/DME RWY 26	A
KATOWICE/Pyrzowice	KAX	DVOR/DME	AE
KMIECIN	KMI	DME	E
KRAKÓW BALICE	KAK	DVOR/DME	AE
KRAKÓW/Balice	KRW	ILS/DME RWY 25	A
LININ	LIN	DME	E
Lublin	ISWI	ILS/DME RWY 25	A
ŁASK	IAS 1)	ILS/DME RWY 28	A
ŁASK	LSK 1)	D-ILS RWY 10	A
ŁĘCZYCA	NW 1)	NDB	A
ŁĘCZYCA	NWT 1)	NDB	A
ŁÓDŹ	LOD	ILS/DME RWY 25R	A
ŁUKAWIEC	RSW	DVOR/DME	AE
MALBORK	IMB 1)	ILS/DME RWY 25	A
MALBORK	NB 1)	NDB	A
MIŃSK MAZOWIECKI	IMM 1)	ILS/DME RWY 26	A
MIŃSK MAZOWIECKI	NF 1)	NDB	A
MIROSŁAWIEC	IMI 1)	ILS/DME RWY 30	A
MIROSŁAWIEC	NA 1)	NDB	A
MRĄGOWO	MRA	DVOR/DME	E
NOWY TARG	NTA	DME	E
OKSYWIE	IOW 1)	ILS/DME RWY 31	A
OKSYWIE	NO 1)	NDB	A
OKSYWIE	NW 1)	NDB	A
OLESNO	OLX	DME	E
OLSZTYN	OSY	DME	E
Olsztyn - Mazury	SZY	ILS/DME RWY 01	A
OSTASZE	OST	DME	E
PŁOCK	PCK	DME	E
POWIDZ	IPDZ 1)	ILS/DME RWY 10R	A
POWIDZ	IPW 1)	ILS/DME RWY 28L	A
POWIDZ	NG 1)	NDB	A
POWIDZ	NT 1)	NDB	A
POZNAŃ/Krzesiny	IKS 1)	ILS/DME RWY 29	A
POZNAŃ/Krzesiny	NK 1)	NDB	A
POZNAŃ/Ławica	LAW	DVOR/DME	AE
POZNAŃ/Ławica	POZ	ILS/DME RWY 28	A
PRUSZCZ GDAŃSKI	NE 1)	NDB	A
PRUSZCZ GDAŃSKI	NET 1)	NDB	A
PSZCZYNA	PSZ	DME	E
RADOM	NR 1)	NDB	A
RADOM	NRA 1)	NDB	A
RADOM	RDO	DVOR/DME	AE
Rzeszów - Jasionka	RZW	ILS/DME RWY 27	A
SIEDLCE	SIE	DVOR/DME	E
SKUPOWO	RUD	DVOR/DME	E
SUWAŁKI	SUW	DVOR/DME	E

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
5	6	7	8
SZCZECIN	SCZ	DVOR/DME	AE
SZCZECIN/Goleniów	SZC	ILS/DME RWY 31	A
SZYMANY	SYN	DVOR/DME	AE
ŚWIDNIK	SWI	DVOR/DME	AE
ŚWIDWIN	ISN 1)	ILS/DME RWY 29	A
ŚWIDWIN	ND 1)	NDB	A
TOMASZÓW MAZOWIECKI	NP 1)	NDB	A
TOMASZÓW MAZOWIECKI	NPR 1)	NDB	A
TRZEBIELINO	TZE	DME	E
Warsaw Chopin Airport (RWY 11)	WAS	ILS/DME RWY 11	A
Warsaw Chopin Airport (RWY 33)	WA	ILS/DME RWY 33	A
WARSZAWA/Modlin	MOL	DVOR/DME	AE
Warszawa/Modlin	IMDX 1)	ILS/DME RWY 08	A
WARSZAWA/Okęcie	OKC	DVOR/DME	AE
Warszawa-Radom	IRDM	ILS/DME RWY 25	A
WIĄCZYŃ DOLNY	LOZ	DVOR/DME	AE
WICKO	WIC	DME	E
WIELUŃ	WIE	DME	E
WROCŁAW/Strachowice	WCL	DVOR/DME	AE
WROCŁAW/Strachowice	WRO	ILS/DME RWY 29	A
ZABORÓWEK	WAR	DVOR/DME	AE
ZIELONA GÓRA/Babimost	IZGA	ILS/DME RWY 24	A
ZIELONA GÓRA/Babimost	ZLG	DVOR/DME	AE

A - lotniskowa pomoc radionawigacyjna/aerodrome radio navigation facility.

E - trasowa pomoc radionawigacyjna/en-route radio navigation facility.

SYNDIS - system monitorujący cywilne pomoce radionawigacyjne/system for monitoring civil navigational devices.

1) - Urządzenia nawigacyjne **NIE** monitorowane przez system SYNDIS./Navigational devices **NOT** monitored by the SYNDIS system.

GEN 2.7 WSCHÓD I ZACHÓD SŁOŃCA SUNRISE / SUNSET

OBLICZANIE CZASÓW WSCHODU I ZACHODU SŁOŃCA

1. Tabele wschodu i zachodu słońca dla lotniska EPWA oraz tabela poprawek zostały opracowane na podstawie wykazu Laboratorium Czasu i Częstotliwości w Głównym Urzędzie Miar na rok 2024.

1.1 Tabela GEN 2.7.1 zawiera czasy SR-SS wyznaczone dla punktu 52 13 21 N** 021 00 35 E** (słup centralny obserwatorium astronomiczno-geodezyjnego Politechniki Warszawskiej) odległego o 6954 m od ARP lotniska EPWA. Wszystkie wartości zawarte w tabeli są podane w czasie UTC (patrz GEN 2.1).

1.2 Czasy SR-SS w dowolnym punkcie Polski otrzymamy dodając do wartości w tabeli GEN 2.7.1 dwie poprawki dotyczące szerokości i długości geograficznej (z uwzględnieniem znaku). Szczegółowe dane (dzień roku, długość i szerokość geograficzną) należy interpolować liniowo do wartości okalających je.

Przykład:

Obliczyć w czasie LMT czasy SR-SS w dniu 23 czerwca 2024 roku na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD).

ARP EPGD: 54 22 39,25 N 018 27 58,40 E

CALCULATION OF SUNRISE AND SUNSET TIMES

Sunrise and sunset tables for EPWA aerodrome and correction tables have been compiled on the basis of the list of the Time and Frequency Laboratory at the Central Office of Measures for the year 2024.

The table GEN 2.7.1 contains SR-SS times for point 52 13 21 N** 021 00 35 E** (central point of astronomical observatory of the Warsaw University of Technology) located 6954 m from the ARP of EPWA aerodrome. All times in this table are given in UTC (see GEN 2.1).

SR-SS times in any place of Poland may be calculated by adding two corrections concerning latitude and longitude (considering their signs) to the value listed in table GEN 2.7.1. Detailed values (for specified day or specified latitude and longitude) should be calculated by linear interpolation.

Example:

Calculate SR and SS in LMT for 23 June 2024 at GDAŃSK Lech Walesa (EPGD) aerodrome.

ARP EPGD: 54 22 39.25 N 018 27 58.40 E

	SR		SS	
	HR	MIN	HR	MIN
1. Odczytać czasy SR i SS dla Warszawy (strona GEN 2.7.1-1) dla dnia 23 czerwca 2024 roku.	2	14	19	01
2. Interpolować liniowo poprawkę dla szerokości geograficznej ARP lotniska EPGD - LAT. CORR. (strona GEN 2.7.2-1).		-13.6		+13.6
3. Odczytać z wykresu poprawkę dla długości geograficznej ARP lotniska EPGD - LONG. CORR. (strona GEN 2.7.2-2).		+10.2		+10.2
4. Dodać wszystkie wartości z uwzględnieniem znaku.	2	10.6	19	24.8
5. Dodać 2 HR (czas letni) dla uzyskania czasu lokalnego (LMT).	4	11	21	25

** - współrzędne geograficzne wyrażone w układzie lokalnym.

	SR		SS	
	HR	MIN	HR	MIN
1. Read values of SR and SS for Warsaw for 23 June 2024 (page GEN 2.7.1-1).	2	14	19	01
2. Interpolate latitude correction - LAT. CORR. for ARP of EPGD aerodrome (page GEN 2.7.2-1).		-13.6		+13.6
3. Read longitude correction - LONG. CORR. for ARP of EPGD aerodrome from diagram (page GEN 2.7.2-2).		+10.2		+10.2
4. Add all three values considering their signs.	2	10.6	19	24.8
5. Add 2 HR (summer time) in order to obtain local time (LMT).	4	11	21	25

** - geographical coordinates expressed in local datum.

Ograniczenia i uwagi/ Limitations and remarks	Ograniczenia w użytkowaniu: https://www.ais.pansa.pl/o-ais/zastrzezenia-prawne/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zasady-ochrony-praw-autorskich/ Limitation on the use: https://www.ais.pansa.pl/en/about-ais/disclaimer/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/copyright-policy/ Ograniczenia ze względu na bezpieczeństwo danych: należy sprawdzić dołączone sumy kontrolne CRC32 i MD5./ Security restrictions: check attached CRC32 and MD5 checksums.
Tytuł zbioru danych/ Data set title	**eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 2** **eTOD - Area 2 digital obstacle data**
Krótki opis/Short description	Przeszkody w otoczeniu AD (.csv format)/Obstacles in the vicinity of AD (.csv format)
Uwzględnione przedmioty danych/ Data subjects	Przeszkody przebijające powierzchnie ograniczające (OLS)/ Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces (OLS) AREA 2a OBST – Niedostępny/Not AVBL AREA 2b OBST – Niedostępny/Not AVBL AREA 2c OBST – Niedostępny/Not AVBL AREA 2d OBST – Niedostępny/Not AVBL AOC OBST – Niedostępny/Not AVBL Obiekty w otoczeniu lotniska ocenione przez ULC za zagrażające żegludze powietrznej/ Objects in the vicinity of AD assessed by CAA as being a hazard to air navigation – Not AVBL
Zakres geograficzny/ Geographical scope	EPBY, EPGD, EPKK, EPKT, EPLB, EPLL, EPMO, EPPO, EPRA, EPRZ, EPSC, EPSY, EPWA, EPWR, EPZG.
Ograniczenia i uwagi/ Limitations and remarks	Ograniczenia w użytkowaniu: https://www.ais.pansa.pl/o-ais/zastrzezenia-prawne/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zasady-ochrony-praw-autorskich/ Limitation on the use: https://www.ais.pansa.pl/en/about-ais/disclaimer/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/copyright-policy/ Ograniczenia ze względu na bezpieczeństwo danych: należy sprawdzić dołączone sumy kontrolne CRC32 i MD5/ Security restrictions: check attached CRC32 and MD5 checksums
Tytuł zbioru danych/ Data set title	**Zbiory danych o przeszkodach dla lotnisk / Aerodrome obstacle data sets** **eTOD Area 3**
Krótki opis/Short description	Niedostępny/Not AVBL
Uwzględnione przedmioty danych/ Data subjects	Niedostępny/Not AVBL
Zakres geograficzny/ Geographical scope	Niedostępny/Not AVBL
Ograniczenia i uwagi/ Limitations and remarks	Niedostępny/Not AVBL
Tytuł zbioru danych/ Data set title	**Zbiory danych o przeszkodach i o terenie dla lotnisk / Aerodrome terrain and obstacle data sets** **eTOD Area 4**
Krótki opis/Short description	Niedostępny/Not AVBL
Uwzględnione przedmioty danych/ Data subjects	Niedostępny/Not AVBL
Zakres geograficzny/ Geographical scope	Niedostępny/Not AVBL
Ograniczenia i uwagi/ Limitations and remarks	Niedostępny/Not AVBL
Tytuł zbioru danych/ Data set title	**PANSA AIXM 4.5 Data Snapshot**
Krótki opis/Short description	Zrzut lokalnej bazy danych AIS (model danych AIXM 4.5; format: xml)/ Snapshot of local AIS database (data model AIXM 4.5; format: xml)
Uwzględnione przedmioty danych/ Data subjects	**Aerodrome data:** AirportHeliport, Runway, RunwayDirection, RunwayCentrelinePoint, Taxiway **Airspace data:** Airspace **ATS and other Routes data:** Route, RouteSegment, DesignatedPoint **Navaid data:** Navaid, DME, Glidepath, Localizer, NDB, TACAN, VOR **Other information data:** OrganisationAuthority, Unit, Service, Service in Airspace, Significant point in Airspace **Schedule data:** SpecialDate **Geometry data:** GeoBorder
Zakres geograficzny/ Geographical scope	FIR EPWW

3.2.5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH / LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

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
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021
1: 15 000	Łódź RWY 07/25	AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022
1: 15 000	Warszawa/Modlin RWY 08/26	AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016
1: 15 000	Poznań - Ławica RWY 10/28	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017
1: 15 000	Warszawa-Radom RWY 07/25	AD 2 EPRA 2-1-1	25 JAN 2024
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11/29	AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15/33	AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 3-1-1	06 0CT 2022
	Lublin:		
1: 2 500	Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016
	Warszawa/Modlin:		
1: 2 500	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015
	Poznań - Ławica:		
1: 2 500	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020
	Olsztyn - Mazury:		
1: 2500	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 5 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023
1: 2 500	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019
	Wrocław - Strachowice:		
1: 2 500	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016
Enroute Chart - ICAO			
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	25 JAN 2024
Area Chart - ICAO			
1: 500 000	TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-2	25 JAN 2024
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-3	10 AUG 2023
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.2-4	07 SEP 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: 500 000	TMA LUBLIN	ENR 6.2-5	25 JAN 2024
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.2-6	07 SEP 2023
1: 500 000	TMA RADOM	ENR 6.2-7	20 APR 2023
1: 500 000	TMA RZESZÓW	ENR 6.2-8	25 JAN 2024
1: 500 000	TMA SZCZECIN	ENR 6.2-9	18 MAY 2023
1: 500 000	TMA OLSZTYN	ENR 6.2-10	22 APR 2021
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.2-11	10 AUG 2023
1: 500 000	TMA ŁÓDŹ	AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08	AD 2 EPBY 4-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26	AD 2 EPBY 4-1-3	25 JAN 2024
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPBY 4-2-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPBY 4-2-2-0	25 JAN 2024
RNAV 1 (GNSS)	**Gdańsk Lech Walesa:**		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11	AD 2 EPGD 4-2-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 4-2-2-0	10 AUG 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Kraków - Balice:**		
1: 750 000	Kraków - Balice RWY 07	AD 2 EPKK 4-2-1-0	07 SEP 2023
1: 750 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Katowice - Pyrzowice:**		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08	AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023
RNP 1 (GNSS)	**Lublin:**		
1: 500 000	Lublin RWY 07	AD 2 EPLB 4-2-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 4-2-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Łódź:**		
1: 500 000	Łódź RWY 07	AD 2 EPLL 4-2-1-0	04 NOV 2021
1: 500 000	Łódź RWY 25	AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021
RNAV 1	**Warszawa/Modlin:**		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 4-2-1-0	05 OCT 2023
1: 750 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 4-2-2-0	05 OCT 2023
RNAV 1	**Poznań - Ławica:**		
1: 750 000	Poznań - Ławica RWY 10	AD 2 EPPO 4-2-1-0	25 JAN 2024
1: 750 000	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 4-2-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Warszawa - Radom:**		
1: 750 000	Warszawa - Radom RWY 07	AD 2 EPRA 4-2-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warszawa - Radom RWY 25	AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023
RNP 1 (GNSS)	**Rzeszów - Jasionka:**		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RWY 27	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Szczecin - Goleniów:**		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RWY 13	AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RWY 31	AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023
RNP 1 (GNSS)	**Olsztyn - Mazury:**		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021

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
RNAV 1	**Warsaw Chopin Airport:**		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 4-2-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15	AD 2 EPWA 4-2-2-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 29	AD 2 EPWA 4-2-3-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 4-2-4-0	10 AUG 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Wrocław - Strachowice:**		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RWY 11	AD 2 EPWR 4-2-1-0	05 OCT 2023
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 4-2-2-0	05 OCT 2023
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 5-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPBY 5-3-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPBY 5-3-2-0	25 JAN 2024
RNAV 1 (GNSS)	**Gdańsk Lech Walesa:**		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11	AD 2 EPGD 5-3-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 5-3-2-0	10 AUG 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Kraków - Balice:**		
1: 750 000	Kraków - Balice RWY 07	AD 2 EPKK 5-3-1-0	30 NOV 2023
1: 750 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 5-3-2-0	07 SEP 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Katowice - Pyrzowice:**		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08	AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 5-3-2-0	02 NOV 2023
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 5-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Lublin RWY 07 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPLB 5-3-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Lublin RWY 25 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPLB 5-3-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Łódź:**		
1: 500 000	Łódź RWY 07	AD 2 EPLL 5-3-1-0	04 NOV 2021
1: 500 000	Łódź RWY 25	AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021
RNAV 1	**Warszawa/Modlin:**		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 5-3-1-0	05 OCT 2023
1: 750 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 5-3-2-0	05 OCT 2023
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 5-1-1	25 JAN 2024
1: 750 000	Poznań - Ławica RWY 10 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPPO 5-3-1-0	25 JAN 2024
1: 750 000	Poznań - Ławica RWY 28 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPPO 5-3-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Warszawa - Radom:**		
1: 750 000	Warszawa - Radom RWY 07	AD 2 EPRA 5-3-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warszawa - Radom RWY 25	AD 2 EPRA 5-3-2-0	10 AUG 2023
RNP 1 (GNSS)	**Rzeszów - Jasionka:**		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	25 JAN 2024
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RWY 27	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS)	**Szczecin - Goleniów:**		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RWY 13	AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RWY 31	AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023
RNP 1 (GNSS)	**Olsztyn - Mazury:**		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021

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
RNAV 1	**Warsaw Chopin Airport:**		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 5-3-1-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15	AD 2 EPWA 5-3-2-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 29	AD 2 EPWA 5-3-3-0	10 AUG 2023
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 5-3-4-0	10 AUG 2023
RNAV 1 (GNSS)	**Wrocław - Strachowice:**		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RWY 11	AD 2 EPWR 5-3-1-0	05 OCT 2023
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 5-3-2-0	05 OCT 2023
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 5-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPZG 5-3-1-0	25 JAN 2024
Instrument Approach Chart - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 250 000	ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023
1: 250 000	VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-2-1	20 APR 2023
1: 250 000	VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-2-3	20 APR 2023
1: 250 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-2-5	20 APR 2023
1: 250 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-6-1-1	20 APR 2023
1: 250 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 29 (A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-1-1	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-2-1	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-2-3	10 AUG 2023
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-6-1-1	10 AUG 2023
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-6-2-1	10 AUG 2023
	Kraków - Balice:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-2-1	07 SEP 2023
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-2-3	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-2-1	07 SEP 2023
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023
	Lublin:		
1: 250 000	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021
1: 250 000	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021
	Łódź:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-2-1	04 NOV 2021
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021

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
	Warszawa/Modlin:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-2-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-2-3	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-6-2-1	05 OCT 2023
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-1-1	08 SEP 2022
1: 500 000	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-2-1	27 JAN 2022
1: 500 000	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-2-3	27 JAN 2022
1: 500 000	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-6-1-1	26 JAN 2023
1: 500 000	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-6-2-1	26 JAN 2023
	Warszawa - Radom:		
1: 250 000	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-1-1	15 JUN 2023
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023
1: 250 000	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023
1: 250 000	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-6-1-1	20 APR 2023
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-6-2-1	20 APR 2023
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	ILS CAT II z or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	ILS CAT II y or LOC y RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-1-3	25 JAN 2024
1: 500 000	VOR z RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-2-1	25 JAN 2024
1: 250 000	VOR y RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-2-3	25 JAN 2024
1: 500 000	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	25 JAN 2024
1: 500 000	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	25 JAN 2024
	Szczecin - Goleniów:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023
1: 250 000	VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022
1: 250 000	VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022
1: 250 000	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023
1: 250 000	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023
	Olsztyn - Mazury:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-1-3	02 NOV 2023
1: 500 000	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021
1: 500 000	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021
1: 500 000	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021
1: 500 000	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021
1: 500 000	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-1	10 AUG 2023
1: 500 000	ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-3	10 AUG 2023
1: 500 000	ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-5	10 AUG 2023
1: 500 000	ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-7	10 AUG 2023
1: 500 000	ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-9	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-1	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-3	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-5	10 AUG 2023
1: 500 000	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-2-7	10 AUG 2023
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-2-1	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-3-1	07 SEP 2023
1: 500 000	RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-6-4-1	10 AUG 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
	Wrocław - Strachowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-2-1	05 OCT 2023
1: 500 000	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-2-3	05 OCT 2023
1: 250 000	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-2-5	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-6-1-1	05 OCT 2023
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-6-2-1	05 OCT 2023
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 250 000	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-1-1	20 APR 2023
1: 250 000	ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-1-3	19 MAY 2022
1: 250 000	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-2-1	19 MAY 2022
1: 250 000	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-2-3	19 MAY 2022
1: 250 000	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-6-1-1	25 JAN 2024
1: 250 000	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 6-6-2-1	19 MAY 2022
Visual Approach Chart - ICAO			
1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 7-1-1	05 OCT 2023
Aerodrome Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 1-1-1	26 MAR 2020
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022
1: 15 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 1-1-1	25 JAN 2024
1: 15 000	Lublin	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023
1: 15 000	Łódź	AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022
1: 15 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021
1: 15 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 1-1-1	02 NOV 2023
1: 15 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 1-1-1	25 JAN 2024
1: 20 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 1-1-1	25 JAN 2024
1: 15 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022
1: 15 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 1-1-1	30 NOV 2023
1: 15 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 1-1-1	25 JAN 2024
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 1-1-1	19 MAY 2022
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 1-2-1	26 MAR 2020
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 1-2-1	25 JAN 2024
For A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY			
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 1-2-1	30 NOV 2023
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 5 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 1-3-1	26 MAR 2020
1: 5 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 1-3-2	26 MAR 2020
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	APRONS 1, 2, 3	AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022
1: 5 000	APRONS 5, 6, 7, 8	AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	APRON	AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 5 000	APRON 1, 6	AD 2 EPKT 1-3-1	25 JAN 2024
1: 5 000	APRON 2, 3	AD 2 EPKT 1-3-2	25 JAN 2024

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
	Poznań - Ławica:		
1: 5 000	APRON 1	AD 2 EPPO 1-3-1	19 MAY 2022
1: 5 000	APRONS 2, 3	AD 2 EPPO 1-3-2	02 NOV 2023
	Warszawa-Radom:		
1: 5000	APRONS 1, 2 (DE-ICING)	AD 2 EPRA 1-3-1	25 JAN 2024
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 5 000	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	07 SEP 2023
1: 5 000	CARGO APRON, APRONS 12, 13	AD 2 EPWA 1-3-3	30 NOV 2023
1: 5 000	APRON 10	AD 2 EPWA 1-3-4	07 SEP 2023
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
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO			
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.7.1-0	10 AUG 2023
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.7.2-0	07 SEP 2023
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.7.3-0	07 SEP 2023
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023
VFR Arrival and Departure Routes			
1: 500 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 7-2-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Lublin	AD 2 EPLB 7-2-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Łódź	AD 2 EPLL 7-2-1	10 AUG 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	25 JAN 2024
1: 250 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 7-2-1	07 SEP 2023
1: 100 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 7-2-2	07 SEP 2023
1: 500 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 7-2-1	10 AUG 2023
Visual Operation Chart			
1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 7-3-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 7-3-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 7-3-1	25 JAN 2024
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 7-3-1	05 OCT 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	25 JAN 2024
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	07 SEP 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Wskaźniki lokalizacji/Location indicators 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	25 JAN 2024
Teren górzysty w FIR WARSZAWA/Mountainous areas within FIR WARSZAWA 1: 4 000 000		GEN 3.3-0	01 DEC 2022
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023
Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/SAR localization within WARSZAWA FIR 1: 4 000 000		GEN 3.6-0	26 APR 2018
Pokrycie radiolokacyjne – maksymalny zasięg 250 NM/Radar coverage – maximum range 250 NM 1: 4 000 000		ENR 1.6-0	27 JAN 2022
Strefy obowiązkowej łączności (RMZ)/Radio Communication Mandatory Zones (RMZs) 1: 4 000 000		ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-2	07 SEP 2023
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/ Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-3	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-1	07 SEP 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	07 SEP 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	07 SEP 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	07 SEP 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	07 SEP 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	07 SEP 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	25 JAN 2024
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 - aerplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	05 OCT 2023
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	30 NOV 2023
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	30 NOV 2023
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016

W przypadku przekazania statku powietrznego z ośrodka ATC obsługującego CPDLC logowanie odbywa się automatycznie, a przekazanie łączności odbywa się przy wykorzystaniu usługi AMC. W przypadku statków powietrznych odlatujących z lotniska w FIR Warszawa logowanie powinno być inicjowane po ich przekazaniu do ACC Warszawa. Logowanie może być inicjowane z wyprzedzeniem, jednak rzeczywista wymiana depesz nie nastąpi do chwili przekazania statku powietrznego do ACC Warszawa. Niezależnie od liczby sektorów ACC Warszawa, przez które przelatuje statek powietrzny w ramach FIR EPWW wymagane jest tylko jedno logowanie.

Usługi CPDLC

Zezwolenia i instrukcje ATC (ACL)

Piloci mogą poprzez łącze danych otrzymywać depesze przesyłane „w górę". Piloci mogą poprzez łącze danych żądać zmiany poziomu lotu (wznoszenie lub zniżanie) lub zezwolenia na lot bezpośrednio do określonego punktu na swojej trasie.

Zarządzanie łącznością ATC (ACM)

Odpowiedzią pilota na instrukcję ATC dotyczącą zmiany częstotliwości musi być *WILCO*. Jeśli pilot nie jest w stanie zastosować się do tej instrukcji przesłanej łączem danych, musi przejść na łączność głosową, aby poinformować ATC.

Jeśli statek powietrzny przekazywany jest do sąsiedniego sektora/organu ATC za pomocą łącza danych, pilot musi potwierdzić instrukcję poprzez *WILCO*, a następnie na podanej częstotliwości nawiązać łączność głosową z kolejnym sektorem/organem ATC.

Sprawdzanie mikrofonu ATC (AMC)

Instrukcja *Check Stuck Microphone [frequency]* może zostać wysłana przez ATC w sytuacji, gdy statek powietrzny nieumyślnie blokuje częstotliwość radiową.

Jeśli instrukcja *Check Stuck Microphone* dotyczy częstotliwości używanej w danej chwili, pilot musi sprawdzić, czy blokada nie jest powodowana przez jego odbiornik radiowy. Jeśli instrukcja *Check Stuck Microphone* nie dotyczy częstotliwości używanej w danej chwili, pilot nie musi podejmować dalszych działań.

Ograniczenia w używaniu depesz

Żądania pilota wysyłane poprzez CPDLC nie powinny być depeszami pisanymi tekstem otwartym.

Wylogowanie

Wylogowania dokonuje ATC po opuszczeniu przez statek powietrzny przestrzeni powietrznej FIR Warszawa (przekazanie do sąsiedniego organu ACC lub APP). Do przekazania łączności pomiędzy ACC Warszawa a sąsiednim organem ATC wyposażonym w CPDLC wykorzystywana jest usługa ACM.

Awaria CPDLC

W przypadku awarii CPDLC zezwolenia CPDLC, które nie zostały jeszcze potwierdzone muszą być powtórzone i/lub potwierdzone drogą radiotelefoniczną.

Jeśli pilot lub ATC uznają, że w danych okolicznościach należy zaprzestać korzystania z CPDLC, użycie CPDLC musi zostać przerwane, a druga strona musi o tym zostać poinformowana za pomocą łączności głosowej.

W przypadku planowanego wyłączenia lub nieoczekiwanej awarii systemu CPDLC ATC poinstruuje wszystkie statki powietrzne połączone przez łącze danych, aby powróciły do łączności głosowej. W przypadku awarii CPDLC na pokładzie pilot musi powrócić do łączności głosowej i poinformować ATC.

Depesze CPDLC

Kontroler lub pilot muszą tworzyć depesze CPDLC, używając ustalonego zestawu depesz. Piloci korzystający z CPDLC mogą spodziewać się następujących zezwoleń i instrukcji wysyłanych „w górę":

- *UNABLE*
- *STANDBY*
- *MAINTAIN [level]*
- *CLIMB TO [level]*
- *DESCEND TO [level]*
- *PROCEED DIRECT TO [position]*
- *CONTINUE PRESENT HEADING*
- *MAINTAIN [speed]*
- *MAINTAIN [speed] OR GREATER*

In case of transfer from a CPDLC capable ATC centre, the logon process is performed automatically and for transfer of communication ACM service will be used. For aircraft departing from an aerodrome within the Warszawa FIR the log-on should be initiated upon transfer to Warszawa ACC. Log-on may also be initiated in advance, although the actual message exchange is not expected until transfer to Warszawa ACC. Irrespective of the number of Warszawa ACC sectors entered during flight, only one log-on per flight is required.

CPDLC Services

ATC Clearances and Instructions (ACL)

Pilots may receive the uplink messages via data link. Pilots may request level change (climb or descent) or clearance direct to defined point on their route via data link.

ATC Communication Management (ACM)

The pilot response to an ATC instruction to change frequency shall be *WILCO*. If the pilot is unable to comply with this data link instruction, he shall revert to voice communication to inform ATC.

When an aircraft is transferred by data link to an adjacent sector/ATSU, the pilot shall acknowledge the instruction by *WILCO*, and shall then contact the next sector/ATSU by voice communication on the frequency given.

ATC Microphone Check (AMC)

A *Check Stuck Microphone [frequency]* instruction may be sent by ATC in cases where an aircraft is inadvertently blocking a radio frequency.

If the *Check Stuck Microphone* instruction relates to the radio telephony frequency currently used, then the pilot shall check that their radio equipment is not causing the blockage. If the *Check Stuck Microphone* instruction does not relate to the radio telephony frequency being used, then no further action by the pilot is required.

Message restrictions

Pilot requests via CPDLC should not be send using free text messages.

Log-off

Log off is performed by ATC on the aircraft exiting the Warszawa ACC airspace (transfer to adjacent ACC unit or APP). For the transfer of communication between Warszawa ACC and adjacent CPDLC- equipped ATC unit, the ACM service will be used.

CPDLC failure

In the case of a CPDLC failure, CPDLC clearances that have not yet been confirmed shall be repeated over radiotelephony and/or confirmed.

If the pilot or ATC considers that CPDLC should no longer be used in the given circumstances, CPDLC shall be discontinued and the other party shall be informed about this by voice communication.

In the case of a planned shutdown or an unexpected failure of the CPDLC system, ATC will instruct all aircraft connected via data link to return to voice communication. In the case of an on-board failure of CPDLC, the pilot shall return to voice communication and inform the ATC.

CPDLC messages

The controller or the pilot shall construct CPDLC messages using the defined message set. The following uplink clearances an instructions may be expected by pilots using CPDLC:

- *UNABLE*
- *STANDBY*
- *MAINTAIN [level]*
- *CLIMB TO [level]*
- *DESCEND TO [level]*
- *PROCEED DIRECT TO [position]*
- *CONTINUE PRESENT HEADING*
- *MAINTAIN [speed]*
- *MAINTAIN [speed] OR GREATER*

- *MAINTAIN [speed] OR LESS*
- *RESUME NORMAL SPEED*
- *CONTACT [unitname] [frequency]*
- *SQUAWK [code]*
- *CHECK STUCK MICROPHONE [frequency]*
- *ERROR [errorInformation]*
- *NEXT DATA AUTHORITY [facility]*
- *SERVICE UNAVAILABLE*
- *CLIMB AT [vertical rate] MINIMUM*
- *CLIMB AT [vertical rate] MAXIMUM*
- *DESCEND AT [vertical rate] MINIMUM*
- *DESCEND AT [vertical rate] MAXIMUM*
- *[freetext]*
- *FLY HEADING [degrees]*
- *STATE PREFERRED LEVEL*
- *STATE TOP OF DESCENT*
- *LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT*

Piloci mogą wysyłać „w dół" następujące żądania, odpowiedzi lub informacje, korzystając z łączności CPDLC z ACC Warszawa:

- *WILCO*
- *UNABLE*
- *STANDBY*
- *REQUEST [level]*
- *REQUEST CLIMB TO [level]*
- *REQUEST DESCENT TO [level]*
- *REQUEST [speed mach/knots]*
- *REQUEST DIRECT TO [position]*
- *ERROR [errorInformation]*
- *NOT CURRENT DATA AUTHORITY*
- *DUE TO WEATHER*
- *DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE*
- *[freetext]*
- *CURRENT DATA AUTHORITY*
- *LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT*
- *PREFERRED LEVEL [level]*
- *TOP OF DESCENT [time]*
- *NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY*

Łączność CPDLC może być używana jedynie do wysyłania żądań, które nie mają pilnego charakteru, tzn. żądań, które nie wymagają natychmiastowej reakcji kontrolera. Tym niemniej, tak jak w przypadku łączności radiotelefonicznej, odpowiedź na depesze CPDLC musi być udzielana z możliwie najmniejszym opóźnieniem. Jeśli z powodu osiągnięcia limitu czasowego żądanie wysyłane „w dół" zostanie przerwane, pilot powinien powtórzyć żądanie drogą radiotelefoniczną.

b) Stała telekomunikacyjna służba lotnicza

Depesze, które mają być przesyłane za pośrednictwem Stałej Lotniczej Sieci Telekomunikacyjnej (AFTN/AMHS), są przyjmowane tylko wtedy, gdy:

- spełniają wymagania Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, tom II, rozdział 3, punkt 3.3,

- komunikacja AMHS (Aeronautical Message Handling System) jest zgodna z dokumentem ICAO Doc 9880 Part II,

- są przygotowane w układzie określonym w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, tom II, rozdział 4, punkt 4.1,

- treść indywidualnej depeszy nie przekracza 16000 znaków dla AFTN,

- wielkość wiadomości nie przekracza 1MB dla AMHS.

Połączenia międzynarodowe do innych ANSP oraz Network Manager są zestawione za pomocą protokołu AMHS (P1).

Obowiązujące połączenia do ANSP:
Anglia, Austria, Belgia, Chorwacja, Czechy, Dania, Hiszpania, Litwa, Łotwa, Niemcy, Portugalia, Słowacja, Szwajcaria, Turcja, Ukraina, Węgry, Włochy.

Obowiązujące połączenia do Network Manager:
1. EUCH
2. EUCB
3. EUCM

Połączenie do Sił Powietrznych – EPYY za pomocą protokołu AMHS (P1).

- *MAINTAIN [speed] OR LESS*
- *RESUME NORMAL SPEED*
- *CONTACT [unitname] [frequency]*
- *SQUAWK [code]*
- *CHECK STUCK MICROPHONE [frequency]*
- *ERROR [errorInformation]*
- *NEXT DATA AUTHORITY [facility]*
- *SERVICE UNAVAILABLE*
- *CLIMB AT [vertical rate] MINIMUM*
- *CLIMB AT [vertical rate] MAXIMUM*
- *DESCEND AT [vertical rate] MINIMUM*
- *DESCEND AT [vertical rate] MAXIMUM*
- *[freetext]*
- *FLY HEADING [degrees]*
- *STATE PREFERRED LEVEL*
- *STATE TOP OF DESCENT*
- *LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT*

The following downlink requests, answers or information may be sent by pilots using CPDLC with Warszawa ACC:

- *WILCO*
- *UNABLE*
- *STANDBY*
- *REQUEST [level]*
- *REQUEST CLIMB TO [level]*
- *REQUEST DESCENT TO [level]*
- *REQUEST [speed mach/knots]*
- *REQUEST DIRECT TO [position]*
- *ERROR [errorInformation]*
- *NOT CURRENT DATA AUTHORITY*
- *DUE TO WEATHER*
- *DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE*
- *[freetext]*
- *CURRENT DATA AUTHORITY*
- *LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT*
- *PREFERRED LEVEL [level]*
- *TOP OF DESCENT [time]*
- *NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY*

CPDLC shall only be used for non-time critical requests, i.e. requests that do not require the immediate reaction of the controller. Nevertheless, as in radiotelephony CPDLC messages shall be answered with the least possible delay. If the downlink request is cut off because the time limit was exceeded, the pilot should also repeat the request via radiotelephony.

Fixed service

Messages to be transmitted via the Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN/AMHS) are accepted only if:

- they conform to requirements of Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, Vol. II, Chapter 3, point 3.3,

- AMHS communication (Aeronautical Message Handling System) is in compliance with ICAO Doc 9880 Part II,

- they are prepared in accordance to the syntax specified in Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, Vol. II, Chapter 4, point 4.1,

- the text of an individual message does not exceed 16000 characters for AFTN,

- AMH message size does not exceed 1MB for AMHS.

International connections to other ANSPs and Network Manager are established using the AMHS protocol (P1).

Applicable connections to ANSP:
England, Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, Spain, Lithuania, Latvia, Germany, Portugal, Slovakia, Switzerland, Turkey, Ukraine, Hungary, Italy.

Applicable connections to Network Manager:
1. EUCH
2. EUCB
3. EUCM

Air Force connection – EPYY with AMHS protocol (P1).

Depesze dotyczące zezwoleń na loty nierozkładowe wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej - należy adresować do EPWWZGZX.

Depesze dotyczące zgłoszeń lotów nierozkładowych wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej - należy adresować do EPWWZGZX.

Messages containing application for permission to perform a non-scheduled flights within the Polish airspace - shall be addressed to EPWWZGZX.

Messages containing notifications of non-scheduled flights to be performed within the Polish airspace - shall be addressed to EPWWZGZX.

c) **NOTAM przesyłane do NOF Warszawa:**

- do EPZZNA plus pierwsze dwie litery kodowego oznacznika państwa nadawcy - dla NOTAM przysyłanych ze wszystkich NOF z wyjątkiem: Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz państw byłego ZSRR;

- do EPZZNB plus pierwsze dwie litery kodowego oznacznika państwa nadawcy - dla wszystkich NOTAM przysyłanych z następujących NOF: Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz państw byłego ZSRR.

NOTAM transmitted to Warszawa NOF:

- to EPZZNA plus the first two letters of location indicator of state of originator - for all NOTAM sent from all NOFs except: Germany, the Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Belarus, Lithuania, Latvia, Sweden and states of the former USSR;

- to EPZZNB plus the first two letters of location indicator of state of originator - for all NOTAM sent from NOFs: Germany, the Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Belarus, Lithuania, Latvia, Sweden and states of the former USSR.

d) **SNOWTAM przesyłane do NOF Warszawa:**

- do EPZZSA plus pierwsze dwie litery kodowego wskaźnika lokalizacji ICAO państwa nadawcy - dla SNOWTAM przysyłanych ze wszystkich NOF z wyjątkiem Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz państw byłego ZSRR;

- do EPZZSB plus pierwsze dwie litery kodowego wskaźnika lokalizacji ICAO państwa nadawcy - dla wszystkich SNOWTAM przysyłanych z następujących NOF: Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz państw byłego ZSRR.

W związku z wprowadzeniem Zintegrowanego Systemu Wstępnego Przetwarzania Planu Lotu (IFPS) wszystkie plany lotów wysyłane z FIR WARSZAWA są dodatkowo adresowane do:

EUCHZMFP (ośrodek IFPS w Haren, Belgia),

EUCBZMFP (ośrodek IFPS w Bretigny, Francja).

SNOWTAM transmitted to Warszawa NOF:

- to EPZZSA plus the first two letters of ICAO location indicator of state of originator - for all SNOWTAM sent from all NOFs except: Germany, the Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Belarus, Lithuania, Latvia, Sweden and states of the former USSR;

- to EPZZSB plus the first two letters of ICAO location indicator of state of originator - for all SNOWTAM sent from NOFs: Germany, the Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Belarus, Lithuania, Latvia, Sweden and states of the former USSR.

In connection with the implementation of the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) all flight plans distributed from the WARSZAWA FIR are additionally addressed to:

EUCHZMFP (Haren, Belgium IFPS centre),

EUCBZMFP (Bretigny, France IFPS centre).

e) **Służba rozgłaszania**

VOLMET - informacja meteorologiczna dla statków powietrznych w locie. Szczegóły podane są w rozdziale GEN 3.5.

Komunikaty radiotelefoniczne nadawane są do wykorzystania przez statki powietrzne w locie zostały opisane poniżej.

ATIS - służba automatycznej informacji lotniskowej. ATIS zapewniana jest w FIR WARSZAWA na niektórych lotniskach i nadaje komunikaty dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych. Szczegóły dotyczące ATIS dla poszczególnych lotnisk podane są w dziale AD 2 oraz w tabeli poniżej.

Broadcasting service

VOLMET - MET information for aircraft in flight. Full details are given in Chapter GEN 3.5.

The RTF broadcasts available for the use of aircraft in flight are decrised below.

ATIS - Automatic Terminal Information Service. ATIS within the WARSZAWA FIR is provided for selected aerodromes and broadcasts information for arriving and departing aircraft. Details on ATIS for specific aerodromes can be found in section AD 2 and in the table below.

Lotnisko Aerodrome	Godziny pracy Hours of service	Częstotliwość Frequency	Język Language	Telefon Phone
EPBY	H24	129.330 MHz	EN	+48-52-324-7137 +48-22-574-7137
EPGD	H24	129.630 MHz	EN	+48-58-340-7457 +48-22-574-7457 +48-81-452-7457
EPKK	H24	126.130 MHz 112.800 MHz	EN	+48-12-639-7557 +48-22-574-7557 +48-81-452-7557
EPKT	H24	120.230 MHz	EN	+48-32-392-7857 +48-22-574-7857 +48-81-452-7857
EPLL	H24	135.680 MHz	EN	+48-22-574-7257 +48-42-685-7257 +48-81-452-7257
EPMO	H24	136.555 MHz	EN	+48-22-574-5557 +48-81-452-5557
EPPO	H24	124.705 MHz	EN	+48-61-896-7357 +48-81-452-7357
EPRZ	H24	124.955 MHz	EN	+48-22-574-7657 +48-17-227-7657 +48-81-452-7657
EPSC	H24	132.130 MHz	EN	+48-91-496-7957 +48-22-574-7957 +48-81-452-7957
EPWA	H24	ARR 120.455 MHz DEP 123.430 MHz	EN	+48-22-574-5957 +48-81-452-5957

EPWR	H24	124.330 MHz	EN	+48-71-323-4857 +48-81-452-4857

Zawartość komunikatów ATIS dla lotniska EPWA jest zgodna z opisem zawartym w Załączniku 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Służby ruchu lotniczego, rozdział 4, punkt 4.3.8 dla ATIS ARR 120,455 MHz oraz punktem 4.3.9 dla ATIS DEP 123,430 MHz.

Do komunikatu ATIS dla lotniska EPWA jest włączona prognoza typu TREND. Szczegółowe zasady i kryteria zmian prognozy TREND są opublikowane na stronie http://awiacja.imgw.pl.

Komunikaty ATIS są identyfikowane za pomocą litery kodu według przyjętego alfabetu ICAO. Litery kodu są przydzielane kolejnym komunikatom ATIS w porządku alfabetycznym.

W przypadku występowania częstych zmian warunków meteorologicznych, które uniemożliwiają właściwe (kompletne) nadanie meldunku meteorologicznego, stosowana jest zasada podawania w miejsce meldunku meteorologicznego informacji, że aktualne warunki pogodowe zostaną podane przy pierwszym nawiązaniu łączności z organem kontroli zbliżania (APP) lub kontrolą lotniska (TWR).

W przypadku niesprawności urządzeń automatycznej rozgłośni ATIS informacje lotniskowe podawane będą przez służbę ATC.

The contents of ATIS information for EPWA aerodrome is compliant with the description contained in Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services, chapter 4, point 4.3.8 for ARR ATIS 120.455 MHz and 4.3.9 for DEP ATIS 123.430 MHz.

TREND forecast is included into ATIS broadcast for EPWA aerodrome. Detailed rules and criteria for TREND changes are published at http://awiacja.imgw.pl.

ATIS broadcasts are identified by a code letter given in accordance with the ICAO alphabet. The code letter is assigned to all broadcasts in alphabetical order.

In the event of frequent changes in weather conditions which render the transmission of full present meteorological reports impossible, information is given, instead of such reports, that actual weather conditions will be passed to the aircraft on establishing initial contact with the APP or TWR units.

In case of ATIS equipment failure, aerodrome information will be provided by ATC service.

3.4.4 WYMAGANIA I WARUNKI

REQUIREMENTS AND CONDITIONS

Stosowane języki

Rozmowy radiotelefoniczne powietrze-ziemia są prowadzone w języku polskim lub w języku angielskim. Język angielski jest zapewniany na żądanie każdego statku powietrznego, **na wszystkich stacjach naziemnych obsługujących przestrzeń powietrzną kontrolowaną i wyznaczone porty lotnicze.**

Languages used

The air-ground radiotelephony communication shall be conducted in the Polish language or in the English language. The English language shall be available on request from any aircraft, **at all ground stations serving controlled airspace and at designated airports.**

Usługi świadczone zgodnie z postanowieniami zawartymi w następujących dokumentach ICAO:

Załącznik 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Łączność lotnicza;

ICAO Doc 8400 - Procedury służb żeglugi powietrznej – Skróty i kody stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (PANS-ABC);

ICAO Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services;

ICAO Doc 7030 - Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy - część 2 - procedury COM;

ICAO Doc 7910 - Location Indicators;

ICAO Doc 4444 - Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym;

ICAO Doc 9880 - Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols – Part II – Ground-Ground Applications – Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS);

EUR Doc 020 EUR AMHS (ATS Message Handling System) Manual.

The services provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation - Aeronautical Telecommunications;

ICAO Doc 8400 - Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC);

ICAO Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services;

ICAO Doc 7030 - European (EUR) Regional Supplementary Procedures - Part 2 - COM procedures;

ICAO Doc 7910 - Location Indicators;

ICAO Doc 4444 - Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management;

ICAO Doc 9880 - Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols – Part II – Ground-Ground Applications – Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS);

EUR Doc 020 EUR AMHS (ATS Message Handling System) Manual.

3.4.5 RÓŻNE

NIL

MISCELLANEOUS

NIL

GEN 3.5 SŁUŻBY METEOROLOGICZNE METEOROLOGICAL SERVICES

1. SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA

1.1 Podmioty zapewniające służbę meteorologiczną:

1.1.1 Służba meteorologiczna dla potrzeb lotnictwa cywilnego dla FIR WARSZAWA, z wyjątkiem TMA i CTR/ATZ EPBY, TMA i CTR EPRA oraz TMA i CTR/ ATZ EPSY, jest zapewniana przez **Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy**.

Adres pocztowy: Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy
ul. Podleśna 61
01-673 Warszawa
Tel.: +48-22-569-4350, +48-22-569-4454

1.1.2 Służba meteorologiczna dla potrzeb lotnictwa cywilnego w TMA i CTR EPRA jest zapewniana przez **Airport Meteo Sp. z o.o.**

Adres pocztowy: Airport Meteo Sp. z o.o.
ul. Lubelska 158
26-600 Radom
Tel.: +48-48-348-7187
Tel. kom.: +48-690-003-255
+48-690-099-130
E-mail: meteo@airportmeteo.net

1.1.3 Służba meteorologiczna dla potrzeb lotnictwa cywilnego w TMA i CTR/ATZ EPSY jest zapewniana przez **Warmia i Mazury Sp. z o.o**.

Adres pocztowy: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
Szymany 150
12-100 Szczytno
Tel. +48-89-544-3418
Faks: +48-89-544-3410
E-mail: meteo@mazuryairport.pl

1.1.4 Służba meteorologiczna dla potrzeb lotnictwa cywilnego w TMA i CTR/ATZ EPBY jest zapewniana przez **Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.**

Adres pocztowy: Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.
Paderewskiego 1
86-005 Białe Błota
Tel./Faks: +48-52-365-4620
E-mail: zarzad@bzg.aero

1.2 Stosowana dokumentacja:

Służby meteorologiczne (MET) są zapewniane zgodnie z następującymi dokumentami ICAO:

- Załącznik 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej,
- Załącznik 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Służby ruchu lotniczego,
- Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Lotniska,
- Doc 9377 - Podręcznik o współpracy między służbami ruchu lotniczego, służbą informacji lotniczej i służbą meteorologiczną dla lotnictwa,
- Doc 8896 - Podręcznik praktycznej meteorologii lotniczej,
- Doc 7754 - Plan żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego, część I i II,

1. RESPONSIBLE SERVICE

1.1 Meteorological service providers:

1.1.1 The meteorological service for civil aviation within the WARSZAWA FIR excluding TMA and CTR/ATZ EPBY, EPRA TMA and CTR as well as EPSY TMA and CTR/ATZ is provided by the **Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute**.

Postal address: Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute
ul. Podleśna 61
01-673 Warszawa
Phone: +48-22-569-4350, +48-22-569-4454

1.1.2 The meteorological service for civil aviation within the EPRA TMA and CTR is provided by **Airport Meteo Sp. z o.o.**

Postal address: Airport Meteo Sp. z o.o.
ul. Lubelska 158
26-600 Radom
Phone: +48-48-348-7187
Mobile: +48-690-003-255
+48-690-099-130
E-mail: meteo@airportmeteo.net

1.1.3 The meteorological service for civil aviation within the EPSY TMA and CTR/ATZ is provided by **Warmia i Mazury Sp. z o.o**.

Postal address: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
Szymany 150
12-100 Szczytno
Phone +48-89-544-3418
Fax: +48-89-544-3410
E-mail: meteo@mazuryairport.pl

1.1.4 The meteorological service for civil aviation within the EPBY TMA and CTR/ATZ is provided by **Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.**

Postal address: Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.
Paderewskiego 1
86-005 Białe Błota
Phone/Fax: +48-52-365-4620
E-mail: zarzad@bzg.aero

1.2 Applicable documents:

The meteorological services (MET) are provided in accordance with the following ICAO documents:

- Annex 3 to the Convention on International Civil Aviation - Meteorological Service for International Air Navigation,
- Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services,
- Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation - Aerodromes,
- Doc 9377 - Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services,
- Doc 8896 - Manual of Aeronautical Meteorological Practices,
- Doc 7754 - Air Navigation Plan - European Region, Vol. I and II,

- Doc 9328 - Widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR), teoria i praktyka obserwacji i meldunków,

- Załącznik V rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011.

Różnice w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO są spisane w rozdziale GEN 1.7.3-1.

1.3 Godziny pracy:

Godziny pracy biur prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacji meteorologicznych: H24. Wyjątek stanowi:

Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Zielona Góra-Babimost: 2000-1400 (1900-1300) UTC[1].

2. OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI

Służby MET w FIR WARSZAWA zapewniają certyfikowane instytucje: Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. na podstawie umów z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w następujących obszarach działania zgodnych z rejonami odpowiedzialności służb ruchu lotniczego wyszczególnionymi na mapach GEN 3.5.0-1 i GEN 3.5.0-2.

Prognozy obszarowe GAMET są opracowywane dla sektrorów FIS:

A1, A2, A3, A4, A5.

Nagłówki prognoz obszarowych GAMET:

FAPL21 sektor A1

FAPL22 sektor A2

FAPL23 sektor A3

FAPL24 sektor A4

FAPL25 sektor A5

Zakres odpowiedzialności biur prognoz meteorologicznych jest następujący:

2.1 **Centralne Biuro Prognoz Lotniczych** pełniące funkcję Meteorologicznego Biura Nadzoru:

Prognoza obszarowa GAMET na sektor A1, A3, A4;

TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2 **Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie:**

Prognoza obszarowa GAMET na sektor A2 i A5;

TAF FC EPZG;

TAF FT EPKK, EPKT, EPRZ, EPPO, EPWR.

2.3 **Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Różnice od przepisów wykonywania prognoz TAF zawartych w Załączniku 3 ICAO dostępne są na stronie www.airportmeteo.net

2.4 **Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Olsztyn-Mazury**

TAF FC EPSY.

2.5 **Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Bydgoszcz**

TAF FT EPBY

3. OBSERWACJE I KOMUNIKATY METEOROLOGICZNE

- Doc 9328 - Manual on Runway Visual Range Observing and Reporting Practices,

Annex V of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011.

Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures of Annex 3 are listed in GEN 1.7.3-1.

1.3 Working hours:

The working hours of meteorological forecasting offices and aeronautical meteorological stations: H24. The exception is:

Aeronautical Meteorological Station Zielona Góra-Babimost: 2000-1400 (1900-1300) UTC[1].

2. AREA OF RESPONSIBILITY

The MET services in the WARSZAWA FIR is provided by certified institutions: Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. and Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. in accordance with agreements with the Polish Air Navigation Services Agency. These agreements specify the areas of performance which are consistent with the areas of responsibility of air navigation services presented on charts GEN 3.5.0-1 and GEN 3.5.0-2.

GAMET area forecasts are prepared for the FIS sectors:

A1, A2, A3, A4, A5.

The headers of GAMET forecasts will be the following:

FAPL21 sector A1

FAPL22 sector A2

FAPL23 sector A3

FAPL24 sector A4

FAPL25 sector A5

The scope of responsibility of the Meteorological Forecasting Offices is the following:

2.1 **Central Aeronautical Forecasting Office** functioning as Meteorological Watch Office:

GAMET area forecast for sectors A1, A3, A4;

TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2 **Meteorological Forecasting Office in Kraków:**

GAMET area forecast for sector A2 and A5;

TAF FC EPZG;

TAF FT EPKK, EPKT, EPRZ, EPPO, EPWR.

2.3 **Aerodrome MET Office Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Differences from the ICAO Annex 3 provisions related to the issuance of TAF are detailed at www.airportmeteo.net

2.4 **Aerodrome MET Office Olsztyn-Mazury**

TAF FC EPSY.

Aerodrome MET Office Bydgoszcz

2.5 TAF FT EPBY

3. METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND REPORTS

GEN 4.1.2 LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY GDAŃSK LECH WALESA AERODROME

Opłaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem: https://www.airport.gdansk.pl/b2b/uslugi-lotniskowe/oplaty-lotniskowe-p52.html

Airport charges are available on the airport operator's website: https://www.airport.gdansk.pl/business-services/airport-service/airport-charge-p52.html

GEN 4.1.7 LOTNISKO WARSZAWA/MODLIN
WARSZAWA/MODLIN AERODROME

Opłaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:
https://www.modlinairport.pl/b2b/oplaty-standardowe

Airport charges are available on the airport operator's website:
https://en.modlinairport.pl/page/airport-charges

GEN 4.1.9 LOTNISKO WARSZAWA-RADOM
WARSZAWA-RADOM AERODROME

1.	**POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE**	**GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS**
1.1	Opłaty lotniskowe pobierane są przez Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS: 0001025154, NIP: 5250000239, REGON: 000126652, kapitał zakładowy w wysokości 3.490.899.500,00 zł w całości wpłacony, zwaną dalej „PPL S.A.". PPL S.A. jest zarządzającym Lotniskiem Warszawa-Radom, wpisanym do rejestru lotnisk prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Airport charges are collected by Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna, with its registered office at ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warsaw, Poland, entered in the register of entrepreneurs of the National Court Register kept by the District Court for the capital city of Warsaw in Warsaw, 14th Commercial Division of the National Court Register, under KRS number: 0001025154, NIP: 5250000239, REGON: 000126652, with a fully paid-up share capital of PLN 3,490,899,500.00, hereinafter referred to as "PPL S.A.". PPL S.A. is the operator of Warsaw-Radom Airport, entered in the register of airports kept by the President of the Civil Aviation Authority.
1.2	Opłaty lotniskowe są pobierane za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych przez PPL S.A., związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą pasażerów. Opłaty lotniskowe pobierane są niezależnie od opłat nawigacyjnych, opłat z tytułu obsługi naziemnej i opłat za inne usługi, nie wymienione w niniejszym dokumencie.	Airport charges are levied for the use of facilities, systems or services provided by PPL S.A., connected with aircraft take-off, landing, lighting and parking operations or processing of passengers. The airport charges are levied irrespective of air navigation charges, ground handling charges and charges for other services not specified in this document.
1.3	Opłaty lotniskowe za usługi standardowe składają się z:	The airport charges for standard services include:
a)	opłaty za lądowanie,	landing charge,
b)	opłaty pasażerskiej,	passenger charge,
c)	opłaty postojowej.	parking charge.
1.4	Opłata lotniskowa za usługi dodatkowe jest pobierana za asystę straży pożarnej.	The airport charge for additional services is levied for the assistance of the fire service.
1.5	Skorzystanie ze świadczonych przez PPL S.A. usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe, jest jednoznaczne z akceptacją przez usługobiorcę wszystkich opłat i warunków przedstawionych w niniejszym dokumencie.	The use of the services provided by PPL S.A., for which airport charges are levied, is tantamount to customer's acceptance of all charges and conditions set out in this document.
1.6	**Definicje:**	**Definitions:**
1.6.1	**Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOM lub MTOW)** – (ang. Maximum Take-off Mass lub Maximum Take-off Weight) maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatności statku powietrznego w zakresie hałasu, instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego lub w innym oficjalnym dokumencie uznanym przez PPL S.A. Dalej stosowany jest skrót MTOM.	**Maximum take-off mass (MTOM or MTOW)** – the maximum permissible take-off mass (or maximum take-off weight) specified in the noise certificate, aircraft flight manual or in another official document acknowledged by PPL S.A. The abbreviation MTOM is used hereinafter.
1.6.2	**Użytkownik statku powietrznego** – właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych prowadzonego w państwie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.	**Aircraft operator** – an aircraft owner or any other entity registered as an aircraft operator in the aircraft register kept by the state where the aircraft is registered.
1.6.3	**Usługobiorca** – osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, na rzecz której udostępniane są przez PPL S.A. obiekty, urządzenia lub usługi, o których mowa w pkt. 1.2. Usługobiorcą może być:	**Customer** – a natural person, a legal entity or an organisational unit without legal personality to whom PPL S.A. provides facilities, systems or services referred to in point 1.2. A customer may be one of the following:
a)	użytkownik statku powietrznego,	an aircraft operator,
b)	inny podmiot eksploatujący statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej, a w szczególności:	other entity using aircraft during an aircraft movement, in particular:
	- przewoźnik lotniczy, z którego numerem rejsu jest wykonywany lot, a w sytuacji operacji startu lub lądowania wykonywanych w ramach umów o wspólnym oznaczaniu rejsów (code-share) - przewoźnik lotniczy, który faktycznie wykonuje daną operację,	- an air carrier whose code is given to a flight, and in the case when take-off or landing operations are performed under code-share agreements – an air carrier who actually performs a particular operation,
	- osoba fizyczna, prawna lub jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, użytkująca statek powietrzny nie będąc jego właścicielem, na podstawie umowy dzierżawy, leasingu, użyczenia lub innej o podobnym charakterze, upoważniającej do użytkowania statku powietrznego.	- a natural person, a legal entity or an organisational unit without legal personality that is not the aircraft owner and operates an aircraft under a rent, lease, lending for use or a similar agreement authorising the operation of a particular aircraft.
1.6.4	**Przewoźnik lotniczy** – usługobiorca uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego.	**Air carrier** – a customer authorised to perform air transport operations under a licence – in the case of a Polish air carrier, or under a relevant act issued by competent authorities of a foreign state – in the case of a foreign air carrier.
1.6.5	**Pasażer** – osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego w momencie wykonywania przez ten statek operacji startu lub lądowania, nie będąca czynnym członkiem jego załogi.	**Passenger** – a person on board an aircraft at the time of take-off or landing who is not an active member of its crew.
1.6.6	**Pasażer w tranzycie bezpośrednim** – pasażer, który przyleciał na lotnisko Warszawa- Radom i kontynuuje podróż bez opuszczania pokładu statku powietrznego.	**Direct transit passenger** – a passenger who arrives at Warszawa-Radom Airport and continues his or her journey without disembarking.

1.6.7	**Agent obsługi naziemnej** – podmiot świadczący na rzecz usługobiorcy usługi obsługi naziemnej.	**Ground handling agent** – an entity providing ground handling services to the customer.
1.6.8	**Regularne przewozy lotnicze** – przewozy lotnicze, w których w każdym locie miejsca w statku powietrznym przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów.	**Regular air transport services** – air transport services where on each flight seats dedicated to passenger, cargo or mail transport are offered for sale to the public, and air transport is performed between the same points according to the published flight schedule or in regular intervals, or with a frequency indicating the flights are performed on a regular basis.
1.6.9	**Lot handlowy** – lot związany z lądowaniem handlowym, tj. lądowaniem w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.	**Commercial flight** – a flight connected with a commercial landing, i.e. a landing with the purpose of taking on board or unloading passengers, cargo, freight or mail, carried against payment.
1.6.10	**Lot rozkładowy** – lot handlowy, oznaczony kodem rodzaju lotu „J" (dla lotu pasażerskiego), wykonywany w celu regularnego przewozu lotniczego przez przewoźnika posiadającego wymagane przez polskie prawo uprawnienia do wykonywania regularnego przewozu lotniczego na trasie, na której lot ten jest wykonywany.	**Scheduled flight** – a commercial flight, marked with code „J" flight type (for passenger flight), performed as part of regular air transport services by a carrier authorised to carry out regular air transport services on the route on which such flight is performed, as required by the Polish law.
1.6.11	**Lot szkolny** – lot wykonywany przez kandydatów na członków personelu lotniczego lub przez członków personelu lotniczego w celu nabycia określonych kwalifikacji lotniczych, oznaczony kodem rodzaju lotu „K".	**Training flight** – a flight performed by candidates for air crew members or by air crew members for the purpose of obtaining specific aviation qualifications, marked with code "K" flight type.
1.6.12	**Operacja „touch and go"** – operacja polegająca na lądowaniu statku powietrznego, bezpośrednio po którym następuje start bez zatrzymania i opuszczenia przez ten statek powietrzny drogi startowej.	**A touch and go operation** – an operation involving the landing of an aircraft followed by immediate take-off, without stopping and vacating the runway by such aircraft.
1.7	Do podanych stawek opłat dolicza się podatek od towarów i usług (VAT) w wysokości określonej przepisami prawa polskiego, obowiązującymi w dniu wykonania usługi. Na dzień publikacji stawkę podatku VAT w wysokości 0% stosuje się do usług świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym. Do pozostałych usług stosuje się stawkę podatku VAT w wysokości 23%.	The goods and services tax (VAT) is added to the applicable charges in the amount specified in the regulations of the Polish law effective on the day the service is provided. On the date of publication of this document, VAT of 0% applies to services provided to air carriers operating mainly international transport. A 23% VAT applies to other services.
	Warunkiem zastosowania stawki podatku VAT w wysokości 0% jest:	The 0% VAT rate can be applied if:
a)	w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę działalności gospodarczej na terytorium Polski – umieszczenie przewoźnika na liście przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym, ogłoszonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej,	the carrier is entered on the list of air carriers operating mainly international flights, announced by the President of the Polish Civil Aviation Authority – with respect to carriers having their business seat on the territory of Poland,
b)	w odniesieniu do przewoźników nie mających siedziby działalności gospodarczej na terytorium Polski – posiadanie uprawnień do wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu państwa siedziby tego przewoźnika, w szczególności koncesji lub certyfikatu przewoźnika lotniczego lub wpisanie przewoźnika na liście przewoźników wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym, ogłoszonej przez właściwy organ państwa siedziby danego przewoźnika.	the carrier is authorised to operate international flights pursuant to an appropriate deed issued by the relevant authority of the state where the given carrier has its seat, in particular a concession or an air carrier certificate, or if the carrier is entered on the list of air carriers operating mainly international flights, announced by the relevant authority of the state where the given carrier has its seat – with respect to carriers having their business seat outside Poland.
1.8	Usługobiorcy zobowiązani są do przesyłania do PPL S.A., pocztą elektroniczną na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl, aktualnych informacji dotyczących statków powietrznych, które będą użytkować w lotach na lotnisko Warszawa-Radom, z podaniem ich znaków rejestracyjnych, typu i wersji, MTOM oraz liczby miejsc pasażerskich, najpóźniej w dniu rozpoczęcia wykonywania lotów. Niezwłocznie należy przekazywać informacje aktualizujące, jeżeli nastąpiły zmiany.	Customers are obliged to submit to PPL S.A., by e-mail to aerosales.invoicing@ppl.pl, valid information about aircraft they intend to operate on flights to Warszawa-Radom Airport, including aircraft registration, types and versions, MTOM and the number of passenger seats, not later than on the day of the commencement of flights. In the event of changes, information updates should be provided immediately.
1.9	Do informacji, o których mowa w pkt. 1.8, należy dołączyć dokument, o którym mowa w pkt. 1.6.1, zawierający oficjalne potwierdzenie MTOM.	The information, referred to in point 1.8, must be accompanied by the document referred to in point 1.6.1, officially confirming an aircraft's MTOM.
1.10	Dla celów naliczania opłat lotniskowych wykorzystywane będą dane zawarte w będących w posiadaniu PPL S.A. dokumentach, o których mowa w pkt. 1.9, z najpóźniejszą datą wystawienia. Jeśli jeden dokument lub kilka dokumentów z tą samą najpóźniejszą datą zawierają kilka MTOM, dla celów naliczania opłat lotniskowych będzie brana pod uwagę najwyższa z nich. Aktualne informacje zawarte w tych dokumentach będą uwzględniane przy naliczaniu opłat lotniskowych wyłącznie za usługi wykonane od dnia ich otrzymania przez PPL S.A., z zastrzeżeniem pkt. 1.12.	For the purpose of calculating airport charges PPL S.A. will use data contained in documents referred to in point 1.9, being at PPL S.A. disposal and with the latest issuance date. If one or several documents with the same issuance date contains different MTOMs, the highest MTOM will be considered for the purpose of calculating airport charges. Valid information contained in these documents will be taken into account when calculating airport charges only for services provided from the day on which PPL S.A. receives them, subject to point 1.12.
1.11	Przewoźnicy nie mający siedziby działalności gospodarczej na terytorium Polski są zobowiązani do przesłania do PPL S.A., pocztą elektroniczną na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl, dokumentu potwierdzającego uprawnienia, o których mowa w pkt. 1.7.b). Uprawnienia te będą zastosowane począwszy od pierwszego dnia okresu rozliczeniowego, w trakcie którego wpłynął do PPL S.A. potwierdzający je dokument, o ile w tym czasie obowiązywały, z zastrzeżeniem pkt. 1.12.	Carriers with no places of business on the territory of Poland are required to provide PPL S.A., by e-mail to aerosales.invoicing@ppl.pl, with a document confirming the authorisations referred to in point 1.7.b). The authorisations will be applied as of the first day of the settlement period during which PPL S.A. received a document confirming these authorisations unless they were valid, with restriction of point 1.12.

1.12 Usługobiorca lub reprezentujący go agent obsługi naziemnej, którzy dokonują płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie bieżącym, są zobowiązani do przesłania do PPL S.A. dokumentów, o których mowa w pkt. 1.9 i 1.11 przed wystawieniem faktury na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl. Usługobiorca dokonujący w swoim imieniu płatności w trybie bieżącym jest ponadto zobowiązany do przesłania innych danych niezbędnych do wystawienia i przesłania faktury (w szczególności: pełnej nazwy firmy, dokładnego adresu rejestrowego i adresu korespondencyjnego, identyfikatora podatkowego, adresu poczty elektronicznej do kontaktu w sprawach związanych z naliczaniem opłat i fakturami).

The customer or the ground handling agent representing the customer, paying airport charges on an ongoing basis, are obliged to send to PPL S.A. the documents referred to in point 1.9 and 1.11 before the invoice is issued to: aerosales.invoicing@ppl.pl. The customer making payments on their own behalf on an ongoing basis is also required to submit other data necessary for issuing and sending the invoice (in particular: full company name, exact registered address and correspondence address, tax ID, e-mail address for contact in matters related to charging fees and invoices).

1.13 Jeżeli usługobiorca nie przekazał do PPL S.A. dokumentów zgodnie z pkt. 1.9 lub 1.12, dla celów naliczania opłat lotniskowych będzie przyjęta największa istniejąca MTOM danego typu i wersji statku powietrznego według danych posiadanych przez PPL S.A. Przekazanie tych informacji po dniu wykonania lotu nie uprawnia do dokonania korekty naliczonej opłaty i pozytywnego rozpatrzenia reklamacji z tego tytułu, z wyjątkiem operacji lądowania w sytuacjach awaryjnych.

If a customer fails to submit to PPL S.A. the documents as per point 1.9 or 1.12, the highest existing MTOM of an aircraft of a given type and version based on PPL S.A. data, will be applied for the purpose of calculating airport charges. Except for emergency landing operations, if the information is submitted to PPL S.A. after the date of the flight, it does not constitute a basis for adjustments of the calculated charge and for recognition of related claims.

1.14 Niniejsze opłaty obowiązują od 20 kwietnia 2023 r.

The charges come into effect on 20 April 2023.

1.15 W razie rozbieżności między dwiema wersjami językowymi Taryfy, obowiązuje wersja polska.

In case of any discrepancies between two language versions of the Tariff, the Polish language version will prevail.

2. OPŁATY ZA USŁUGI STANDARDOWE

CHARGES FOR STANDARD SERVICES

2.1 OPŁATA ZA LĄDOWANIE

LANDING CHARGE

2.1.1 Opłata za lądowanie obejmuje udostępnienie i utrzymanie obiektów i urządzeń lotniska Warszawa- Radom w celu wykonania operacji lądowania i startu statku powietrznego oraz standardowe usługi służb lotniskowych związane z obsługą tych operacji, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.

The landing charge is levied for making Warszawa-Radom Airport systems and spaces available for aircraft landing and take-off operations, their maintenance and for standard services provided by airport units in connection therewith, excluding ground handling services.

2.1.2 Opłata jest pobierana za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku Warszawa-Radom od usługobiorcy wykonującego lądowanie.

The charge is collected for each landing of an aircraft at Warszawa-Radom Airport from the customer performing the landing.

2.1.3 Wysokość opłaty za lądowanie wynosi:

The landing charge is as follows:

Jednostka naliczenia opłaty	Stawka opłaty (PLN)
dla statków powietrznych o MTOM do 2 ton włącznie (z wyjątkiem śmigłowców)	
za każde lądowanie (niezależnie od MTOM statku powietrznego)	**60,00**
dla statków powietrznych o MTOM powyżej 2 ton (z wyjątkiem śmigłowców)	
za każdą rozpoczętą tonę MTOM statku powietrznego	**30,00**
dla śmigłowców	
za każdą rozpoczętą tonę	**15,00**

Charge calculation unit	Charge rate (PLN)
for aircraft with MTOM up to 2 tonnes (excluding helicopters)	
for each landing (irrespective of an aircraft's MTOM)	**60.00**
for aircraft with MTOM over 2 tonnes (excluding helicopters)	
for each tonne or part of a tonne of an aircraft's MTOM	**30.00**
for helicopters	
for each tonne or part of a tonne of MTOM	**15.00**

2.2 OPŁATA PASAŻERSKA

PASSENGER CHARGE

2.2.1 Opłata pasażerska obejmuje udostępnienie i utrzymanie obiektów i urządzeń lotniska Warszawa-Radom związanych z obsługą pasażerów odlatujących i przylatujących w celu rozpoczęcia, zakończenia lub kontynuacji ich podróży lotniczej oraz standardowe usługi służb lotniskowych z tym związane, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej, w tym standardowe usługi ochrony i kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu.

The passenger charge covers provision and maintenance of Warszawa-Radom Airport facilities and systems connected with processing of departing, arriving and transfer passengers, in order for them to commence, complete or continue their air travel as well as related standard services provided by airport units in connection therewith, excluding ground handling services, including standard security services and passenger and baggage screening.

2.2.2 Opłata pasażerska jest pobierana za każdego pasażera znajdującego się na pokładzie statku powietrznego w momencie startu z lotniska Warszawa-Radom od usługobiorcy wykonującego start, z zastrzeżeniem pkt. 2.2.4.

Subject to point 2.2.4, the passenger charge is collected from the customer performing the take-off operation in respect of each passenger on board an aircraft at the time of take-off from Warszawa-Radom Airport.

2.2.3 Wysokość opłaty pasażerskiej wynosi:

The passenger charge rate amounts to:

Jednostka naliczenia opłaty	Stawka opłaty (PLN)
za każdego pasażera	**40,00**

Charge calculation unit	Charge rate (PLN)
for each passenger	**40.00**

2.2.4 Opłaty pasażerskiej nie pobiera się za:

The passenger charge is not collected for:

a) pasażerów w tranzycie bezpośrednim,

direct transit passengers,

b) dzieci do lat 2.

children under 2.

2.2.5 Usługobiorca jest zobowiązany do przesyłania do PPL S.A. (na adres: walidacja.rdo@ppl.pl) kopii depesz w formacie AHM IATA, zawierających wszystkie dane o liczbie pasażerów odlatujących, przylatujących i w tranzycie bezpośrednim, niezbędne do prawidłowego naliczenia opłaty pasażerskiej oraz zniżek od tej opłaty, w czasie zapewniającym odbiór tych depesz przez PPL S.A. w ciągu 1 h od czasu ATOT (Actual Take-Off Time). Brak depesz lub danych może skutkować naliczeniem opłaty pasażerskiej w wysokości równej iloczynowi stawki opłaty pasażerskiej określonej w pkt. 2.2.3 i maksymalnej liczby miejsc pasażerskich w statku powietrznym danego typu i wersji (według danych posiadanych przez PPL S.A.) oraz brakiem naliczenia zniżek od opłaty pasażerskiej. Wymóg ten nie dotyczy lotów lotnictwa ogólnego (ang. „general aviation").

A customer is obliged to submit to PPL S.A. (walidacja.rdo@ppl.pl) copies of messages in AHM IATA format with complete data on the number of departing, arriving and direct transit passengers, necessary for the calculation of the passenger charge and discounts on this charge, in time ensuring the receipt of these messages by PPL S.A. within 1 hour from ATOT (Actual Take-Off Time). If no message or data is received, the passenger charge may be calculated as the product of the passenger charge rate, specified in point 2.2.3, and the maximum number of passenger seats on an aircraft of a given type and version (based on PPL S.A. data) and discounts on the passenger charge may not be calculated. The requirement does not apply to general aviation flights.

2.3 OPŁATA POSTOJOWA

PARKING CHARGE

2.3.1 Opłata postojowa obejmuje udostępnienie i utrzymanie miejsca do postoju statku powietrznego na płycie postojowej lotniska Warszawa-Radom oraz standardowe usługi służb lotniskowych z tym związane, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.

The parking charge is levied for the provision and maintenance of aircraft parking space on the apron of Warszawa-Radom Airport and standard services provided by airport units in connection therewith, excluding ground handling services.

2.3.2 Wysokość opłaty postojowej wynosi:

The parking charge is:

Jednostka naliczenia opłaty	Stawka opłaty (PLN)
dla statków powietrznych o MTOM do 2 ton włącznie	
za każde rozpoczęte 24 godziny postoju	**11,20**
dla statków powietrznych o MTOM powyżej 2 ton	
za każdą rozpoczętą tonę MTOM statku powietrznego i każde rozpoczęte 24 godziny postoju	**5,60**

Charge calculation unit	Charge rate (PLN)
for aircraft with MTOM up to 2 tonnes	
for each 24-hour period of parking or part thereof	**11.20**
for aircraft with MTOM over 2 tonnes	
for each tonne or part of a tonne of an aircraft's MTOM and each 24-hour parking period or part thereof	**5.60**

2.3.3 Nie pobiera się opłaty postojowej za postój trwający do 2 godzin włącznie.

No charge is payable for parking up to 2 hours.

2.3.4 Czas postoju jest liczony od momentu zatrzymania się statku powietrznego na płycie postojowej po lądowaniu do momentu rozpoczęcia kołowania lub holowania statku powietrznego do startu lub na stanowisko odladzania przed startem. Zmiana stanowiska postojowego stanowi kontynuację rozpoczętego postoju, a czas kołowania lub holowania statku powietrznego między stanowiskami wlicza się do łącznego czasu postoju, z zastrzeżeniem pkt. 2.3.5. Jeśli po odladzaniu zaistnieje konieczność kontynuacji postoju, czas od momentu zatrzymania się statku powietrznego po powrocie na płytę postojową do ponownego rozpoczęcia kołowania lub holowania do startu lub na stanowisko odladzania przed startem dolicza się do łącznego czasu postoju.

The parking time is the period from the moment an aircraft stops at an apron after landing to the moment it starts taxiing or begins to be towed for take-off or to a de-icing stand prior to take-off. Change of parking stand constitutes a continuation of a commenced parking period, and the time of taxiing or towing of aircraft between stands is included in the total parking time, subject to point 2.3.5. If parking has to be continued after de-icing, the time from the moment the aircraft returns to and stops at a parking apron until it starts taxiing or begins to be towed again for take-off or to a de-icing apron prior to take-off is added to the total parking time.

2.3.5 Przy obliczaniu czasu postoju wyłącza się czas od momentu rozpoczęcia kołowania lub odholowania statku powietrznego poza płytę postojową PPL S.A. do momentu zatrzymania się statku powietrznego po kołowaniu lub holowaniu na płytę postojową PPL S.A.

The calculation of parking time does not include the time from the moment the aircraft starts taxiing or is towed off outside PPL S.A. operated apron until the aircraft returns to and stops at a PPL S.A. operated apron.

2.3.6 Czas postoju jest obliczany na podstawie danych ewidencjonowanych przez PPL S.A.

Parking time is calculated based on PPL S.A. data.

2.3.7 Opłata postojowa za dany postój jest pobierana od usługobiorcy, który wykonał start kończący ten postój.

The charge for the parking of a given aircraft is collected from the customer who performed take-off ending the aircraft parking period.

3. OPŁATY ZA USŁUGI DODATKOWE

CHARGES FOR ADDITIONAL SERVICES

Opłata za usługę asysty straży pożarnej, z wykorzystaniem pojazdu gaśniczego, wynosi **150 PLN** za każdą operację.

The charge for assistance of the fire service, using a fire engine, is **PLN 150** per each operation.

4. ZWOLNIENIA I WYŁĄCZENIA

EXEMPTIONS AND EXCLUSIONS

4.1 Dopuszcza się zwolnienia z opłat lotniskowych wyłącznie w przypadkach określonych w przepisach polskiego prawa, o których mowa w pkt. 4.2. Żadne inne loty nie będą zwalniane z opłat lotniskowych, z zastrzeżeniem pkt. 4.4.

Exemptions from airport charges are allowed only in the cases specified in the provisions of Polish law referred to in point 4.2. No other flights will be exempt from airport charges, subject to point 4.4.

4.2 Nie pobiera się opłat lotniskowych od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:

No airport charges are levied on an entity carrying out, in the public interest, tasks related to operating a flight:

1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego:

1) to provide protection against or remove the effects of natural disasters or operating rescue flights, unless such flight is performed as part of a business activity – confirmed by:

a) statusem lotu:

a) flight status:

– HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne), lub

– HOSP (flight operated with the purpose of providing medical aid, reported by relevant medical services) or

– SAR (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą), lub

– SAR (a search and rescue operation flight) or

– HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej), lub

– HUM (humanitarian aid flight) or

b) odpowiednią uwagą w planie lotu;

b) a relevant comment in the flight plan;

2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego - potwierdzonego:

a) statusem lotu:

– STATE (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej), lub

– GARDA (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy), lub

b) odpowiednią uwagą w planie lotu;

3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego:

a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Komendanta Służby Ochrony Państwa), lub

b) odpowiednią uwagą w planie lotu.

2) to protect state borders or in the event of a threat to state security or public order – confirmed by:

a) flight status:

– STATE (a state or civil aircraft flight operated as part of military, police, customs or Border Guard missions) or

– GARDA (a call signalling that an aircraft performs tasks connected with public safety, public order and protection of state borders) or

b) a relevant comment in the flight plan;

3) solely for the transport, as part of an official mission, of a ruling monarch and his closest family, head of state, a head of the parliament or of its chamber, head of government or a person holding an equivalent position – confirmed by:

a) HEAD flight status (flight of a Polish aircraft with HEAD status issued by the Head of the Head of the State Protection Service),

b) a relevant comment in the flight plan.

4.3 Podmiot realizujący w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotów, o których mowa w pkt. 4.2, potwierdza prawo do skorzystania ze zwolnienia z opłat lotniskowych, przesyłając do PPL S.A. pocztą elektroniczną, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, kopię planu lotu:
a) na adres: walidacja.rdo@ppl.pl dla lotów o statusie STATE;
b) na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl dla pozostałych lotów.
Jeśli kopia planu lotu zawierająca informację o statusie lotu uprawniającym do zwolnienia lub odpowiednią uwagę nie zostanie przesłana lub zostanie przesłana po upływie tego terminu, podmiot ten jest zobowiązany do zapłaty wszystkich opłat lotniskowych w pełnej wysokości. Przekazanie kopii planu lotu po upływie powyższego terminu nie uprawnia do dokonania korekty naliczonej opłaty i pozytywnego rozpatrzenia reklamacji z tego tytułu.

An entity executing, for the public interest, tasks connected with operating flights specified in point 4.2, confirms the right to exemption from airport charges by submitting by e-mail to PPL S.A. a copy of the flight plan not later than 24 hours from the time the operation subject to airport charges is performed:

a) to: walidacja.rdo@ppl.pl for STATE status flights;
b) to: aerosales.invoicing@ppl.pl for other flights.
If the copy of the flight plan containing information about a flight status entitling an entity to the exemption or a relevant comment is not submitted or is submitted after the relevant deadline, such entity is obliged to pay all airport charges according to the applicable price list. Providing copy of the flight plan after the above-mentioned deadline does not constitute basis for correcting the calculated charge and approving the related claim.

4.4 Opłaty lotniskowe za loty wojskowych statków powietrznych i wojskowych statków powietrznych państw obcych są pobierane w wysokości określonej w umowie operacyjnej zawartej między PPL S.A., a stroną wojskową.

Airport charges for flights of military aircraft and military aircraft of foreign countries are collected in the amount specified in the operational agreement concluded between PPL S.A. and the military party.

5. ZNIŻKI

DISCOUNTS

5.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

GENERAL PROVISIONS

5.1.1 Zniżki stosuje się na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do każdego usługobiorcy spełniającego określone poniżej warunki i kryteria udzielania zniżek.

Discounts are given on an equal and non-discriminatory basis to all customers meeting the eligibility criteria specified below.

5.1.2 Zniżki udzielane są po spełnieniu łącznie warunków szczegółowych określonych dla każdej ze zniżek i warunków dodatkowych, o których mowa w pkt. 5.5.

Discounts are given upon fulfilment of all detailed eligibility criteria for each discount and additional eligibility criteria specified in point 5.5.

5.2 ZNIŻKA DLA NOWYCH TRAS

NEW ROUTE DISCOUNTS

5.2.1 Zniżka od opłaty za lądowanie dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

The new route discount on the landing charge is as follows:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie	**1**	**2**	**3**
Wysokość zniżki:	**60%**	**40%**	**20%**

Year of operation on a new route	**1**	**2**	**3**
Rate of discount:	**60%**	**40%**	**20%**

5.2.2 Zniżka od opłaty pasażerskiej dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie	**1**	**2**	**3**
Wysokość zniżki:	**60%**	**40%**	**20%**

Year of operation on a new route	**1**	**2**	**3**
Rate of discount:	**60%**	**40%**	**20%**

5.2.3 Za nową trasę uznaje się trasę z lotniska Warszawa-Radom do portu lotniczego, do którego w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia na tej trasie nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.

A new route is considered a route from Warszawa-Radom Airport to an airport to which no scheduled passenger flights were operated within 1 year prior to the commencement of services on such route.

5.2.4 Zniżki są udzielane wyłącznie przewoźnikowi lotniczemu w odniesieniu do pasażerskich lotów rozkładowych, wykonywanych przez niego na danej trasie z częstotliwością nie mniejszą, niż jeden raz w tygodniu, jeżeli przewoźnik ten oferuje publicznie do nabycia średnio w ciągu miesiąca kalendarzowego nie mniej niż 50% miejsc pasażerskich oferowanych przez niego w tych lotach na tej trasie. Ponadto przewóz przez tego przewoźnika przynajmniej 50% pasażerów na tej trasie w ciągu sezonu rozkładowego musi być wykonany na podstawie biletów oferowanych publicznie do nabycia przez tego przewoźnika.

The discounts are given to an air carrier only in respect to scheduled passenger flights operated by this carrier on a given route with a frequency not less than once a week, if the carrier offers for sale to the public an average of at least 50% of passenger seats in a calendar month offered by the carrier on these flights on a given route. Additionally, the carrier must carry at least 50% of passengers on such route in a schedule season based on tickets offered for sale to the public by this carrier.

5.2.5 Na żądanie PPL S.A. przewoźnik jest zobowiązany do wykazania, w szczególności przez umożliwienie PPL S.A. wglądu do wewnętrznej dokumentacji, spełnienia wymogów, o których mowa w pkt. 5.2.4.

At PPL S.A. request the carrier shall demonstrate that he meets the requirements referred to in point 5.2.4, particularly by providing PPL S.A. with access to the carrier's internal documentation.

5.2.6 Przewoźnik, który nie będzie w stanie wykazać spełnienia na danej trasie wymogów, o których mowa w pkt. 5.2.4, nie uzyska wnioskowanej zniżki, o której mowa w pkt. 5.2.1 i 5.2.2, a jeśli uzyskał ją wcześniej, będzie zobowiązany do jej zwrotu w odniesieniu do tej trasy.

The carrier who will not be able to prove the fulfilment of requirements referred to in point 5.2.4 on a given route will not obtain the requested discounts referred to in point 5.2.1 and 5.2.2, and if such carrier has been granted the discounts earlier, the carrier will be obliged to return the discounts with respect to such route.

5.2.7 Zniżka na danej trasie jest udzielana każdemu przewoźnikowi lotniczemu, niezależnie od przyznania zniżki na tej trasie innym przewoźnikom, spełniającemu warunki określone w pkt. 5.2.4 i rozpoczynającemu wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych w okresie obowiązywania zniżki na tej trasie.

The discount on a given route is given to each air carrier who meets the eligibility criteria specified in point 5.2.4 and commences scheduled passenger flights in the period during which the discount on such route is applicable, irrespective of whether other carriers have been granted the discount on the route in question.

5.2.8 Okres obowiązywania zniżki dla danej trasy rozpoczyna się od dnia wykonania pierwszego pasażerskiego lotu rozkładowego na tej trasie.

The new route discount is effective from the day the first scheduled passenger flight is operated on a given route.

5.2.9 Jeżeli w czasie krótszym niż 30 dni od rozpoczęcia okresu obowiązywania zniżki na danej trasie wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych zostanie wstrzymane, okres obowiązywania zniżki rozpoczyna się ponownie od dnia ich uruchomienia przez innego przewoźnika.

If within less than 30 days from the start of the discount period on a given route, scheduled passenger flights are suspended, the discount becomes applicable again as of the date scheduled passenger flights are launched by another carrier.

5.2.10 Zniżka nie przysługuje przewoźnikowi, który w ciągu 1 roku przed datą rozpoczęcia lotów na nowej trasie zaprzestał wykonywania pasażerskich lotów rozkładowych na trasie do innego portu lotniczego, obsługującego tę samą konurbację nie spełniającej kryteriów nowej trasy, jeżeli spowodowało to całkowitą likwidację połączenia do tego portu z lotniska Warszawa-Radom. Jeżeli jednak trasa zlikwidowana spełniała kryteria nowej trasy, to przewoźnik zachowuje prawo do zniżki dla nowych tras w okresie:

The discount is not given to a carrier who, within 1 year prior to the introduction of flights on a new route, ceased to operate scheduled passenger flights to another airport serving the same conurbation not meeting the new route criteria, if this resulted in the cancellation of the connection to this airport from Warszawa-Radom Airport. If, however, the cancelled route met the new route criteria, the carrier retains the right to the discount for the period of:

a) do 3 lat od rozpoczęcia udzielania zniżki na trasie zlikwidowanej, jeśli na nowej trasie w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe,

up to 3 years from the date the discount becomes effective in respect of the cancelled route, if within 1 year prior to the service commencement date scheduled passenger flights were not operated on the new route,

b) do 3 lat od dnia wykonania pierwszego lotu handlowego w celu pasażerskiego regularnego przewozu lotniczego na nowej trasie, jeśli były na niej w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.

up to 3 years from the date the first scheduled passenger flight was operated on a new route, provided that scheduled passenger flights were operated on this route within 1 year prior to the service commencement date.

5.2.11 Dla rejsów łączonych, tj. rejsów wykonywanych z co najmniej jednym planowanym międzylądowaniem, zniżka od opłaty za lądowanie jest naliczana w wysokości średniej arytmetycznej zniżki należnej na trasach z poszczególnych portów, o ile przewoźnik ma prawa handlowe i oferuje przewóz pasażerów do lotniska Warszawa-Radom z tych portów. Zniżka od opłaty pasażerskiej jest naliczana w wysokości uwzględniającej port docelowy lotu każdego pasażera.

For indirect flights i.e. flights with at least one scheduled stopover, the discount from landing charge is calculated as arithmetic average of discounts due on flight legs from given airports if the carrier has the commercial rights to offer passenger carriage to Warszawa-Radom Airport from these airports. The passenger charge discount is calculated based on destination airport of each passenger.

5.3 POZOSTAŁE ZNIŻKI

OTHER DISCOUNTS

5.3.1 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie dla operacji „touch and go" w wysokości **90%**.

A **90%** landing charge discount on a touch and go operation applies.

5.3.2 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie dla lotów szkolnych w wysokości **50%**. Zniżka nie dotyczy operacji, o których mowa w pkt. 5.3.1.

A **50%** landing charge discount for training flights applies. The discount does not apply to operations referred to in point 5.3.1.

5.3.3 Udziela się zniżki w wysokości **99%** od opłaty za lądowanie statku powietrznego, jeśli zaistniała konieczność jego powrotu, bez żadnego międzylądowania, na lotnisko Warszawa-Radom z przyczyn meteorologicznych lub w sytuacjach awaryjnych (w szczególności usterka techniczna statku powietrznego lub nagła choroba pasażera lub członka załogi).

A **99%** discount on the landing charge is given in the event that, due to weather conditions or emergencies (in particular a technical fault of an aircraft or a sudden illness of a passenger or crew member), the aircraft has to return to Warszawa-Radom Airport with no stopovers.

5.4 WNIOSKI O UDZIELENIE ZNIŻEK

APPLICATIONS FOR DISCOUNTS

Przyznanie zniżek, o których mowa w pkt. 5.2 następuje na pisemny wniosek zainteresowanego usługobiorcy, zgodny ze wzorem ustalonym przez PPL S.A., dostępnym na stronie internetowej lotniska Warszawa-Radom www.lotniskowarszawa-radom.pl w części B2B w zakładce „Opłaty", złożony pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl. Zniżka jest udzielana nie wcześniej, niż od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku do PPL S.A. Pozostałe zniżki stosowane są bez konieczności składania wniosku.

The discounts referred to in point 5.2 are granted after the submission of an application to be prepared by the air carrier concerned, in accordance with the form specified by PPL S.A. and available at Warsaw-Radom Airport website www.lotniskowarszawa-radom.pl on the B2B sub-page, in the "Charges" section. The application has to be submitted by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl. The discount is given not earlier than before a complete application is submitted to PPL S.A. No application needs to be submitted to obtain remaining discounts.

5.5 POSTANOWIENIA DODATKOWE

ADDITIONAL PROVISIONS

5.5.1 Zniżki są uwzględniane na bieżąco w momencie naliczania opłat lotniskowych.

The discounts are applied on an ongoing basis upon the calculation of airport charges.

5.5.2	Wstrzymuje się udzielanie zniżek, o których mowa w pkt. 5.2 usługobiorcy, który w ciągu kolejnych sześciu miesięcy kalendarzowych w okresie korzystania ze zniżek, więcej niż w dwóch okresach rozliczeniowych opóźnił płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach. Usługobiorca ten może ponownie uzyskać zniżkę od następnego miesiąca po 3 miesiącach terminowego regulowania należności wobec PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom, pod warunkiem całkowitego uregulowania wszystkich wymagalnych zobowiązań wobec PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na tym lotnisku. Dotyczy to zarówno zniżek, z których przewoźnik korzysta, jak i zniżek, o które wnioskuje, z zastrzeżeniem pkt. 5.5.3.	The discounts referred to in point 5.2 are suspended if, in the course of six successive calendar months of using the discounts, a carrier is more than 5 days late with the payment of airport charges at Warszawa-Radom Airport in respect of payment dates indicated in the invoices in more than two settlement periods. The discounts may be reinstated in the next payment period following the 3 month period when the carrier's liabilities due to PPL S.A. with respect to airport charges at Warszawa-Radom Airport have been paid on time, provided that all liabilities due to PPL S.A. with respect to airport charges are fully settled. Subject to point 5.5.3, this applies to both the discounts the carrier has been using as well as those requested by the carrier.
5.5.3	Wniosek, o którym mowa w pkt. 5.4, od przewoźnika który w dniu złożenia wniosku nie korzysta z żadnej zniżki, zostanie przyjęty tylko pod warunkiem, że przewoźnik ten w dniu złożenia wniosku nie ma wymagalnych zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom. Przewoźnik może złożyć taki wniosek po uregulowaniu powyższych zobowiązań w pełnej wysokości.	The application for discounts, referred to in point 5.4, submitted by a carrier that does not use discounts as of the application submission date, is accepted only provided that the carrier does not have any outstanding liabilities on account of airport charges at Warszawa-Radom Airport. Such application may be submitted by the carrier once all above-mentioned liabilities have been settled in full amount.
5.5.4	Dla celów decyzji o wstrzymaniu lub braku udzielenia zniżek nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.	For the purpose of the decision on suspension or not granting the discounts, delays in payments with a value not exceeding 1% of the value of liabilities in respect of airport charges of a given carrier in a given settlement period will not be considered.
6.	**WARUNKI PŁATNOŚCI**	**TERMS OF PAYMENT**
6.1	**WARUNKI OGÓLNE**	**GENERAL TERMS**
6.1.1	Zobowiązanie z tytułu opłat lotniskowych powstaje z chwilą skorzystania przez usługobiorcę z usług, za które pobierane są te opłaty.	The liability for airport charges arises as soon as the customer uses the services subject to such charges.
6.1.2	Za wniesienie opłat lotniskowych w wysokości, terminie i w sposób wskazany na fakturach oraz za wszystkie zobowiązania powstałe z tego tytułu, w tym odsetki za opóźnienie terminowej realizacji płatności, odpowiada usługobiorca. Jeżeli usługobiorca inny, niż użytkownik statku powietrznego, odmawia dokonania płatności lub dokonuje ich nieterminowo, należnymi opłatami i odsetkami zostanie obciążony użytkownik statku powietrznego.	The customer is responsible for effecting payments in respect of airport charges in the amount, time and manner indicated in invoices, as well as for all liabilities arising in connection therewith, including interest accrued on late payments. If a customer other than the aircraft operator refuses to effect payments or does not effect payments in a timely manner, all applicable charges and interest are to be incurred by the aircraft operator.
6.1.3	Faktury dla usługobiorców wystawiane są w złotych polskich (PLN). Płatności powinny być dokonywane w złotych polskich (PLN). W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się dokonywanie płatności przez usługobiorców mających siedzibę poza granicami Polski w dolarach amerykańskich (USD) lub w euro (EUR).	Customers are invoiced in Polish zlotys (PLN). The payments are to be made in Polish zlotys (PLN). In extraordinary cases customers with their business seat outside Poland may effect payments in US dollars (USD) or euro (EUR).
6.1.4	Płatności z tytułu opłat lotniskowych mogą być dokonane w następujący sposób: a) w trybie bieżącym; b) w trybie przedpłaty; c) w trybie rozliczeń okresowych.	Payments of airport charges can be made in the following manner: on an ongoing basis; by a prepayment; in the form of periodical settlements.
6.1.5	Usługobiorca ponosi wszystkie koszty opłat bankowych i prowizji związanych z regulowaniem płatności na rzecz PPL S.A., naliczane przez bank usługobiorcy oraz banki i inne instytucje pośredniczące w realizacji transakcji płatności.	The customer bears the costs of all bank charges and commissions connected with making payments to PPL S.A. that were levied by the customer's bank as well as other banks and intermediary institutions involved in the execution of payment transactions. These costs cannot reduce the amount due to be paid indicated on the invoice.
6.1.6	Z tytułu opóźnienia płatności PPL S.A. będzie naliczał odsetki zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami polskiego prawa za okres od dnia wymagalności płatności do dnia jej spełnienia, które usługobiorca zobowiązany jest zapłacić w terminie wskazanym w wystawionej nocie odsetkowej.	PPL S.A. shall calculate interest for delay of payment in accordance with relevant Polish regulations for the period from the indicated date of payment to the actual date of payment which the carrier is obliged to settle within the date indicated in the interest note.
6.1.7	Reklamacje dotyczące wystawionych faktur będą przyjmowane w ciągu 30 dni od daty wystawienia faktury. Reklamacje należy zgłaszać wyłącznie pocztą elektroniczną na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl. Reklamacje dostarczone po tym terminie lub zgłoszone w innym, niż określony w niniejszym punkcie trybie, nie będą rozpatrywane. Termin rozpatrzenia reklamacji przez PPL S.A. wynosi 30 dni od daty jej otrzymania. Zgłoszenie reklamacji nie zwalnia usługobiorcy od obowiązku terminowego uregulowania wszystkich zobowiązań wynikających z wystawionych przez PPL S.A. faktur.	Any complaints concerning the invoices issued have to be filed within 30 days of the invoice issuing date. They should be submitted solely by e-mail to aerosales.invoicing@ppl.pl. Complaints delivered after this deadline or submitted in other form than specified in this point will not be processed. PPL S.A. will resolve the complaint within 30 days of the lodging date. Filing a complaint does not relieve the customer from the obligation of timely effecting the payments of all the amounts specified in the invoices issued by PPL S.A.
6.1.8	PPL S.A. może odmówić świadczenia usług oraz zastrzega sobie prawo ograniczenia lub wstrzymania zezwoleń ruchowych usługobiorcom, którzy nie respektują warunków określonych w niniejszej taryfie, w tym w szczególności nie regulują lub nieterminowo regulują swoje zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych.	PPL S.A. can refuse to provide services and reserves the right to restrict or withhold aircraft movement permissions to the customers failing to fulfil the conditions specified herein, in particular, in respect of the customers who fail to effect payments or are in default with the payments for airport charges.
6.1.9	PPL S.A. jako zarządzający Lotniskiem Warszawa-Radom, ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku.	As the operator of Warsaw-Radom Airport, PPL S.A. can temporarily detain an aircraft as a security for the claim in respect of airport charges payable to PPL S.A. by the aircraft operator and damage caused by the aircraft operator to the airport facilities.

6.1.10	Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie zapłaty zobowiązania, złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.	The temporary detention of an aircraft expires once the amount due is paid, adequate security is provided or the aircraft seizure is performed following a court decision.
6.1.11	Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.	On the territory of the Republic of Poland, foreign aircraft are exempt, on the terms and conditions specified in relevant international regulations, from seizure to secure a claim.
6.2	**PŁATNOŚCI W TRYBIE BIEŻĄCYM**	**PAYMENTS MADE ON AN ONGOING BASIS**
6.2.1	Usługobiorca jest zobowiązany do dokonywania płatności z tytułu opłat lotniskowych za każdy lot: - za pośrednictwem agenta obsługi naziemnej, który jako płatnik faktury wystawionej dla Usługobiorcy zostanie obciążony przez PPL S.A. lub - na podstawie faktury wystawionej przez PPL S.A. bezpośrednio na Usługobiorcę.	The customer shall pay airport charges settled on an ongoing basis for each flight: - through a ground handling agent who, as the payer of the invoice issued to the Customer, will be charged by PPL S.A. or - on the basis of an invoice issued by PPL S.A. directly to the Customer.
6.2.2	Informacja, że płatność będzie dokonana przez agenta obsługi naziemnej powinna być przesłana przez tego agenta do PPL S.A. na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl najpóźniej przed wykonaniem startu statku powietrznego, a płatność dokonana najpóźniej w terminie 7 dni po starcie statku powietrznego z Lotniska Warszawa-Radom.	Information that the payment will be made by a ground handling agent should be submitted by this agent to PPL S.A. at aerosales.invoicing@ppl.pl prior to the take-off of the aircraft at the latest and payment must be made up to 7 days following the aircraft take-off from Warsaw-Radom Airport.
6.3	**PŁATNOŚCI W TRYBIE PRZEDPŁATY**	**PAYMENTS MADE BY A PREPAYMENT**
6.3.1	Usługobiorca może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty na podstawie faktury pro-forma wystawionej przez PPL S.A. przed wykonaniem operacji. Dla usługobiorcy planującego wykonanie jednorazowej operacji przedpłata może dotyczyć pojedynczego lotu. Dla usługobiorców planujących systematyczne wykonywanie lotów przedpłata może obejmować okres nie krótszy niż 7 dni.	The customer may obtain consent of PPL S.A. to pay airport charges by a prepayment based on a pro-forma invoice issued by PPL S.A. before performing an operation. If a customer intends to perform a single operation, the prepayment may be paid for a single flight. If a customer intends to perform flights on a regular basis, the prepayment may cover a period not shorter than 7 days.
6.3.2	Usługobiorca powinien wystąpić do PPL S.A. o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie przedpłaty, przesyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl.	The customer should apply to PPL S.A. for approval for paying airport charges in the form of prepayment by submitting a relevant request by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl.
6.3.3	Wysokość przedpłaty jest ustalana przez PPL S.A., na podstawie dostarczonego przez usługobiorcę rozkładu lotów, w wysokości wartości opłat lotniskowych należnych od usługobiorcy za usługi świadczone w okresie, którego dotyczy przedpłata.	The amount of prepayment is determined by PPL S.A. on the basis of a flight schedule provided by the customer in the amount of the value of the airport charges due, payable by the customer for services to be rendered in the period covered by the prepayment.
6.3.4	Przedpłata musi wpłynąć na rachunek bankowy PPL S.A. najpóźniej 3 dni robocze przed dniem wykonania pierwszej operacji, której dotyczy. Faktura pro-forma jest wystawiana przez PPL S.A. nie później niż na 2 dni robocze przed upływem powyższego terminu. Usługobiorca jest zobowiązany do prawidłowego oznaczenia płatności poprzez umieszczenie w tytule przelewu numeru faktury pro-forma oraz wskazanie okresu, którego dotyczy płatność. W razie braku tych informacji PPL S.A. zastrzega sobie prawo do zaliczenia dokonanej wpłaty na poczet wymagalnych zobowiązań usługobiorcy względem PPL S.A.	The prepayment has to be credited to PPL S.A. bank account at least 3 working days prior to the date of the first operation it concerns. A pro-forma invoice is issued by PPL S.A. not later than 2 working days before the expiry of the above deadline. The customer is obliged to properly define the payment by including the pro-forma invoice number and the period for which the payment is made in the transfer description. Should the customer fail to include the above information, PPL S.A. reserves the right to credit the payment towards the customer's dues to PPL S.A.
6.3.5	Faktury za usługi objęte przedpłatą są wystawiane nie rzadziej, niż po zakończeniu okresu, którego dotyczy przedpłata. Okres, którego dotyczy przedpłata może być różny od okresu rozliczeniowego. Jeżeli uzgodniony z PPL S.A. okres przedpłaty jest dłuższy niż 1 miesiąc, faktury za usługi objęte przedpłatą będą wystawiane za okres nie dłuższy niż 1 miesiąc kalendarzowy. Jeżeli saldo przedpłat danego usługobiorcy jest wyższe, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych, różnica będzie zaliczona na poczet przedpłat dotyczących przyszłych lotów lub zwrócona usługobiorcy, jeżeli nie planuje on wykonywania lotów na Lotnisko Warszawa-Radom w ciągu co najmniej 3 kolejnych miesięcy kalendarzowych. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty wykonania ostatniego lotu przez usługobiorcę, pod warunkiem braku zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A. Dopuszcza się zwrot różnicy usługobiorcy kontynuującemu wykonywanie lotów na Lotnisko Warszawa-Radom na jego prośbę przesłaną na adres aerosoles.policy@ppl.pl. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy, pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A. Jeżeli saldo przedpłat danego usługobiorcy jest niższe, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych zgodnie z fakturami za dany okres rozliczeniowy (wystąpiła niedopłata), usługobiorca jest zobowiązany do dokonania płatności niedopłaty w wysokości i w terminie określonych na otrzymanej fakturze.	Invoices for the services covered by the prepayment are issued not less frequently than after the end of the period to which the prepayment applies. The period applied to the prepayment may differ from the payment period. If the prepayment period agreed with PPL S.A. is longer than 1 month, invoices for services covered by this prepayment will be issued for a period not longer than 1 calendar month. If the given customer's balance of prepayment is higher than the final value of payable airport charges, the difference will be credited towards prepayments for future flights or returned to the customer, if the customer does not plan to operate flights to Warsaw-Radom Airport within at least next 3 calendar months. The reimbursement will be made within 2 months from the date of customer's last flight, provided that the customer has no liabilities towards PPL S.A. The difference may be paid back to a customer who is planning to continue operations to Warsaw-Radom Airport upon the customer's request send by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl. The reimbursement will be made within 2 months from receiving a request from the customer, provided that the customer has no outstanding liabilities towards PPL S.A. If the balance of prepayments of a given customer is lower than the final value of airport charges due in accordance with invoices for a given payment period (an underpayment occurred), the customer will be obliged to settle the underpayment in the amount and within the time limit specified on the received invoice.
6.3.6	Jeżeli usługobiorca nie ureguluje niedopłaty, a dokona przedpłaty za kolejny okres rozliczeniowy, PPL S.A. zaliczy taką jej część, jaka jest konieczna w celu pokrycia niedopłaty oraz wezwie usługobiorcę do uzupełnienia w trybie natychmiastowym przedpłaty o kwotę pomniejszenia o niedopłatę.	If the customer does not settle the underpayment, and makes the prepayment for the next payment period, PPL S.A. will credit the necessary amount to cover the underpayment and request the customer to immediately settle the remaining amount of the prepayment.
6.4	**PŁATNOŚCI W TRYBIE ROZLICZEŃ OKRESOWYCH**	**PAYMENTS MADE IN THE FORM OF PERIODICAL SETTLEMENTS**

6.4.1	Usługobiorca, który w danym sezonie rozkładowym wykonuje lub planuje wykonać przynajmniej 10 lądowań na Lotnisku Warszawa-Radom i średniomiesięczna wysokość opłat lotniskowych z tego tytułu wynosi ponad 1 000 PLN netto, może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych - przelewem na podstawie zbiorczych faktur z odroczonym terminem płatności, wystawianych za okresy rozliczeniowe nie dłuższe niż 1 miesiąc kalendarzowy.	The customer who in a given schedule season performs or plans to perform at least 10 landing operations at Warsaw-Radom Airport and where the customer's respective average monthly airport charges exceed PLN 1 000 net, may obtain consent of PPL S.A. to pay the airport charges in the form of periodical settlements – by bank transfer against collective invoices with a deferred payment period, issued for settlement periods not longer than one calendar month.
6.4.2	Usługobiorca powinien wystąpić do PPL S.A. o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych, przesyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl ze stosownym wyprzedzeniem przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której prośba dotyczy.	The customer should apply to PPL S.A. for approval for paying airport charges in the form of periodical settlements by submitting a relevant request by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl in due advance before the performance of the first air operation to which the request applies.
6.5	**ZABEZPIECZENIA PŁATNOŚCI**	**PAYMENTS SECURITY**
6.5.1	PPL S.A. może żądać złożenia przez usługobiorcę dokumentów potwierdzających jego zdolność i wiarygodność kredytową oraz standing finansowy.	PPL S.A. may request the customer to provide documents confirming the customer's credit worthiness and capacity as well as financial standing.
6.5.2	W odniesieniu do usługobiorcy wykonującego loty na Lotnisko Chopina w Warszawie przy określaniu konieczności zastosowania i wysokości zabezpieczenia płatności uwzględnia się łącznie historię płatności z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom i Lotnisku Chopina w Warszawie. Zabezpieczenie może dotyczyć płatności z tytułu opłat lotniskowych na obu lotniskach.	With regard to the customer performing flights to Warsaw Chopin Airport, when determining the need to use and the amount of payment security, the history of payments for airport charges at Warsaw-Radom Airport and Warsaw Chopin Airport is taken into account. The security may relate to the payment of airport charges at both airports.
6.5.3	Usługobiorca planujący systematyczne wykonywanie lotów, który wystąpił z prośbą lub który uzyskał zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty lub w trybie rozliczeń okresowych, zobowiązany jest do złożenia zabezpieczenia płatności w formie gwarancji bankowej lub depozytu. Zobowiązanie nie dotyczy usługobiorcy, o którym mowa w pkt. 6.5.8 oraz usługobiorcy, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych i w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności. Wybór formy zastosowanego zabezpieczenia zależy od usługobiorcy.	The customer planning regular operations that requested or obtained the approval to make payments in the form of prepayment or periodical settlements is obliged to provide a payment security in the form of a bank guarantee or a security deposit. The obligation does not apply to the customer referred to in point 6.5.8 and a customer who made payments for airport charges in the form of prepayment for at least 12 full calendar months and during this time there was a maximum of one delay in payment. The customer selects the form of security.
6.5.4	W odniesieniu do gwarancji bankowej:	With respect to the bank guarantee:
6.5.4.1	Gwarancja bankowa powinna być wystawiona w terminie 14 dni przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której ta gwarancja dotyczy, przez renomowany bank z siedzibą lub oddziałem w Polsce. Gwarancja bankowa może zostać wystawiona przez renomowany bank zagraniczny nie posiadający siedziby lub oddziału w Polsce, jednak wówczas musi być potwierdzona przez renomowany bank posiadający siedzibę lub oddział w Polsce. Zarówno bank wybrany przez usługobiorcę, jak i treść pierwszej i każdej kolejnej gwarancji bankowej muszą zostać uprzednio zaakceptowane przez PPL S.A.	The bank guarantee should be issued no later than 14 days before the performance of the first air operation to which such guarantee applies by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. The bank guarantee may be issued by a reputable foreign bank not seated in Poland or without a Polish branch, provided that its confirmed by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. Both the bank selected by the customer and the content of the first and each subsequent bank guarantee must be first approved by PPL S.A.
6.5.4.2	Gwarancja bankowa musi być bezwarunkowa, nieodwołalna i płatna na pierwsze żądanie PPL S.A.	The bank guarantee must be unconditional, irrevocable and payable upon PPL S.A. first demand.
6.5.4.3	W terminie 14 dni przed datą upływu ważności istniejącej gwarancji bankowej usługobiorca zobowiązany jest doręczyć PPL S.A. kolejną gwarancję bankową albo dokument przedłużający ważność istniejącej gwarancji bankowej.	The customer shall provide PPL S.A. with a subsequent bank guarantee or a document extending the validity of the existing bank guarantee no later than 14 days before the expiry of the existing bank guarantee.
6.5.4.4	PPL S.A. ma prawo do dokonania wypłaty z gwarancji bankowej kwoty równej kwocie wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL S.A. powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku złożenia przez PPL S.A. żądania wypłaty środków z gwarancji bankowej, usługobiorca zobowiązany jest do uzupełnienia gwarancji bankowej do pełnej wymaganej kwoty w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL S.A. informacji o wypłacie środków z gwarancji bankowej.	PPL S.A. has the right to effect a payment from the bank guarantee of an amount equal to the amount of all outstanding liabilities of the customer towards PPL S.A. that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL S.A. submit a demand for payment from the bank guarantee, the customer will be obliged to replenish the bank guarantee up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL S.A. about the payment made from the bank guarantee.
6.5.4.5	Wszelkie koszty dotyczące wystawienia, dostarczenia do PPL S.A. i utrzymania gwarancji bankowej ponosi usługobiorca.	The customer shall pay all costs related to the issuance, submission to PPL S.A. and maintenance of the bank guarantee.
6.5.5	W odniesieniu do depozytu:	With respect to the security deposit:
6.5.5.1	Usługobiorca wpłaci depozyt na konto bankowe wskazane przez PPL S.A.	The customer shall pay the security deposit to PPL S.A. bank account.
6.5.5.2	PPL S.A. ma prawo do potrącenia z depozytu wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL S.A. powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku dokonania przez PPL S.A. wypłaty z depozytu, usługobiorca jest zobowiązany do dokonania w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL S.A. informacji o dokonaniu wypłaty, wpłaty na konto bankowe wskazane przez PPL S.A. kwoty uzupełniającej depozyt do pełnej wymaganej wysokości i przekazania PPL S.A. kopii potwierdzenia tej wpłaty.	PPL S.A. has the right to deduct from the security deposit any outstanding liabilities of the customer to PPL S.A. that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL S.A. effect a payment from the security deposit, the customer will be obliged to replenish the security deposit, to the bank account specified by PPL S.A., up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL S.A. about the payment made from the security deposit. The customer shall provide PPL S.A. with a copy of proof of such replenishment.

6.5.6	Wyrażenie przez PPL S.A. zgody na dokonywanie przez usługobiorcę planującego systematyczne wykonywanie lotów, płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty lub rozliczeń okresowych oraz wysokość zabezpieczenia są uzależnione od historii terminowego regulowania płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom i Lotnisku Chopina w Warszawie.	The consent of PPL S.A. to the settlement of airport charges in the form of prepayment or periodical settlements by a customer planning regular operations and the determining the amount of security depend on the previous record of timely payments to PPL S.A. for airport charges at Warsaw-Radom Airport and Warsaw Chopin Airport.
6.5.7	Dla celów analizy historii terminowej realizacji płatności i określenia wartości zabezpieczeń płatności z tytułu opłat lotniskowych, za opóźnienie płatności uznaje się opóźnienie płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych, w tym płatności za faktury wystawione z tytułu rozliczeń okresowych lub z tytułu dopłat związanych z niewystarczającą wartością dokonanej przedpłaty, jak również płatności przedpłat, o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach lub fakturach pro-forma. Nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym. Opóźnienie więcej niż jednej płatności dotyczącej tego samego okresu rozliczeniowego jest traktowane jako jedno opóźnienie.	For the purpose of analyzing the record of timely payments and setting the value of securities of airport charges payments, payment delay shall mean the delay of payment to PPL S.A. of airport charges, including payments for invoices issued with respect to periodical settlements or with respect to additional payments following insufficient prepayment, as well as prepayments, of more than 5 days with respect to the time limits for payment specified on invoices and pro-forma invoices. Delays of payments amounting to up to 1% of the value of liabilities for airport charges of a given carrier in a given settlement period are not considered. A delay of more than one payment concerning the same settlement period is treated as a single delay.
6.5.8	Jeżeli usługobiorca, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie przedpłaty, ocenie podlega historia terminowej realizacji przez niego płatności, których terminy płatności przypadały w ciągu kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby. Jeżeli w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności, usługobiorca może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności. Jeżeli w tym czasie wystąpiły dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Jeżeli w tym czasie wystąpiły więcej niż dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej niż za 6 tygodni kalendarzowych.	If a customer that has paid airport charges for at least 12 calendar months requests that the payment be settled in the form of prepayment, the customer's record of timely payments payable throughout 12 last calendar months of payment settlement preceding the date of request will be subject to assessment. If during such time there was no more than one delay, the customer can obtain consent of PPL S.A. to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security. If during such time there were two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If during such time there were more than two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.
6.5.9	Usługobiorca, który nie korzystał z usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe i nie dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom lub Lotnisku Chopina w Warszawie przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby, może uzyskać zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności.	A customer that has not used the services for which airport charges are collected and has not paid airport charges at Warsaw-Radom- Airport or Warsaw Chopin Airport for the period of at least 12 calendar months preceding the date of request can obtain a consent to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security.
6.5.10	PPL S.A. zastrzega sobie prawo do monitorowania należnych płatności od usługobiorcy regulującego opłaty lotniskowe w trybie przedpłaty. Jeżeli w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych wystąpią dwa opóźnienia płatności, PPL S.A. ma prawo do wezwania usługobiorcy, który nie ma ustanowionego zabezpieczenia płatności, do ustanowienia takiego zabezpieczenia w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2, w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej, niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Po wystąpieniu trzeciego opóźnienia w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, PPL S.A. może żądać zwiększenia zabezpieczenia do wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.	PPL S.A. reserves the right to monitor the due payments from a customer settling airport charges in the form of prepayment. If during subsequent 12 calendar months of payment settlement there are two payment delays, PPL S.A. will have the right to demand that the customer that has not established a payment security, provide such security in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If a third delay occurs within the next 12 calendar months of payment settlement, PPL S.A. can demand an increase of security to the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

6.5.11	Jeżeli usługobiorca, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 36 pełnych miesięcy kalendarzowych, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie rozliczeń okresowych, ocenie podlega historia terminowej realizacji przez niego płatności, których terminy płatności przypadały w ciągu kolejnych 36 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby. Jeżeli w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności, usługobiorca jest uprawniony do dokonywania płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych pod warunkiem uregulowania wszystkich wymagalnych zobowiązań oraz ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Jeżeli w tym czasie wystąpiło więcej niż jednio opóźnienie płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie rozliczeń okresowych może być udzielona pod warunkiem uregulowania przez usługobiorcę wszystkich wymagalnych zobowiązań oraz ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej niż za 6 tygodni kalendarzowych.	If a customer that has paid airport charges for at least 36 calendar months requests that the payment be settled in the form of periodical settlements, the customer's record of timely payments payable throughout 36 last calendar months of payment settlement preceding the date of request will be subject to assessment. If during such time there was no more than one delay, the customer will be entitled to settle airport charges in the form of periodical settlements, provided that the customer settles all payable liabilities and provides a payment security in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If during such time there was more than one delay, the consent to settling airport charges in the form of periodical settlements may be granted, provided that the customer settles all payable liabilities and provides a payment security in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.
6.5.12	Jeżeli usługobiorca, który nie korzystał z usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe i nie dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 36 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie rozliczeń okresowych, zgoda na ten tryb płatności może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.	If a customer that has not used services for which airport charges are collected and has not paid airport charges for at least 36 calendar months preceding the date of request requests that the payment be settled in the form of periodical settlements, the consent to such form may be granted, provided that the customer provides a payment security in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.
6.5.13	PPL S.A. zastrzega sobie prawo do monitorowania należnych płatności od usługobiorcy regulującego opłaty lotniskowe w trybie rozliczeń okresowych. Jeżeli w ciągu kolejnych 36 pełnych miesięcy kalendarzowych miało miejsce więcej niż jedno opóźnienie w płatnościach, PPL S.A. ma prawo do wezwania usługobiorcy, który ma ustanowione zabezpieczenie płatności w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, do zwiększenia wartości takiego zabezpieczenia do wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe. Możliwa jest również zmiana trybu płatności na przedpłatę z zachowaniem wartości zabezpieczenia płatności na poziomie wymaganym dla tego trybu płatności.	PPL S.A. reserves the right to monitor the due payments from a customer settling airport charges in the form of periodical settlements. If during subsequent 36 calendar months of payment settlement more than one payment delay occurs, PPL S.A. will have the right to demand that the customer that has established a payment security in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period increase such security to the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods. The form of settlement can also be changed to the prepayment form, keeping the security at the amount required for such form of settlement.
6.5.14	Ponowne zmniejszenie wartości zabezpieczenia może nastąpić na prośbę usługobiorcy po spełnieniu warunków, o których mowa odpowiednio w pkt. 6.5.8 i 6.5.11.	The security amount can be decreased at the request of the customer, upon fulfilment of the conditions referred to in points 6.5.8 and 6.5.11.
6.5.15	Z zastrzeżeniem pkt. 6.5.16, wysokość zabezpieczenia określa się na podstawie analizy wartości opłat lotniskowych ponoszonych przez usługobiorcę w okresie ostatnich pełnych 12 miesięcy kalendarzowych. Podstawę do określenia wartości zabezpieczenia będzie stanowił okres rozliczeniowy z najwyższą wartością opłat lotniskowych z tego okresu.	Subject to point 6.5.16, the amount of security is determined based on the analysis of the values of airport charges paid by the customer throughout the full previous 12 calendar months of operations. The settlement period with the highest value of airport charges for such period will serve as basis for determining the amount of security.
6.5.16	Dla usługobiorców rozpoczynających operowanie z Lotniska Warszawa-Radom lub planujących zmianę liczby operacji, wielkości statku powietrznego lub liczby przewożonych pasażerów, wysokość zabezpieczenia będzie określana w oparciu o rozkład lotów przedstawiony przez usługobiorcę na najbliższy sezon rozkładowy lub co najmniej najbliższe 3 miesiące kalendarzowe. Podstawę do określenia wartości zabezpieczenia będzie stanowił okres rozliczeniowy z najwyższą planowaną wartością opłat lotniskowych w tym czasie.	The amount of security for customers commencing operations from Warsaw-Radom Airport or customers who are planning to change the number of operations, aircraft size or number of passengers carried, is set based on the flight schedule provided by the customer for the nearest schedule season or at least the nearest 3 calendar months. The settlement period with the highest planned value of airport charges in such period of time will serve as basis for determining the amount of security.
6.5.17	PPL S.A. monitoruje wysokość należnych i planowanych opłat lotniskowych w odniesieniu do każdego usługobiorcy w celu weryfikacji i aktualizacji kwoty zabezpieczenia. W razie wzrostu wartości tych opłat, PPL S.A. ma prawo zażądać od usługobiorcy podwyższenia wartości złożonego przez niego zabezpieczenia do wysokości określonej zgodnie z pkt. 6.5.15 lub 6.5.16. W razie trwałego spadku wartości tych opłat (co najmniej w ciągu 3 miesięcy kalendarzowych) wartość zabezpieczenia może być, na prośbę usługobiorcy, obniżona.	In respect to every customer, PPL S.A. monitors the amount of payable and planned airport charges for the purpose of verifying and updating the security amount. If the amount of the charges increases, PPL S.A. will have the right to demand that the customer increase the amount of security provided, up to the amount determined in accordance with point 6.5.15 or 6.5.16. In case of a lasting decrease of the amount of charges (for at least 3 calendar months), the amount of security can be reduced at the customer's request.
6.5.18	PPL S.A. może cofnąć lub zawiesić zgodę na dokonywanie płatności w trybie rozliczeń okresowych lub przedpłaty lub skrócić okres rozliczeniowy, jeżeli usługobiorca nie dokona w wyznaczonym terminie złożenia lub zwiększenia zabezpieczenia. Warunkiem przywrócenia możliwości dokonywania płatności w trybie rozliczeń okresowych lub przedpłaty jest uregulowanie przez usługobiorcę wszystkich wymagalnych zobowiązań wobec PPL S.A., terminowe regulowanie wszystkich płatności z tytułu opłat lotniskowych przez okres trzech kolejnych miesięcy kalendarzowych oraz złożenie lub uzupełnienie przez usługobiorcę zabezpieczenia.	PPL S.A. may withdraw or suspend its consent to settling payments in the form of periodical settlements or prepayment, or shorten the settlement period, if the customer fails to provide or replenish the security within the prescribed period. In order for the possibility of settling payments in the form of periodical settlements or prepayment to be restored, the customer must pay all airport charges for a period of three subsequent calendar months of payment settlement on a timely basis and provide or replenish the security.

6.5.19	W razie zmiany trybu płatności z rozliczeń okresowych lub przedpłaty na tryb bieżący usługobiorca otrzyma zwrot niewykorzystanej części złożonego zabezpieczenia w terminie 2 miesięcy od dnia rozpoczęcia dokonywania płatności w trybie bieżącym.	In the event the customer changes the form of payment from periodical settlements or prepayment to payment on ongoing basis, the customer shall receive a return of the unused part of the lodged security within 2 months of the day the customer begins effecting payments on an ongoing basis.
6.5.20	Usługobiorca, który złożył zabezpieczenie i zaprzestał korzystania z usług Lotniska Warszawa-Radom otrzyma zwrot niewykorzystanej części złożonego zabezpieczenia, po jego ewentualnym wykorzystaniu na pokrycie zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A., w terminie 2 miesięcy od dnia wykonania ostatniego lotu przez tego usługobiorcę.	The customer who lodged a security and ceases to use Warsaw-Radom Airport services shall receive a return of the unused part of the lodged security upon its possible use to cover the customer's liabilities towards PPL S.A., within 2 months of the day the last flight is performed by the customer.
6.5.21	W razie zmniejszenia wysokości zabezpieczenia zwrot części zabezpieczenia w formie depozytu zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy o zmniejszenie wartości zabezpieczenia, pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A.	In case of reduction of the amount of security, the return of part of security in the form of a deposit will be made within 2 months from the date of receiving a request from the customer concerning reducing security, provided that the customer has no outstanding liabilities towards PPL S.A.
6.5.22	Wszystkie wypłaty na rzecz usługobiorcy są dokonywane po uprzedniej weryfikacji numeru konta bankowego, na które ma być dokonany przelew środków przez PPL S.A.	All payments to the customer are made upon verification of the bank account number to which PPL S.A. should transfer the payment.
7.	**KONTAKT**	**CONTACT**
	Informacje i dokumenty, o których mowa w pkt. 1.8, 1.9 i 1.11, dane, o których mowa w pkt. 5.3, reklamacje, o których mowa w pkt. 6.1.7 oraz wszelkie zapytania i sugestie związane z naliczaniem i fakturowaniem opłat lotniskowych należy kierować pocztą elektroniczną na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl.	Information and documents referred to in points 1.8, 1.9 and 1.11, data referred to in point 5.3, complaints referred to in point 6.1.7, as well as any questions or suggestions in connection with the airport charges calculation and invoicing should be sent by e-mail to aerosales.invoicing@ppl.pl.
	Prośby i wnioski, o których mowa w pkt. 6.3.2, 6.3.5 i 6.4.2 usługobiorca powinien przesyłać pocztą elektroniczną na adres aerosales.policy@ppl.pl, o ile nie przekazał ich w inny sposób i nie uzyskał potwierdzenia ich otrzymania przez PPL S.A. Wnioski o udzielenie zniżek, o których mowa w pkt. 5.4. oraz wszelkie zapytania i sugestie związane z opłatami lotniskowymi i udzielaniem zniżek od opłat lotniskowych należy kierować pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl.	The customer should send requests and applications referred to in points 6.3.2, 6.3.5 and 6.4.2 by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl unless they are delivered in any other way and PPL S.A. did not confirm its recipient. Applications for discounts referred to in point 5.4. as well as any questions or suggestions in connection with the airport charges and discounts are to be sent by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl.
	Dane, o których mowa w pkt. 2.2.5 oraz wszelkie zapytania i sugestie związane z walidacją danych dla potrzeb naliczania i fakturowania opłat lotniskowych należy kierować pocztą elektroniczną na adres: walidacja.rdo@ppl.pl.	Data referred to in point 2.2.5 as well as any questions or suggestions in connection with the validation of data for the purpose of airport charges calculation and invoicing should be sent by e-mail to walidacja.rdo@ppl.pl.

GEN 4.1.10 LOTNISKO RZESZÓW-JASIONKA
RZESZÓW-JASIONKA AERODROME

Opłaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:
https://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/dla-przewoznikow/oplaty-lotniskowe

Airport charges are available on the airport operator's website:
https://www.rzeszowairport.pl/en/airport/for-air-carriers/airport-charges

11.1 TWR KRAKÓW posługuje się dwoma stacjami radarowymi zlokalizowanymi w Krakowie: MSSR o zasięgu maksymalnym 250 NM oraz PSR o zasięgu maksymalnym 80 NM.

KRAKÓW TWR uses two radar stations located in Kraków: a MSSR with a maximum range of 250 NM and a PSR with a maximum range of 80 NM.

11.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR KRAKÓW/Balice - H24.

Radar service within the KRAKÓW/Balice CTR is provided - H24.

12. TWR KATOWICE

KATOWICE TWR

12.1 TWR KATOWICE posługuje się dwoma stacjami radarowymi zlokalizowanymi w Katowicach: MSSR o zasięgu maksymalnym 250 NM oraz PSR o zasięgu maksymalnym 60 NM.

KATOWICE TWR uses two radar stations located in Katowice: a MSSR with a maximum range of 250 NM and a PSR with a maximum range of 60 NM.

12.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR KATOWICE/Pyrzowice – H24.

Radar service within the KATOWICE/Pyrzowice CTR is provided – H24.

13. TWR MODLIN

MODLIN TWR

13.1 TWR MODLIN posługuje się dwoma stacjami radarowymi MSSR zlokalizowanymi na lotnisku Chopina w Warszawie: ELDIS i ASR10 oraz stacją radarową MSSR Pułtusk o zasięgu maksymalnym 250 NM. Pokrycie radarowe dostępne na i powyżej 1000 ft AMSL.

MODLIN TWR uses two MSSR stations located at Warsaw Chopin Airport: ELDIS and ASR10, and a MSSR station in Pułtusk with a maximum range of 250 NM. The radar coverage is available at and above 1000 ft AMSL.

13.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR WARSZAWA/Modlin w godzinach pracy TWR/CTR EPMO.

Radar service within the WARSZAWA/Modlin CTR is provided during the hours of operation of EPMO TWR/CTR.

14. SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ

FLIGHT INFORMATION SERVICE

14.1 Służba informacji powietrznej posługuje się systemem wieloradarowym składającym się ze stacji monoimpulsowych radarów oraz systemem multilateralnym (WAM), zapewniającym pokrycie w granicach pionowych TMA GDAŃSK.

Flight information service uses a multiradar tracking system based on MSSR stations and Wide Area Multilateration System for coverage of GDAŃSK TMA vertical limits.

14.2 Radarowa służba informacji powietrznej może być zapewniana H24 wyłącznie dla zidentyfikowanych statków powietrznych.

Radar flight information service may be provided H24 only for identified aircraft.

14.3 Zapewnianie radarowej służby informacji powietrznej jest uwarunkowane następującymi ograniczeniami:

Provision of radar flight information service is conditional on the following restrictions:

a) wysokością lotu statku powietrznego;
b) ukształtowaniem terenu;
c) możliwościami technicznymi;
d) obciążeniem ruchem lotniczym informatora FIS.

a) flight altitude of aircraft;
b) topography;
c) technical capabilities;
d) traffic load for FIS officer.

Radarowa służba informacji powietrznej może zostać zakończona w dowolnym momencie.

Radar flight information service may be terminated at any time.

15. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ DLA TWR

PROVISION OF RADAR SERVICE FOR TWR

15.1 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.10.2.3.

The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, para 8.10.2.3.

15.2 Służba radarowa zapewniona jest w przestrzeniach wymienionych w punkcie 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 w ramach zapewniania służby ruchu lotniczego. Służba radarowa obejmuje:

Radar service is provided within airspace described in items 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 within the framework of ATS provision. Radar service includes:

a) monitorowanie toru lotu statków powietrznych na podejściu końcowym,
b) monitorowanie toru lotu innych statków powietrznych w pobliżu lotniska,
c) zapewnienie pomocy nawigacyjnej dla lotów VFR.

a) flight path monitoring of aircraft on final approach,
b) flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome,
c) providing navigation assistance to VFR flights.

Dodatkowo TWR OKĘCIE odpowiada za:

Additionally, OKĘCIE TWR is responsible for:

a) ustalanie separacji radarowej między statkami powietrznymi odlatującymi jeden za drugim.

a) establishing radar separation between succeeding departing aircraft.

16. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ PRZEZ FIS

PROVISION OF RADAR SERVICE BY FIS

16.1 Informacje przedstawione na wskaźniku sytuacji mogą być wykorzystane w celu udzielenia zidentyfikowanym statkom powietrznym:

The information presented on a situation display may be used to provide identified aircraft with:

a) informacji o każdym zaobserwowanym statku powietrznym, który znajduje się na drodze lotu kolidującej z drogą zidentyfikowanego statku powietrznego oraz sugestii lub rad dotyczących omijania;
b) informacji o miejscu występowania znaczących zjawisk pogody i – jeżeli jest to możliwe – rady, jak najlepiej ominąć ewentualne strefy złej pogody;

a) information regarding any aircraft observed to be on a conflicting path with the identified aircraft and suggestions or advice regarding avoiding action;
b) information on the position of significant weather and, as practicable, advice to the aircraft on how best to circumnavigate any such areas of adverse weather;

UWAGA

W pewnych okolicznościach najaktywniejsza strefa złej pogody może nie być wyświetlana.

REMARK

Under certain circumstances the most active area of adverse weather may not be displayed.

c) informacji pomagających statkowi powietrznemu w prowadzeniu nawigacji.

c) information to assist the aircraft in its navigation.

16.2 Przed rozpoczęciem zapewnienia statkowi powietrznemu służby dozorowania ATS, identyfikacja jest ustanawiana a pilot jest o tym informowany. Następnie identyfikacja jest utrzymywana aż do zakończenia zapewniania służby dozorowania ATS.

Gdy identyfikacja zostanie później utracona, pilot jest o tym informowany i, gdy ma to zastosowanie, podaje się odpowiednie instrukcje.

Before the commencement of provision of ATS surveillance service to the aircraft, identification is established and the pilot is informed about this fact. Then the identification is maintained until the provision of ATS surveillance service has been terminated.

When the identification is lost later on, the pilot is informed about this fact and, if applicable, appropriate instructions are given.

16.3 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.6.2.3.

UWAGA

Stosowanie systemu dozorowania ATS w służbie informacji powietrznej nie zwalnia dowódcy statku powietrznego z żadnej odpowiedzialności, łącznie z podejmowaniem ostatecznej decyzji dotyczącej każdej sugerowanej zmiany planu lotu.

17. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ DLA ACC I APP

17.1 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.6.2 z wyłączeniem metody zawartej w punkcie 8.6.2.2.1.c.

17.2 Służba radarowa zapewniona jest w przestrzeniach wymienionych w punktach 2.1, 3.2, 4.3, 5.3 oraz 6.3 w ramach zapewniania służby ruchu lotniczego. Służba radarowa obejmuje:

ACC WARSZAWA odpowiadającą za:

a) separację statków powietrznych,

b) monitorowanie ruchu lotniczego w celu udzielenia informacji o odchyleniu od nominalnego toru lotu,

c) wektorowanie radarowe dla ominięcia ruchu i skrócenia przebiegu trasy,

d) pomoc statkom powietrznym będącym w niebezpieczeństwie,

e) koordynowanie różnych rodzajów ruchu lotniczego.

W APP dodatkowo do punktów a) - e) powyżej:

f) wektorowanie radarowe do miejsca, z którego może być wykonane końcowe podejście instrumentalne w oparciu o pomoce interpretowane przez pilota, albo

g) wektorowanie radarowe do miejsca, z którego może być wykonane podejście z widocznością,

h) monitorowanie podejść instrumentalnych i z widocznością.

18. SEPARACJE RADAROWE

18.1 W FIR WARSZAWA stosowane są następujące separacje radarowe:

ACC WARSZAWA:

- 5 NM separacji poziomej dla indywidualnych statków powietrznych przy przecinaniu poziomów, mijaniu i wyprzedzaniu,

APP:

- minimum poziomej separacji radarowej wynosi 5 NM,
- minimum separacji radarowej w warunkach turbulencji w śladzie aerodynamicznym powinno być stosowane zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), punkt 8.7.4.

Dodatkowo dla APP GDAŃSK oraz APP WARSZAWA:

- w promieniu 30 km (16 NM) od anteny radaru minimum separacji może być zmniejszone do 3 NM.

19. UTRATA ŁĄCZNOŚCI W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ

19.1 Postępowanie załogi w wypadku utraty łączności powinno być zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 15, punkt 15.3., Załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Przepisy ruchu lotniczego, rozdział 3, punkt 3.6.5.2., Załącznikiem 11 do Konwencji o międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym - Służby Ruchu Lotniczego, rozdział 5, Regionalnymi Procedurami Uzupełniającymi dla Regionu Europy (Doc 7030).

19.2 Natychmiast po stwierdzeniu braku dwustronnej łączności, powinny być podjęte kroki w celu sprawdzenia, czy statek powietrzny jest w stanie odbierać transmisję organu kontroli ruchu lotniczego, nakazując temu statkowi wykonywanie określonych manewrów, które mogłyby być zaobserwowane na wskaźniku radaru lub ADS-B lub też - jeśli to możliwe - nakazując statkowi nadanie określonego sygnału, który stanowiłby potwierdzenie odbioru.

19.3 Jeżeli statek powietrzny nie potwierdza, że jest w stanie odbierać i potwierdzać odbiór transmisji, należy zapewnić separację między statkiem powietrznym, który utracił łączność, a innymi statkami powietrznymi na podstawie założenia, że statek powietrzny postąpi jak podano niżej:

a) jeżeli znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością:

The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, point 8.6.2.3.

REMARK

The use of the ATS surveillance system in the flight information service shall not exempt the pilot-in-command of an aircraft from any responsibility, including taking a final decision on a suggested change to the flight plan.

PROVISION OF RADAR SERVICE FOR ACC AND APP

The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, para 8.6.2, excluding the method described in point 8.6.2.2.1.c.

Radar service is provided within airspace described in points 2.1, 3.2, 4.3, 5.3 and 6.3 within the framework of ATS provision. Radar service includes:

WARSZAWA ACC responsible for:

a) separation between aircraft,

b) monitoring of the air traffic to provide information on deviation from a nominal track of flight,

c) radar vectoring for avoiding the traffic and possible short-cuts,

d) help for aircraft being in distress,

e) co-ordination of different types of air traffic.

In APP additionally to points a) - e) above:

f) radar vectoring into position from which a final instrument approach based on facilities interpreted by the pilot may be executed, or

g) radar vectoring into position from which a visual approach may be executed,

h) monitoring of instrument and visual approaches.

RADAR SEPARATIONS

The following separations are in use within the WARSZAWA FIR:

WARSZAWA ACC:

- 5 NM of horizontal separation for individual aircraft during level crossing, avoiding or converging,

APP:

- horizontal radar separation minimum is 5 NM,
- radar separation minimum in wake turbulence conditions should be applied according to Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), item 8.7.4.

Additionally in GDAŃSK APP and WARSZAWA APP:

- within the radius of 30 km (16 NM) from radar antenna the separation minimum may be reduced to 3 NM.

COMMUNICATION FAILURE WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

Procedures applicable in case of communication failure are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444) Part 15, item 15.3., Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation - Rules of the Air, chapter 3, point 3.6.5.2., Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services, chapter 5, Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

As soon as it is known that two-way communication has failed, action shall be taken to ascertain whether the aircraft is able to receive transmissions from the air traffic control unit by requesting it to execute a specified manoeuvre which can be observed by radar or ADS-B or to transmit, if possible, a specified signal in order to indicate acknowledgement.

If the aircraft fails to indicate that it is able to receive and acknowledge transmissions, separation shall be maintained between the aircraft having the communication failure and other aircraft, based on the assumption that the aircraft will:

a) if in visual meteorological conditions:

1) ustawi transponder na kod 7600;
2) będzie kontynuować lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością;
3) wyląduje na najbliższym lotnisku; i
4) zawiadomi o przylocie właściwy organ kontroli ruchu lotniczego w sposób najszybszy; lub

b) jeżeli znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotu według wskazań przyrządów lub też, jeżeli warunki są takie, że pilot prawdopodobnie nie zakończy lotu zgodnie z lit. a):
1) ustawi transponder na kod 7600;
2) jeżeli nie ustalono inaczej na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej, w przestrzeni powietrznej, w której jest stosowana separacja proceduralna, utrzymuje ostatnio przydzieloną prędkość i poziom lub minimalną wysokość bezwzględną, jeżeli jest większa, w ciągu 20 minut od czasu, gdy nie mógł on zgłosić swej pozycji nad obowiązkowym punktem meldowania, a następnie dostosować poziom i prędkość do złożonego planu lotu, lub
3) w przestrzeni powietrznej, w której system dozorowania ATS jest używany do zapewnienia kontroli ruchu lotniczego, utrzymuje ostatnio wyznaczoną prędkość i przydzielony poziom lotu lub minimalną bezwzględną wysokość lotu (jeżeli jest wyższa), przez 7 minut po:
i) czasie osiągnięcia ostatniego przydzielonego poziomu lotu lub minimalnej bezwzględnej wysokości lotu; lub
ii) czasie ustawienia kodu 7600 na transponderze lub ustawienia wskazania o utracie łączności powietrze - ziemia na nadajniku ADS-B; lub
iii) niezameldowaniu przez załogę statku powietrznego pozycji nad obowiązkowym punktem meldunkowym;

w zależności od tego, co następuje później, a następnie skoryguje poziom lotu i prędkość zgodnie ze złożonym planem lotu;

4) wróci na trasę zgodną z bieżącym planem lotu, nie później niż w następnym punkcie znaczącym, uwzględniając stosowaną minimalną wysokość bezwzględną lotu, w razie wektorowania lub polecenia przez ATC do wykonania procedury z odchyleniem (offset) z zastosowaniem RNAV bez określonego limitu;
5) wykona lot po trasie zgodnie z bieżącym planem lotu do wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe i - gdy występuje potrzeba zastosowania się do punktu 6) niżej - będzie oczekiwać nad tą pomocą, aż do rozpoczęcia zniżania;
6) rozpocznie zniżanie znad pomocy nawigacyjnej lub pozycji określonej w punkcie 5) o spodziewanym czasie podejścia odebranym jako ostatni i potwierdzonym lub możliwie jak najbliżej tego czasu albo - jeżeli spodziewanego czasu podejścia nie odebrano i nie potwierdzono - o przewidywanym czasie przylotu wynikającym z bieżącego planu lotu lub możliwie jak najbliżej tego czasu;
7) wykona normalną procedurę podejścia według wskazań przyrządów, ustaloną dla wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji; i
8) wyląduje - jeżeli jest to możliwe - w przeciągu 30 minut po przewidywanym czasie przylotu podanym pod 6) lub też po ostatnio potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia - w zależności od tego, który z wyżej wymienionych czasów jest późniejszy.

19.4 W CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA w przypadku utraty łączności należy zastosować się odpowiednio do punktów: AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 lub AD 2 EPWA 2.22.5.5.

20. UTRATA ŁĄCZNOŚCI W PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ

20.1 W przypadkach gdzie utrzymanie dwukierunkowej łączności w przestrzeni niekontrolowanej jest wymagane w razie utraty łączności:

a) jeżeli statek powietrzny znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością pilot postępuje jak poniżej:
1) ustawia transponder na kod 7600;

1) set the transponder to Code 7600;
2) continue to fly in visual meteorological conditions;
3) land at the nearest suitable aerodrome; and
4) report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic control unit; or

b) if in instrument meteorological conditions or when conditions are such that it does not appear likely that the pilot will complete the flight in accordance with a):
1) set the transponder to Code 7600;
2) unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, in airspace where procedural separation is being applied, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan; or
3) in airspace where an ATS surveillance system is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
i) the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
ii) the time the transponder is set to Code 7600 or the ADS-B transmitter is set to indicate the loss of air-ground communications; or
iii) the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point;

whichever is later and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;
4) when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;
5) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 6), hold over this aid or fix until commencement of descent;
6) commence descent from the navigation aid or fix specified in 5) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;
7) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and
8) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in 6) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

In case of communication failure within the WARSZAWA/Modlin CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR oraz w WARSZAWA TMA points AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 or AD 2 EPWA 2.22.5.5 shall be applicable.

COMMUNICATION FAILURE WITHIN UNCONTROLLED AIRSPACE

In the cases when maintaining two-way communication within uncontrolled airspace is required, if communication failure occurs:

a) if the aircraft flies in visual meteorological conditions, the pilot shall take the following actions:
1) set the transponder to Code 7600;

2) kontynuuje lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością na zasadach opisanych w AIP ENR 2.2.1 pkt. 2 i 3;

3) zawiadamia o przylocie właściwy organ służb ruchu lotniczego w sposób najszybszy; lub

b) jeżeli statek powietrzny znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotu według wskazań przyrządów lub też, jeżeli warunki są takie, że pilot prawdopodobnie nie zakończy lotu zgodnie z lit. a), postępuje jak poniżej:

1) ustawia transponder na kod 7600;

2) wykonuje lot po trasie zgodnie z bieżącym planem lotu do wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe i – gdy występuje potrzeba zastosowania się do punktu 3) niżej – będzie oczekiwać nad tą pomocą, aż do rozpoczęcia zniżania;

3) wykonuje normalną procedurę podejścia według wskazań przyrządów, ustaloną dla wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji.

2) continue to fly in visual meteorological conditions according to rules described in AIP ENR 2.2.1 points 2 and 3;

3) report its arrival by the most expeditious means to the appropriate ATS unit; or

b) if the aircraft flies in instrument meteorological conditions or when the conditions are such that it does not appear likely that the pilot will complete the flight in accordance with a), the pilot shall take the following actions:

1) set the transponder to Code 7600;

2) proceed according to the current flight plan to the designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 3), will hold over this aid until commencement of descent;

3) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix.

20.2 Jeżeli okoliczności wskazują na to, że statek powietrzny, który utracił łączność, kieruje się prawdopodobnie do jednego z lotnisk zapasowych wymienionych w złożonym planie lotu, wówczas organ(y) działający(e) na lotnisku(ach) zapasowym(ych) oraz jakiekolwiek inne organy służb ruchu lotniczego, które mogłyby być zainteresowane zmianą lotu, są zawiadamiane o okolicznościach utraty łączności oraz są proszone o starania w celu nawiązania łączności z tym statkiem w czasie, w którym statek ten może prawdopodobnie znajdować się w zasięgu łączności.

When the circumstances indicate that the aircraft which lost communication probably directs to one of the alternate aerodromes listed in the filed flight plan, then the unit(s) operating on the alternate aerodrome(s) and any other ATS units which might be interested in changing the flight are informed on the circumstances of communication failure and are asked to try to establish communication with this aircraft at the time when the aircraft may be probably located within the communication coverage.

21. AWARIA RADARU W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

W wypadku awarii radaru stosuje się procedury zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.4.

W CTR WARSZAWA/Okęcie w przypadku awarii radaru obowiązuje kontrola proceduralna.

RADAR FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

Procedures applicable in case of radar failure are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.4.

Within the WARSZAWA/Okęcie CTR procedural control shall be mandatory in case of radar failure.

22. AWARIA RADARU W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ

W przypadku awarii systemu radarowego w trakcie zapewniania radarowej służby informacji powietrznej, gdy identyfikacja zostanie utracona, lub istnieje podejrzenie błędnej identyfikacji, służba radarowa zostaje zakończona, a piloci są o tym informowani.

RADAR FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE

In the case of failure of the radar system during the provision of radar flight information service, when the identification is lost or the erroneous identification may be suspected, radar service is terminated and pilots are informed about this fact.

23. RADAR WTÓRNY

W obszarze kontrolowanym FIR WARSZAWA oraz CTR WARSZAWA/ Okęcie, CTR GDAŃSK/Lech Wałęsa, CTR KRAKÓW/Balice, CTR KATOWICE/Pyrzowice, CTR POZNAŃ/Ławica, CTR RZESZÓW/Jasionka, CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WROCŁAW/Strachowice oraz TMA Rzeszów wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

SECONDARY SURVEILLANCE RADAR

Unless the appropriate ATC unit cleared otherwise within control area of the WARSZAWA FIR and WARSZAWA/Okęcie CTR, GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR, KRAKÓW/Balice CTR, KATOWICE/Pyrzowice CTR, POZNAŃ/Ławica CTR, RZESZÓW/Jasionka CTR, WARSZAWA/Modlin CTR, WROCŁAW/ Strachowice CTR and Rzeszów TMA an aircraft is required to be equipped with an SSR transpoder operating in mode A and C.

24. SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR

SSR CODE ALLOCATION SYSTEM

24.1 Kody SSR przydzielane są zgodnie z ustaleniami Planu Żeglugi Powietrznej Regionu EUR ANP (Doc 7754), FASID, część IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

SSR code allocation is provided in accordance with EUR ANP (Doc 7754), FASID, Part IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

24.2 Jeżeli statek powietrzny wykonujący lot IFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 2000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

If the pilot of an aircraft conducting IFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to mode A, code 2000 and switched on until receiving appropriate instructions.

UWAGA

Otrzymanie indywidualnego kodu nie musi oznaczać, że danemu statkowi będzie zapewniana służba radarowa.

REMARK

Receiving a discrete code does not necessarily imply that radar service will be provided to the given aircraft.

24.3 Jeżeli statek powietrzny wykonujący lot VFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na kod A 7000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

If the pilot of an aircraft conducting VFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to code A 7000 and switched on until receiving appropriate instructions.

UWAGA

Otrzymanie indywidualnego kodu nie musi oznaczać, że danemu statkowi będzie zapewniana służba radarowa.

REMARK

Receiving a discrete code does not necessarily imply that radar service will be provided to the given aircraft.

24.4 Gdy statek powietrzny posiada na pokładzie sprawny transponder, pilot powinien przez cały czas trwania lotu korzystać z niego, niezależnie od tego czy statek powietrzny znajduje się wewnątrz czy na zewnątrz przestrzeni powietrznej, gdzie na potrzeby ATS jest wykorzystywany SSR.

When an aircraft carries a serviceable transponder, the pilot shall operate the transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATS purposes.

24.5	**Właściwa konfiguracja znaku identyfikacyjnego statku powietrznego (ACID) w transponderze/FMS**	**Correct configuration of Aircraft ID (ACID) in transponder/FMS**
24.5.1	Zgodnie z ICAO Doc 8168 [PANS-OPS] Tom I, Część III, Dział 3, Rozdział 1, punkt 1.3, załogi statków powietrznych wyposażonych w mod S z funkcją identyfikacji statku powietrznego, ustawiają w transponderze znak identyfikacyjny statku powietrznego.	In accordance with ICAO Doc 8168 [PANS-OPS] Vol. I, Part III, Section 3, Chapter 1, point 1.3, flight crew of aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall set the aircraft identification in the transponder.
24.5.2	Zgodnie z europejskimi wymaganiami dotyczącymi sprzętu pokładowego, statki powietrzne wyposażone w transponder modu S muszą posiadać funkcję identyfikacji statku powietrznego. Prawidłowe ustawienie znaku identyfikacyjnego statku powietrznego ma istotne znaczenie dla korelacji traków radarowych z danymi zawartymi w planach lotu w naziemnych systemach ATM. Wprowadzenie niewłaściwych znaków identyfikacyjnych statków powietrznych, np. BC_1234 zamiast ABC1234 uniemożliwia automatyczną korelację traków z planami lotów. Częste występowanie takich przypadków obniża efektywność wykorzystania modu S, co ostatecznie może skutkować opóźnieniami. Znak identyfikacyjny statku powietrznego składający się z nie więcej niż 7 znaków alfanumerycznych, należy wprowadzić w polu 7 planu lotu i ustawić odpowiednio w transponderze /FMS statku powietrznego, jak podano poniżej:	To comply with European airborne equipment requirements, Mode S transponder equipped aircraft must incorporate an Aircraft Identification Feature. Correct setting of aircraft identification is essential for the correlation of radar tracks with flight plan data in the ATM Operator ground systems. Incorrect aircraft identification settings, e.g. BC_1234 instead of ABC1234 prohibit automatic track correlation and, if perpetuated, will limit the effectiveness of Mode S usage and finally may cause delays. Aircraft Identification, not exceeding 7 alphanumeric characters is to be entered in item 7 of the flight plan and set properly in the aircraft transponder/FMS as follows:
24.5.2.1	trzyliterowy oznacznik ICAO towarzystwa lotniczego, po którym następuje znak identyfikacyjny lotu (np. KLM511, BAW213, LOT111), kiedy stosowany w korespondencji radiowej znak wywoławczy składa się z oznacznika ICAO towarzystwa lotniczego, po którym następuje znak identyfikacyjny lotu (np. KLM 511, SPEEDBIRD 213, LOT 111).	the ICAO three-letter designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM511, BAW213, LOT111), when in radiotelephony the callsign used consists of the ICAO telephony designator for the operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM 511, SPEEDBIRD 213, LOT 111).
24.5.2.2	znak rejestracyjny statku powietrznego (np. EIAKO, 4XBCD, OOTEK), kiedy znakiem wywoławczym są znaki rejestracyjne (np. EIAKO) lub znaki rejestracyjne poprzedzone oznacznikiem ICAO towarzystwa lotniczego (np. SVENAIR EIAKO), lub gdy statek powietrzny nie jest wyposażony w radio.	the registration marking of the aircraft (e.g. EIAKO, 4XBCD, OOTEK), when in radiotelephony the callsign used consists of the registration marking alone (e.g. EIAKO), or preceded by the ICAO telephony designator for the operating agency (e.g. SVENAIR EIAKO), or the aircraft is not equipped with radio.
24.5.2.3	Nie należy dodawać zer, myślników lub spacji, w przypadku gdy znak identyfikacyjny statku powietrznego składa się z mniej niż 7 znaków.	No zeros, dashes or spaces are to be added when the Aircraft Identification consists of less than 7 characters.
24.6	Po wylądowaniu pilot powinien zwolnić kod indywidualny (powrócić do kodu 7000 lub odpowiednio 2000).	The pilot should release the discrete code after landing (revert to code 7000 or 2000 respectively).
24.7	Kody specjalne	Special codes
	Włączenie kodu A 7700 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.1.	Switching on code A 7700 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.1.
	Włączenie kodu A 7600 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.3.	Switching on code A 7600 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.3.
	Włączenie kodu A 7500 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.1.3.	Switching on code A 7500 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 15, point 15.1.3.
	Kody dla potrzeb ruchu lotniczego.	Codes for air traffic use.
	Kod A 7777 - transponder monitoringu naziemnego.	Code A 7777 - ground monitoring transponder .

ENR 1.10 PLANOWANIE LOTÓW / FLIGHT PLANNING

1. INFORMACJE OGÓLNE / GENERAL

1.1 Zawartość rozdziału ENR 1.10 opracowana została w oparciu o dokumenty wymienione poniżej.

The content of chapter ENR 1.10 is based on the documents mentioned below.

a) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

W każdym przypadku, gdy w treści niniejszego rozdziału użyty zostanie zapis „SERA.(numer)", oznacza on odniesienie do zapisów tego dokumentu.

Whenever this chapter refers to "SERA.(number)", it means a reference to the provisions of this document.

b) ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym).

ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management).

c) IFPS Users Manual.

IFPS Users Manual.

d) RAD (Route Availability Document) – wspólny europejski dokument referencyjny zawierający zasady, procedury, opis dostępnych tras oraz ograniczeń w ich wykorzystaniu przez zdefiniowane potoki ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej, w tym w FIR Warszawa. Obejmuje także zasady użytkowania i dostępność zarówno sieci dróg lotniczych jak i przestrzeni FRA. RAD jest również narzędziem do zarządzania przepływem i przepustowością ruchu lotniczego (ATFCM), zaprojektowanym, jako scalony dokument przeznaczony do planowania lotu, o jednym wspólnym źródle, który integruje zarówno wymagania strukturalne, jak i wymagania ATFCM, w zakresie geograficznym i pionowym. Dokument ten jest dostępny na stronie internetowej EUROCONTROL pod następującym linkiem: https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

RAD (Route Availability Document) – a common European reference document that includes rules, procedures, description of available routes, and limitations on their use by defined traffic flows in the European airspace, including Warszawa FIR. It also includes route network and Free Route Airspace (FRA) utilisation rules and availability. The RAD is also an air traffic flow and capacity management (ATFCM) tool that is designed as a sole-source flight-planning document which integrates both structural and ATFCM requirements, geographically and vertically. This document is available on the EUROCONTROL website at: https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoliconych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT).

Regulation of the Minister of Infrastructure of 28 June 2019 on implementing the EUROCONTROL Specification for harmonized rules for OAT under IFR inside controlled airspace of the ECAC area (EUROAT).

f) Regulacje krajowe.

National legislation.

1.2 Zgodnie z SERA.4001 informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu, które powinny być dostarczone organom służb ruchu lotniczego, są przedstawiane w postaci planu lotu. Termin „plan lotu" oznacza odpowiednio pełne informacje dotyczące wszystkich punktów zawartych w opisie planu lotu, obejmujące całą trasę lotu, lub ograniczone informacje wymagane m.in. w przypadku gdy celem jest otrzymanie zezwolenia na wykonanie niewielkiej części lotu, takiej jak przecięcie drogi lotniczej, start z kontrolowanego lotniska lub lądowanie na nim.

In acoordance with SERA.4001, information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

1.3 Zgodnie z SERA.4005 plan lotu zawiera informacje dotyczące niżej wymienionych danych:

In acoordance with SERA.4005, a flight plan shall comprise information regarding the following items:

1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
1) aircraft identification;

2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;
2) flight rules and type of flight;

3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
3) number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;

4) wyposażenie;
4) equipment;

5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
5) departure aerodrome or operating site;

6) przewidywany czas odblokowania;
6) estimated off-block time;

7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
7) cruising speed(s);

8) poziom(-y) przelotu;
8) cruising level(s);

9) trasa zamierzonego lotu;
9) route to be followed;

10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
10) destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;

11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
11) alternate aerodrome(s) or operating site(s);

12) zapas paliwa;
12) fuel endurance;

13) liczba wszystkich osób na pokładzie;
13) total number of persons on board;

14) wyposażenie awaryjne i ratownicze;
14) emergency and survival equipment;

15) inne informacje.
15) other information.

	UWAGA: instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w FIR Warszawa może żądać od przewoźnika przedstawiającego plan lotu dodatkowych informacji nieujętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:	**NOTE:** the air navigation services provider in the Warszawa FIR may request additional information not included in the flight plan from a carrier filing a flight plan, in particular:
a)	charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych;	the nature of flight, including whether it is a commercial flight or air transport with purpose of performing state tasks;
b)	liczby miejsc pasażerskich;	number of passenger seats;
c)	maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego;	maximum take-off mass (MTOM) of the aircraft;
d)	rodzaju i specyfikacji ładunku;	type and specification of cargo;
e)	kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady;	copy of certificate of insurance referred to in Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council;
f)	kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE (certyfikacja TCO);	copy of authorisation referred to in Article 3 of Commission Regulation (EU) No 452/2014 (TCO certification);
g)	kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.	copy of authorisation or permission of the President of the Civil Aviation Authority to conduct the planned flight.
1.4	W FIR Warszawa plany lotów są przedstawiane służbom ruchu lotniczego w formach opisanych poniżej.	In the Warszawa FIR, flight plans shall be submitted to air traffic services in the forms described below.
1.4.1	**Plan lotu na całość trasy lotu** – przedstawiony przed lotem, zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.	**Flight plan covering the whole route** – submitted before flight, includes information regarding the data mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.
1.4.2	**Plan lotu przedstawiony podczas lotu (AFIL)** – zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje. W planach lotów przedstawianych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podawane jest miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podawany jest czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.	**Flight plan filed in the air (AFIL)** – submitted during flight; it includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information. In flight plans filed in the air, the departure aerodrome or operating site is provided as the place from which additional information about the flight can be obtained if needed. Furthermore, instead of providing information regarding the estimated off-block time, the time over the first point of the route to which the flight plan applies is given.
	Służby ruchu lotniczego mogą przyjąć plan lotu przedstawiany podczas lotu (AFIL) w następujących okolicznościach:	Air traffic services may accept a flight plan filed in the air (AFIL) in the following circumstances:
a)	w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację nie był wcześniej wymagany i nie był przedstawiony (np. w przypadku pogorszenia warunków meteorologicznych na lotnisku zamierzonego lądowania lub w miejscu wykonania operacji lotniczej i potrzeby lotu na lotnisko kontrolowane);	when a flight plan for the relevant flight was not required and has not been submitted (e.g. deterioration in meteorological conditions at the aerodrome of intended landing or operating site and necessity to proceed to a controlled aerodrome);
b)	w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację był wymagany i nie został przedstawiony z powodu braku możliwości (np. technicznych);	when a flight plan for the relevant flight was required and has not been submitted due to lack of capability (e.g. technical reasons);
c)	wyjątkowo w innych, uzasadnionych okolicznościach.	exceptionally in other justified circumstances.
	UWAGA 1: ze względu na zajętość częstotliwości radiowej, niedostateczną jakość transmisji i obciążenie pracą służb ATS, przyjęcie AFIL może być niemożliwe.	**NOTE 1:** due to radio frequency congestion, insufficient transmission quality and heavy workload of ATS, accepting AFIL may be impossible.
	UWAGA 2: plan lotu przedstawiony podczas lotu może dotyczyć tylko operacji lotniczej, w trakcie realizacji której został przedstawiony.	**NOTE 2:** flight plan filed in the air may only concern the flight operation during which it was submitted.
1.4.3	**Plan lotu na wykonanie części lotu** – dotyczy operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów VFR w przestrzeni od GND do FL 95; przedstawiany przed lotem na część trasy lotu, dla której ma być zapewniona służba alarmowa, służba informacji powietrznej i/lub służba kontroli ruchu lotniczego, w szczególności dla tej części lotu, która dotyczy przecięcia drogi lotniczej lub dotyczy startu lub lądowania na lotnisku kontrolowanym.	**Flight plan for a portion of flight** – for flight operations under VFR in airspace from GND to FL 95; shall be submitted before flight for a portion of the flight route for which alerting service, flight information service and/or air traffic control service are to be provided, particularly for that portion of the flight that crosses an airway or refers to take-off/landing from/at a controlled aerodrome.
1.4.3.1	Plan lotu na wykonanie części lotu można przedstawić:	A flight plan for a portion of a flight may be submitted for:
a)	na segment startowy – DEPFPL, albo	departure segment – DEPFPL, or
b)	na segment dolotowy – ARRFPL, albo	arrival segment – ARRFPL, or
c)	na inny segment w trasie lotu – RTEFPL.	other flight segment – RTEFPL.
1.4.3.2	Plan lotu na wykonanie części lotu zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.	A flight plan for a portion of flight includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.
1.4.3.3	Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment startowy musi zawierać:	A flight plan for a portion of flight submitted for the departure segment shall contain:
a)	w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący końcem odcinka trasy lotu, którego ma dotyczyć plan lotu;	in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the final point of the flight segment to which the flight plan applies;
b)	w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:	in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:
	- DEPFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;	- DEPFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies;
	- punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony;	- final point of the flight segment for which the flight plan has been filed;
	- przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.	- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.

Przykład:

(FPL-SPADW-VG
-SIRA/L-SDY/C
-EPBY1100
-N0080A010 DCT EPBYS DCT ***EPBYW*** *DCT*
-EPWT0130 EPTO EPGD
*-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/****DEPFPL EPBYW0011****)*

Example:

(FPL-SPADW-VG
-SIRA/L-SDY/C
-EPBY1100
-N0080A010 DCT EPBYS DCT ***EPBYW*** *DCT*
-EPWT0130 EPTO EPGD
*-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/****DEPFPL EPBYW0011****)*

1.4.3.4 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment dolotowy musi zawierać:

A flight plan for a portion of flight filed for the arrival segment shall contain:

a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem odcinka trasy lotu, której ma dotyczyć plan lotu;

in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point of the flight segment to which the flight plan applies;

b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:

in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:

- ARRFPL – określającą segment trasy lotu, której dotyczy plan lotu;

- ARRFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies;

- punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla której plan lotu został przedstawiony;

- initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed;

- przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla której przedstawiono plan lotu.

- estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed.

Przykład:

(FPL-SPADW-VX
-SIRA/L-SDY/C
-EPWT0930
-N0080A010 DCT ***EPBYO*** *DCT EPBYP DCT EPBYR DCT*
-EPBY0130 EPGI EPTO
*-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/****ARRFPL EPBYO0104*** *LOT SZKOLNY)*

Example:

(FPL-SPADW-VX
-SIRA/L-SDY/C
-EPWT0930
-N0080A010 DCT ***EPBYO*** *DCT EPBYP DCT EPBYR DCT*
-EPBY0130 EPGI EPTO
*-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/****ARRFPL EPBYO0104*** *TRAINING FLIGHT)*

1.4.3.5 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment trasy lotu, inny niż segment startowy lub dolotowy, musi zawierać:

A flight plan for a portion of flight filed for a segment other than departure or arrival shall contain:

a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem oraz punkt będący końcem segmentu trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;

in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point and a point which is the final point of flight segment to which the flight plan applies;

b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:

in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:

- RTEFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;

- RTEFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies;

- punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla którgo plan lotu został przedstawiony;

- initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed;

- punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony;

- final point of the flight segment for which the flight plan has been filed;

- przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu;

- estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed;

- przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.

- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.

Przykład:

(FPL-SPTBK-VX
-P28R/L-SOY/C
-EPGY0800
-N0120A020 DCT ***EPMOY*** *DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI DCT* ***EPMOY*** *DCT*
-EPGY0130 EPBC EPWA
*-DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/****RTEFPL EPMOY0025 EPMOY0105*** *LOT SZKOLNY)*

Example:

(FPL-SPTBK-VX
-P28R/L-SOY/C
-EPGY0800
-N0120A020 DCT ***EPMOY*** *DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI DCT* ***EPMOY*** *DCT*
-EPGY0130 EPBC EPWA
*-DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/****RTEFPL EPMOY0025 EPMOY0105*** *TRAINING FLIGHT)*

1.4.3.6 Podawana w polu 18 formularza planu lotu ICAO po oznaczniku RMK/ nazwa początkowego i/lub końcowego punktu segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiony został plan lotu oraz czas dolotu do tego punktu powinny zostać zapisane w formacie PUNKThhmm, np. *GOTIX0130*, *5413N01945E0215*.

In item 18 of the ICAO flight plan under the designator RMK/ the name of the initial and/or final point of the flight segment for which the flight plan has been filed and the time of arrival at this point shall be presented in the format POINThhmm, e.g. *GOTIX0130*, *5413N01945E0215*.

1.4.4 **Skrócony plan lotu** – stosowany jest w celu uzyskania zezwolenia na przecięcie CTR lub TMA poniżej FL 95 dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR), których miejsce startu i lądowania znajduje się w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej. Skrócony plan lotu jest przedstawiany podczas lotu właściwemu terytorialnie organowi ATS i zawiera:

Abbreviated flight plan – used to obtain a clearance to cross a CTR or TMA under FL 95 for flights under visual flight rules (VFR), the take-off and landing sites of which are within uncontrolled airspace.
An abbreviated flight plan shall be submitted during flight to the territorially competent ATS unit and contain:

1) znak rozpoznawczy statku powietrznego,

1) aircraft identification,

2) liczbę i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych),

2) number and type(s) of aircraft,

3) poziom(-y) przelotu,

3) cruising level(s),

4) czas nad punktem wlotowym w przestrzeń kontrolowaną,

4) time at the controlled airspace entry point,

5) trasę zamierzonego lotu w przestrzeni kontrolowanej.	5) route of the intended flight within controlled airspace.
UWAGA: właściwy organ może wymagać dodatkowych informacji.	**NOTE:** a relevant unit may require additional information.
2. ZASADY WYPEŁNIANIA PLANU LOTU	**RULES FOR COMPLETING A FLIGHT PLAN**
2.1 Wzór formularza planu lotu znajduje się w ICAO Doc 4444, dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1.	A model flight plan form is contained in ICAO Doc 4444, Appendix 2 and in ENR 1.10.1.
2.2 Informacje na temat sposobu wypełniania planu lotu są zawarte w ICAO Doc 4444, rozdział 4 i dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1.	Information on filing a flight plan is contained in ICAO Doc 4444, Chapter 4 and Appendix 2 as well as in ENR 1.10.1.
UWAGA: numery pól w formularzu planu lotu nie następują w nieprzerwanej kolejności, gdyż odpowiadają numerom pól w depeszach ATS.	**NOTE**: item numbers on the flight plan form are not consecutive, as they correspond to field type numbers in ATS messages.
2.3 Plany lotów na loty w całości lub w części IFR/GAT wykonywane w całości lub części w strefie IFPZ muszą być wypełnione zgodnie z podręcznikiem Eurocontrol IFPS Users Manual.	Flight plans for IFR/GAT flights, whether conducted wholly or partly within the IFPZ (IFPS Zone) must be completed according to the Eurocontrol IFPS Users Manual.
2.4 Sposób planowania lotów EUR RVSM w zakresie wypełniania formularza planu lotu ICAO został przedstawiony w dokumencie ICAO Regionalne Procedury Uzupełniające (Doc 7030/5, sekcja EUR rozdział 4).	The procedure for planning EUR RVSM flights regarding the completion of the ICAO flight plan form is presented in the ICAO document Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5, EUR Chapter 4).
2.5 Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane w całości w FIR Warszawa (z uwzględnieniem lotnisk zapasowych) należy przedstawiać w języku angielskim lub polskim.	Flight plans for flights conducted wholly within the Warszawa FIR (including alternate aerodromes) shall be submitted in either the English or Polish language.
2.6 Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane poza FIR Warszawa należy przedstawiać w języku angielskim.	Flight plans for flights conducted outside of the Warszawa FIR shall be submitted in the English language.
3. FORMAT I ZAWARTOŚĆ FORMULARZA PLANU LOTU ICAO	**FORMAT AND CONTENTS OF THE ICAO FLIGHT PLAN FORM**
3.1 **Pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego**	**Item 7 – aircraft identification**
Znak rozpoznawczy statku powietrznego powinien zawierać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych, bez łączników ani symboli. Zezwala się na użycie poniższych zapisów:	The aircraft identification should consist of two to seven alphanumeric characters without hyphens or symbols. The following formats are allowed:
a) zaakceptowany przez ICAO oznacznik użytkownika, po którym następuje identyfikator lotu (np.: LOT1234, DLH456, AFL789); w takim przypadku w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne statku powietrznego;	the ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. LOT1234, DLH456, AFL789); in such a case, in item 18 of the flight plan, after the indicator REG/, the registration mark of the aircraft shall be inserted;
b) znaki rejestracyjne statku powietrznego (np.: SPABC, SPXYZ); w przypadku lotu grupowego należy umieścić znaki rejestracyjne lidera, natomiast w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu;	the aircraft registration mark (e.g. SPABC, SPXYZ); for a formation flight, the aircraft registration marks of the lead aircraft shall be inserted; in item 18 of the flight plan, under the designator REG/, the registration marks of all aircraft in the formation shall be included, starting from the lead aircraft, with proper spacing between them;
c) znak wywoławczy wojskowego statku powietrznego (np.: KRUK03, ORLIK5).	the callsign of a military aircraft (e.g. KRUK03, ORLIK5).
3.2 **Pole 8 – przepisy wykonywania i rodzaj lotu**	**Item 8 – flight rules and type of flight**
W polu 8 planu lotu należy umieścić dwie litery. Pierwsza z nich określa przepisy wykonywania lotu, zaś druga rodzaj lotu.	In item 8 of the flight plan, two letters shall be inserted. The first letter indicates the flight rules, while the second letter indicates the type of flight.
3.2.1 Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju przepisów wykonywania lotu, do których pilot zamierza się stosować:	Insert one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply:
I – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z IFR;	**I** – if it is intended that the entire flight will be operated under the IFR;
V – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z VFR;	**V** – if it is intended that the entire flight will be operated under the VFR;
Y – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z IFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu;	**Y** – if the flight initially will be operated under the IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules;
Z – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z VFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu.	**Z** – if the flight initially will be operated under the VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules.
3.2.2 Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju lotu:	Insert one of the following letters to denote the type of flight:
S – lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego;	**S** – if scheduled air service;
N – lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego;	**N** – if non-scheduled air transport operation;
G – lot lotnictwa ogólnego;	**G** – if general aviation;
M – lot wojskowy;	**M** – if military;
X – lot innego rodzaju niż podane wyżej.	**X** – if other than any of the categories defined above.
W przypadku użycia oznaczenia rodzaju lotu X należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić dalsze szczegóły dotyczące lotu, np.: *RMK/LOT SZKOLNY,* *RMK/LOT PATROLOWY.*	If using the X indicator for the type of flight, further details about the flight shall be included in item 18 of the flight plan under the indicator RMK/, e.g. *RMK/TRAINING FLIGHT*, *RMK/PATROL FLIGHT.*
3.3 **Pole 9 – liczba i typ statków powietrznych oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym**	**Item 9 – number and type of aircraft and wake turbulence category**
W polu 9 planu lotu należy umieścić informacje opisane poniżej.	Item 9 of the flight plan shall contain information described below.
3.3.1 Jedna lub dwie cyfry oznaczające liczbę statków powietrznych, jeżeli w planowanym locie będzie brał udział więcej niż jeden statek powietrzny.	One or two digits indicating the number of aircraft if more than one aircraft will be involved in the planned flight.
3.3.2 Oznacznik typu statku powietrznego zawierający od 2 do 4 znaków alfanumerycznych zgodny z aktualną wersją dokumentu ICAO Doc 8643.	Aircraft type designator consisting of 2 to 4 alphanumeric characters in accordance with the current version of ICAO Doc 8643.

Dla określonych typów statków powietrznych należy użyć następujących oznaczeń:

SHIP – sterowiec;

BALL – balon załogowy;

GLID – szybowiec;

ULAC – samolot ultralekki/mikrolekki;

UHEL – śmigłowiec ultralekki/mikrolekki;

GYRO – wiatrakowiec ultralekki/mikrolekki;

PARA – paralotnia;

ZZZZ – jeżeli dany typ statku powietrznego nie ma przydzielonego oznacznika typu ICAO lub w locie grupowym bierze udział więcej niż jeden typ statku powietrznego;

FFLO (tylko lot poziomy) - UA, który nie jest zdolny do zawisu lub lotu pionowego i musi być w ruchu poziomym, aby utrzymać lot;

VFHC (możliwość lotu pionowego i zawisu) - UA zdolny do lotu pionowego i zawisu.

For specific aircraft types, the following designators shall be used:

SHIP – airship;

BALL – balloon;

GLID – glider;

ULAC – micro-/ultra-light aircraft;

UHEL – micro-/ultra-light helicopter;

GYRO – micro-/ultra-light gyrocopter;

PARA – powered parachute/paraplane;

ZZZZ – where an aircraft type does not have an assigned ICAO aircraft type designator or more than one type of aircraft participate in a formation flight;

FFLO (forward flight lift only) - UA which is not capable of hover or vertical flight and needs to be in horizontal motion to sustain flight;

VFHC (vertical flight and hover capability) - UA which is capable of vertical flight and hover.

3.3.3 Jednoliterowy oznacznik kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym:

L − LEKKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 7 000 kg lub mniej;

M − ŚREDNI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej mniej niż 136 000 kg, lecz więcej niż 7 000 kg;

H − CIĘŻKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 136 000 kg lub więcej; z wyjątkiem typów statków powietrznych wymienionych w ICAO Doc 8643 w kategorii SUPER (J);

J – SUPER, w celu podania typu statku powietrznego określonego w ICAO Doc 8643.

Single-letter wake turbulence category indicator:

L – LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7 000 kg or less;

M – MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136 000 kg but more than 7 000 kg;

H – HEAVY, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136 000 kg or more, with the exception of aircraft types listed in Doc 8643 in the SUPER (J) category;

J – SUPER, to indicate an aircraft type specified as such in ICAO Doc 8643.

3.4 **Pole 10 – wyposażenie i możliwości**

3.4.1 **Pole 10a – urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne oraz pomoce podejścia oraz ich możliwości**

W polu 10a wykazać należy posiadane na pokładzie sprawne urządzenia radiokomunikacji, nawigacji oraz pomoce podejścia.

Należy umieścić następujące oznaczenia (użyć można maksymalnie 64 znaków):

N – jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu lub wyposażenie takie jest niesprawne;

S – jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu.

UWAGA: za wyposażenie standardowe w FIR Warszawa uważa się VHF RTF, VOR i ILS.

Ponadto należy umieścić jedną lub więcej z następujących liter w celu podania posiadanego i sprawnego wyposażenia oraz możliwości COM/NAV/ podejścia:

A – system lądowania GBAS;

B – LPV (APV z SBAS);

C – LORAN;

D – DME;

E1 – FMC WPR ACARS;

E2 – D-FIS ACARS;

E3 – PDC ACARS;

F – ADF;

G – GNSS (Jeżeli planowane jest wykonanie jakiejkolwiek części lotu zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, to dotyczy to odbiorników GNSS, które spełniają wymagania Załącznika 10 ICAO, tom 1. Dodatkowo rodzaje zewnętrznego wspomagania GNSS, jeżeli występują, określa się w polu 18 po oznaczniku NAV/ i oddziela się je spacją);

H – HF RTF;

I – nawigacja bezwładnościowa (INS);

J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 ((patrz RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280/ED-110B) dla łącza danych stosowanych w udzielaniu zezwoleń i informacji kontroli ruchu lotniczego/zarządzaniu łącznością w kontroli ruchu lotniczego/sprawdzaniu mikrofonów w kontroli ruchu lotniczego));

J2 – CPDLC FANS 1/A HFDL;

Item 10 – equipment and capabilities

Item 10a – radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities

Item 10a shall indicate the functional radio communication, navigation, and approach aid equipment carried on board.

The following indicators shall be used (up to 64 characters):

N – if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable;

S – if the standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable.

NOTE: standard equipment in the Warszawa FIR is considered to be VHF RTF, VOR and ILS.

Additionally, insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

A – GBAS landing system;

B – LPV (APV with SBAS);

C – LORAN;

D – DME;

E1 – FMC WPR ACARS;

E2 – D-FIS ACARS;

E3 – PDC ACARS;

F – ADF;

G – GNSS (If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, it refers to GNSS receivers that comply with the requirements of ICAO Annex 10, Volume I. Additionally, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space);

H – HF RTF;

I – inertial navigation (INS);

J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 ((see RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communication management/air traffic control microphone check));

J2 – CPDLC FANS 1/A HFDL;

J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A;

J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 do P9 – zarezerwowane dla RCP;

R – zgodny z PBN ((Przy wykazaniu takiego wyposażenia poziomy nawigacji w oparciu o osiągi, które mogą być spełnione przez statek powietrzny należy określić w polu 18, po oznaczniku PBN/. Wytyczne dotyczące stosowania nawigacji w oparciu o osiągi dla odpowiedniego odcinka trasy, trasy lub danego obszaru są zawarte w Podręczniku nawigacji w oparciu o osiągi (ICAO Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – zgodny z RVSM;

X – zgodny z MNPS;

Y – VHF z separacją kanałową 8.33 kHz;

Z – inne posiadane wyposażenie lub możliwości (Należy podać w punkcie 18 inne posiadane wyposażenie lub inne możliwości, poprzedzając je oznacznikami COM/, NAV/ lub DAT/, w zależności od przypadku).

3.4.2 **Pole 10b – wyposażenie i możliwości dozorowania**

W polu 10b wykazać należy posiadane i sprawne wyposażenie dozorowania oraz jego możliwości poprzez użycie następujących oznaczeń (maksymalnie użyć można 20 znaków):

N – jeżeli brak jest wyposażenia dozorowania lub jest ono niesprawne;

SSR mody A i C:

A − transponder – Mod A (4 cyfry – 4096 kodów);

C − transponder – Mod A (4 cyfry – 4096 kodów) i Mod C.

SSR Mod S:

E − transponder − Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami squittera (ADS-B);

H − transponder − Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

I − transponder − Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale bez wysokości barometrycznej;

L − transponder − Mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej oraz rozszerzonym squitterem (ADS-B) i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

P − transponder − Mod S z podawaniem wysokości barometrycznej, lecz bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

S − transponder − Mod S z podawaniem zarówno wysokości barometrycznej jak i znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

X − transponder − bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani wysokości barometrycznej.

ADS-B:

B1 − ADS-B z możliwością nadawania na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;

B2 − ADS-B z możliwością nadawania i odbioru na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;

U1 − ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem UAT;

J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A;

J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 to P9 – reserved for RCP;

R – PBN approved ((If the letter R is used, the performance-based navigation levels that can be met are specified in item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance Based Navigation Manual (Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – RVSM approved;

X – MNPS approved;

Y – VHF with 8.33 kHz spacing capability;

Z – other equipment carried or other capabilities (Specify in item 18 the other equipment carried, or other capabilities preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/ as appropriate).

Item 10b – surveillance equipment and capability

In item 10b, indicate the serviceable surveillance equipment and capabilities on board, using the following indicators (to a maximum of 20 characters):

N – if no surveillance equipment is carried or the equipment is unserviceable;

SSR Modes A and C:

A − transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes);

C − transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes) and Mode C.

SSR Mode S:

E – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude and extended squitter (ADS-B) capability;

H − transponder − Mode S including aircraft identification, pressure altitude and enhanced surveillance capability;

I – transponder – Mode S including aircraft identification, but no pressure altitude capability;

L – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability;

P – transponder – Mode S including pressure altitude but no aircraft identification capability;

S – transponder – Mode S including both aircraft identification and pressure altitude capability;

X − transponder − Mode S with neither aircraft identification nor pressure altitude capability.

ADS-B:

B1 – ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability;

B2 − ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability;

U1 – ADS-B “out” capability using UAT;

	U2 − ADS-B z możliwością nadawania i odbioru, z wykorzystaniem UAT;	**U2** − ADS-B "out" and "in" capability using UAT;
	V1 − ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem VDL Mod 4;	**V1** − ADS-B "out" capability using VDL Mode 4;
	V2 − ADS-B z możliwością nadawania i odbioru z wykorzystaniem VDL Mod 4.	**V2** − ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4.
	ADS-C:	**ADS-C:**
	D1 − ADS-C z możliwościami FANS 1/A;	**D1** − ADS-C with FANS 1/A capabilities;
	G1 − ADS-C z możliwościami ATN.	**G1** − ADS-C with ATN capabilities.
	Dodatkowe wyposażenie i możliwości dozorowania należy wymienić w polu 18 planu lotu po oznaczeniu SUR/.	Additional surveillance equipment or capabilities shall be listed in item 18 following the indicator SUR/.
3.5	**Pole 13 – lotnisko odlotu i EOBT**	**Item 13 – departure aerodrome and EOBT**
3.5.1	Należy wskazać lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej:	Indicate the departure aerodrome or operating site:
a)	wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu, określonego w ICAO Doc 7910, lub	by inserting the four-letter ICAO location indicator of the departure aerodrome as specified in ICAO Doc 7910, or
b)	jeżeli dla lotniska odlotu nie został przydzielony oznacznik lokalizacji lub start nie odbywa się z lotniska lub lądowiska, wpisując ZZZZ, przy czym nazwę lokalizacji miejsca wykonania operacji lotniczej i jego współrzędne geograficzne należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEP/, lub	by inserting ZZZZ if no location indicator has been allocated to the departure aerodrome or the flight has not been carried out from aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight following the indicator DEP/, or
c)	jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza, wpisując AFIL.	by inserting AFIL if the flight plan has been filed in the air.
3.5.2	W przypadku planu lotu składanego przed lotem po wskaźniku lokalizacji lotniska startu lub po ZZZZ należy wpisać bez spacji cztery cyfry określające oznacznik przewidywanego czasu odblokowania.	For a flight plan submitted before departure, insert the estimated off-block time (four digits) without spaces preceded by the aerodrome location indicator or ZZZZ.
3.5.3	W przypadku planu lotu przedstawionego z powietrza należy bez spacji po oznaczniku AFIL wpisać cztery cyfry określające rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, do której plan lotu się odnosi.	For a flight plan filed in the air, insert four digits without spaces preceded by the indicator AFIL indicating the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.
3.6	**Pole 15 – trasa**	**Item 15 – route**
3.6.1	**Ogólne zasady planowania trasy lotu w FIR Warszawa**	**General rules of flight route planning within the Warszawa FIR**
3.6.1.1	Planowana trasa lotu statku powietrznego z przekroczeniem granicy FIR Warszawa musi zawierać punkt wlotowy oraz/lub wylotowy do/z FIR Warszawa (nie dotyczy przekraczania odcinków granicy FIR Warszawa, dla których wdrożono operacje cross-border FRA). Za ważne punkty wlotowe i wylotowe uważa się punkty na granicy FIR Warszawa, ustanowione zarówno nad pomocami radionawigacyjnymi, jak i w punktach meldowania (REP).	The planned route of flight when crossing the Warszawa FIR boundary shall include points of entry and/or exit into/from the Warszawa FIR (this does not apply to crossing those sections of the Warszawa FIR boundary for which FRA cross-border operations have been implemented). Points considered as significant entry and exit points are points located on the boundary of the Warszawa FIR, established either overhead radio navigation aids or at reporting points (REPs).
3.6.1.2	Dla lotów poniżej FL 95 punkt ten może być określony za pomocą współrzędnych geograficznych.	For flights below FL 95, this point may be defined using geographical coordinates.
3.6.1.3	Planowana trasa lotu powinna być określona zgodnie z instrukcją ICAO Doc 4444, dodatek 2, punkt 2.2 (pole 15 – trasa) oraz podręcznikiem IFPS Users Manual, a także zgodna z RAD.	The planned flight route should be in accordance with the instructions of ICAO Doc 4444, Appendix 2, point 2.2 (item 15 – route), as well as the IFPS Users Manual and in compliance with the RAD.
3.6.1.4	W odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej powyżej FL 95, z którymi plan lotu może być kolizyjny, walidacja kolizyjności trajektorii planowanego lotu dokonywana jest w oparciu o FBZ opublikowany dla danej strefy zaplanowanej w AUP/UUP do aktywacji.	For airspace structures above FL 95 which may be in conflict with the flight plan, the validation of the planned flight trajectory is carried out based on the FBZ published for the relevant area which is planned in the AUP/UUP to be active.
3.6.1.5	Dozwolone jest planowanie lotu z użyciem stałych dróg lotniczych oraz dróg lotniczych kategorii CDR1, jednakże z uwzględnieniem zapisów punktu 3.6.1.4.	It is allowed to plan a flight using permanent airways and airways of the CDR1 category, however, taking into account the provisions of 3.6.1.4.
3.6.1.6	W FIR Warszawa, do określenia planowanej trasy lotu, zabrania się stosowania w polu 15 planu lotu geograficznych nazw miejscowości.	In the Warszawa FIR, it is prohibited to use geographical names of places in item 15 of the flight plan to define the planned route of the flight.
3.6.2	**Zasady planowania tras dla lotów IFR**	**Rules of IFR flight planning**
3.6.2.1	Plany lotu składane na lot w przestrzeni powietrznej FIR Warszawa powinny spełniać krajowe wymogi określone w dokumencie RAD.	Flight plans submitted for flights in the Warszawa FIR airspace shall comply with national requirements specified in the RAD.
3.6.2.2	Trasa lotu poza wyznaczonymi trasami ATS może być wyznaczona jako ciąg odcinków DCT zdefiniowanych punktami, z uwzględnieniem poniższych warunków:	A route of flight outside designated ATS routes may be described as a series of DCT segments defined by points, subject to the following conditions:
a)	dla lotów poniżej FL 95, jeśli segment DCT nie został określony jako niedostępny w RAD (Appendix 4);	for flights below FL 95, if the DCT segment has not been specified as unavailable in the RAD (Appendix 4);
b)	dla lotów powyżej FL 95, zgodnie z zasadami FRA lub przez segmenty DCT określone w RAD (Appendix 4) jako dostępne.	for flights above FL 95, in accordance with the FRA rules or through DCT segments specified in the RAD (Appendix 4) as available.
	UWAGA: ograniczenie nie dotyczy lotów OAT.	**NOTE:** the restriction does not apply to OAT flights.
3.6.2.3	Jako pierwszy punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:	As the first point on the route in the flight plan, should be used:
a)	ostatni punkt opublikowanej procedury SID, lub	the last point of a published SID procedure, or
b)	jeden z punktów opublikowany jako „connecting point" dla odlotu z danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub	one of the points published in the RAD as a connecting point for departure from the particular aerodrome (Appendix 5), or

c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur SID ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) − dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.

for aerodromes or operationg sites with no published SID procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) − any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.

3.6.2.4 Jako ostatni punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:

As the last point on the route in the flight plan, should be used:

a) pierwszy punkt opublikowanej procedury STAR, lub

the first point of a published STAR procedure, or

b) jeden z punktów opublikowany jako „connecting point" dla dolotu do danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub

one of the points published in the RAD as a connecting point for arrival at the particular aerodrome (Appendix 5), or

c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur STAR ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) − dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.

for aerodromes or operating sites with no published STAR procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) − any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.

3.6.2.5 W ruchu OAT do/z lotnisk wojskowych (dla których zostały opublikowane punkty OAT) ostatnim/pierwszym punktem w trasie lotu powinien być najbliższy punkt OAT dostępny dla danego lotniska.

For OAT flights to/from military aerodromes (for which OAT points have been published), the nearest available OAT point for the particular aerodrome shall be used as the first/last point on the flight route.

3.6.2.6 W ruchu GAT do/z lotnisk wojskowych należy planować trasę pomiędzy lotniskiem wojskowym a ostatnim/pierwszym punktem poza MCTR/MTMA jako ruch OAT.

For GAT flights to/from military aerodromes, the route shall be planned between the aerodrome and the last/first point outside the MCTR/MTMA as OAT.

3.6.3 **Zasady planowania trasy dla lotów VFR**

Rules of VFR flight route planning

3.6.3.1 W przypadku wykorzystywania w planowanej trasie lotu punktów VFR należy je zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska, dla którego jest on przypisany oraz pierwsza litera kodu punktu VFR, np.: AD EPWA, REP DELTA – zapisujemy jako EPWAD; AD EPLL, REP KILO – zapisujemy jako EPLLK.

When VFR points are used in the planned flight route, they should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome to which it is assigned and the first letter of the VFR point code, e.g.: AD EPWA, REP DELTA – to be entered as EPWAD; AD EPLL, REP KILO – to be entered as EPLLK.

UWAGA: nazwa punktów na mapach i w korespondencji radiowej nie zmienia się.

NOTE: the names of points on charts and in radio communication remain unchanged.

3.6.3.2 W przypadku wykorzystania w planie lotu, w trasie lotu punktu odniesienia lotniska (ARP) należy go zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska poprzedzony literą A, np.: ARP EPWA – zapisujemy jako AEPWA, ARP EPLL – zapisujemy jako AEPLL.

When an aerodrome reference point (ARP) is used in the flight plan, it should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome preceded by the letter A, e.g.: EPWA ARP – to be entered as AEPWA, ARP EPLL – to be entered as AEPLL.

3.6.3.3 W przypadku umieszczenia w planie lotu punktu zmiany kierunku trasy lotu nad lądem, opisanego współrzędnymi lub namiarem i odległością od pomocy nawigacyjnej należy w polu 18 po RMK/ podać punkt i wpisać nazwę najbliższej miejscowości występującej na Lotniczej mapie Polski - ICAO 1:500 000.

If a point of flight route direction change over land (described by coordinates or bearing/distance from a navigation aid) is entered in the flight plan, in item 18, after the indicator RMK/ indicate the point and enter the name of the nearest village/town shown on the Aeronautical Chart of Poland - ICAO 1:500 000.

3.6.3.4 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną zgodnie z przepisami dla lotów VFR, której trasa lotu w całości znajduje się w granicach FIR Warszawa dopuszcza się stosowanie w polu 15 planu lotu oznacznika STAY oraz w polu 18 planu lotu oznacznika STAYINFO.

If a flight plan is filed for a VFR flight operation, the flight route of which is wholly within the boundaries of the Warszawa FIR, it is allowed to use the STAY indicator in item 15 of the flight plan and the STAYINFO indicator in item 18 of the flight plan.

3.6.3.5 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną w przestrzeni powietrznej innej niż sąsiedztwo lotniska, w celu udzielenia zainteresowanym służbom ATS kompletnej informacji zaleca się szczegółowy zapis planowanej trasy lotu – w szczególności dotyczy to części planowanego lotu wykonywanego w przestrzeni kontrolowanej.

If a flight plan is filed for a flight conducted in airspace other than the vicinity of an aerodrome, in order to provide comprehensive information to the relevant ATS, it is recommended to provide a detailed record of the planned flight route. This particularly applies to the portion of the planned flight conducted in controlled airspace.

3.6.4 **Zawartość pola 15 planu lotu**

Content of item 15 of flight plan

W polu 15 planu lotu należy umieścić pierwszą prędkość przelotową i pierwszy poziom przelotu bez odstępu między nimi oraz opis trasy.

In item 15 of the flight plan, insert the first cruising speed and the first cruising level without a space between them and the route description.

3.6.4.1 **Prędkość przelotowa**

Cruising speed

Należy wskazać rzeczywistą prędkość powietrzną (TAS) dla pierwszej części trasy lub dla całej trasy, wpisując:

Indicate the true air speed (TAS) for the first or the whole portion of the route, by inserting:

N – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w węzłach (np. N0485);

N – followed by 4 figures to express the air speed in terms of knots (e.g. N0485);

M – a następnie trzy cyfry celem określenia prędkości powietrznej za pomocą rzeczywistej liczby Macha zaokrąglonej do najbliższych setnych części (np. M082), lub

M – followed by 3 figures to express the air speed in terms of Mach number to the nearest hundredths of unit Mach (e.g. M082), or

K – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w kilometrach na godzinę (km/h) (np. K0830).

K – followed by 4 figures to express the air speed in terms of kilometres per hour (km/h) (e.g. K0830).

Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0" w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi prędkość.

Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the speed if necessary.

3.6.4.2 **Poziom przelotu**

Cruising level

Należy wskazać planowany poziom przelotu dla pierwszej części lub całości trasy, wpisując:

Indicate the planned cruising level for the first or the whole portion of the route, by inserting:

F – a następnie trzy cyfry celem określenia poziomu lotu w setkach stóp (np. F330), lub

F – followed by 3 figures to express the cruising level in hundreds of feet (e.g. F330), or

A – a następnie trzy cyfry celem określenia wysokości bezwzględnej w setkach stóp (np. A030), lub

A – followed by 3 figures to express the altitude in hundreds of feet (e.g. A030), or

S – a następnie cztery cyfry celem określenia standardowego poziomu metrycznego w dziesiątkach metrów (np. S1130), lub

M – a następnie cztery cyfry celem wyrażenia wysokości bezwzględnej w dziesiątkach metrów (np. M0040), lub

VFR – dla lotów niekontrolowanych VFR.

Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0" w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi poziom przelotu.

Dalsze zmiany w planowanym poziomie przelotu należy umieścić w opisie trasy.

3.6.4.3 **Planowana trasa lotu**

Określając planowaną trasę lotu należy wpisać:

a) przydzielony oznacznik kodowy znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać od dwóch do pięciu znaków alfabetycznych w celu podania znaczącego punktu trasy lotu (np. LN, MAY, HADDY);

b) przydzielony oznacznik kodowy trasy ATS lub procedury SID/STAR – wpisać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych w celu podania trasy ATS lub procedury SID/STAR (np. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);

c) odległość i namiar od znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać maksymalnie jedenaście znaków alfanumerycznych w celu określenia punktu, z czego pierwsze pięć znaków określa znaczący punkt nawigacyjny, następnie dwie trzycyfrowe grupy wskazujące kolejno namiar magnetyczny od podanego punktu nawigacyjnego oraz odległość od niego w milach morskich; prawidłowa liczba cyfr powinna zostać uzyskana poprzez dodanie „0", jeśli jest to konieczne (np. DUB180040);

d) szerokość i długość geograficzną

– wpisać jedenaście znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną w stopniach i minutach: należy zapisać cztery cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach (dwie cyfry) i minutach (dwie cyfry), po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie pięć cyfr określających długość geograficzną w stopniach (trzy cyfry) oraz minutach (dwie cyfry), po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0" tam, gdzie to konieczne (np. 4620N07805W), lub

– wpisać siedem znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną tylko w stopniach: należy zapisać dwie cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie trzy cyfry określające długość geograficzną w stopniach, po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0" tam, gdzie to konieczne (np. 46N078W).

UWAGA: w FIR Warszawa stosowanie współrzędnych geograficznych oraz/lub namiaru i odległości od określonego punktu w planowanej trasie lotu dla lotów IFR GAT wewnątrz FIR Warszawa dozwolone jest wyłącznie poniżej FL 95.

e) zachowywać odstępy przy zapisywaniu poszczególnych elementów planowanej trasy.

3.6.4.4 **Loty poza opublikowanymi trasami ATS**

Dla lotów poza opublikowanymi trasami ATS należy podać znaczące punkty trasy lotu, wraz ze wszystkimi punktami, od których zamierzona jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana kierunku lotu albo zmiana przepisów wykonywania lotu.

Podane w trasie lotu punkty należy oddzielić oznacznikiem DCT, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych lub namiaru i odległości.

W FIR Warszawa długość planowanego segmentu DCT nie jest ograniczona.

3.6.4.5 **Zmiana prędkości lub poziomu**

Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (o 5% TAS lub 0,01 Macha lub więcej) lub zmiany poziomu, należy określić poprzez podanie punktu, a następnie po znaku „/" poprzez określenie prędkości przelotowej i poziomu przelotu bez odstępu między nimi. Wskazanie obydwu wartości jest konieczne, nawet gdy zmianie ulega jedynie jedna z nich.

Przykład:

LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350

S – followed by 4 figures to express the standard metric level in tens of metres (e.g. S1130), or

M – followed by 4 figures to express the altitude in tens of metres (e.g. M0040), or

VFR – for uncontrolled VFR flights.

Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the cruising level if necessary.

Further changes to the planned cruising level shall be contained in the route description.

Planned flight route

When specifying the planned route, insert:

the assigned name-code designator of a significant point – enter 2 to 5 alphabetic characters to indicate a significant point on the flight route (e.g. LN, MAY, HADDY);

the assigned name-code designator of an ATS route or SID/STAR procedure – enter 2 to 7 alphanumeric characters to indicate an ATS route or SID/STAR procedure (e.g. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);

the distance and bearing from a significant point – enter up to 11 alphanumeric characters to indicate a point of which the first to five characters shall identify a significant point, then two three-digit groups indicating successively the magnetic bearing from the given navigational point and the distance from it in nautical miles; ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. DUB180040);

latitude and longitude

– insert 11 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees and minutes: enter 4 figures describing latitude in degrees (2 figures) and minutes (2 figures) followed by N (North) or S (South) followed by 5 figures describing longitude in degrees (3 figures) and minutes (2 figures) followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 4620N07805W), or

– insert 7 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees only: enter 2 figures describing latitude in degrees followed by N (North) or S (South) followed by 3 figures describing longitude in degrees followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 46N078W).

NOTE: in the Warszawa FIR, the use of geographic coordinates and/or bearing and distance from a specific point on the planned route is allowed only for IFR GAT flights within the Warszawa FIR below FL 95.

keep spaces when entering individual elements of the planned route.

Flights outside published ATS routes

For flights outside published ATS routes, indicate significant points on the flight route, including all points from which a change in speed or level, change of flight direction or change of flight rules is intended.

Insert the indicator DCT between points on the flight route unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.

In the Warszawa FIR, the length of the planned DCT segment is not limited.

Change of speed or level

The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence shall be indicated by providing the point followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them. Both quantities are necessary even when only one of them will be changed.

Example:

LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

3.6.4.6 **Zmiana przepisów wykonywania lotów**

Miejsce, w którym jest planowana zmiana przepisów wykonywania lotu należy wskazać poprzez podanie punktu oraz, po odstępie, podanie jednego z następujących skrótów:

VFR – gdy ma nastąpić zmiana z IFR na VFR;

IFR – gdy ma nastąpić zmiana z VFR na IFR.

Przykład:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

UWAGA: w FIR Warszawa nie jest dozwolona zmiana przepisów wykonywania lotów z VFR na IFR nad punktem VFR; np. nie jest dozwolony następujący zapis: EPWAY IFR.

3.6.4.7 **Wznoszenie w przelocie**

Aby określić parametry wznoszenia w przelocie, należy użyć oznacznika C/, a następnie wpisać bez odstępu punkt, od którego rozpocznie się wznoszenie. Po tym punkcie należy umieścić znak „/", po którym bez odstępu należy podać prędkość, która powinna być utrzymywana podczas wznoszenia w przelocie, po czym należy bez odstępów określić dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajęta podczas wznoszenia w przelocie. W przypadku kiedy nie jest określona górna granica wznoszenia w przelocie, należy po podaniu poziomu, od którego rozpocznie się wznoszenie wpisać PLUS.

Przykład:

C/4821N05025W/M082F290F350
C/4821N05025W/M082F290PLUS
C/5202N05033W/M220F580F620

3.6.4.8 **Oznaczenie przepisów wykonywania lotów jako GAT lub OAT, oraz zmiany GAT/OAT lub OAT/GAT**

a) Loty w całości wykonywane jako GAT nie wymagają stosowania oznacznika.

b) Loty w całości wykonywane jako OAT wymagają wprowadzenia oznacznika OAT po pierwszym punkcie trasy.

c) Loty ze zmianą GAT/OAT lub OAT/GAT wymagają wprowadzenia oznacznika GAT lub OAT po pierwszym punkcie, od którego planowana jest zmiana.

OAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu OAT.

GAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu GAT.

Przykład:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...
...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

3.6.4.9 **Użycie oznacznika STAY w planowanej trasie lotu**

Oznacznik STAY precyzuje miejsce i czas wykonywania czynności specjalnej planowanej podczas lotu, np. tankowanie w powietrzu, fotografowanie, loty treningowe w okolicy lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej – low pass, touch and go.

UWAGA: nie jest dozwolone stosowanie oznacznika STAY dla opóźnień lotniskowych.

Szczegółowe informacje dotyczące użycia oznacznika STAY/STAYINFO znajdują się w podręczniku IFPS Users Manual.

Użycie oznacznika STAY dozwolone jest tylko w planach lotów dla operacji lotniczych, których planowana trasa lotu w całości znajduje się w IFPZ.

W planowanej trasie lotu dopuszcza się użycie maksymalnie dziewięciu oznaczników STAY.

W celu określenia miejsca, w którym wykonywana będzie czynność specjalna (opisana po oznaczniku STAYINFO w polu 18 planu lotu) należy w trasie lotu wpisać oznacznik STAY pomiędzy punktami rozpoczęcia i zakończenia czynności. Oznacznik STAY powinien zawierać numer sekwencyjny użytego oznacznika (od 1 do 9) i po znaku „/" czas trwania planowanego zadania w formacie: hhmm.

Przykład:

GRU STAY1/0100 GRU
GRU STAY2/0030 BIBKA

UWAGA 1: czas trwania czynności specjalnej nie może być dłuższy niż całkowity przewidywany czas przelotu ani dłuższy niż całkowity zapas paliwa podany w polu 19 (E/ - Endurance).

46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

Change of flight rules

The point at which the change of flight rules is planned shall be indicated by providing the point followed by a space and one of the following:

VFR – if from IFR to VFR;

IFR – if from VFR to IFR.

Example:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

NOTE: in the Warszawa FIR, a change of flight rules from VFR to IFR over VFR point is not permitted; for example, the following entry is not allowed: EPWAY IFR

Cruise climb

In order to specify the parameters of cruise climb, use the indicator C/, then the point at which cruise climb is planned to start. After this point, insert "/," then the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb. If no upper limit of cruising climb is defined, insert the word PLUS preceded by the level above which cruise climb is planned, without a space between them.

Example:

C/4821N05025W/M082F290F350
C/4821N05025W/M082F290PLUS
C/5202N05033W/M220F580F620

Indication of flight type as GAT or OAT and of change from GAT to OAT or from OAT to GAT

Flights conducted wholly as GAT do not require the use of an indicator.

Flights conducted wholly as OAT require the insertion of an OAT indicator after the first point of the route.

Flights involving a change from GAT to OAT or from OAT to GAT require the insertion of a GAT or OAT indicator after the first point from which the change is planned.

OAT – indicates the commencement of an OAT portion of the flight.

GAT – indicates the commencement of a GAT portion of the flight.

Example:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...
...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

Use of the STAY indicator in the planned flight route

The STAY indicator specifies the site and time of a planned special en-route activity such as air-to-air refuelling, photographic missions, training flights in the vicinity of an aerodrome or operating site – low pass, touch and go.

NOTE: it is not allowed to use a STAY indicator for airport delays.

Detailed information on the use of the STAY/STAYINFO indicator can be found in the IFPS Users Manual.

The STAY indicator shall only be used for those flights that are wholly within the IFPZ.

A maximum of 9 STAY indicators may be used on a planned flight route.

To indicate the site where a special activity will be carried out (described after the indicator STAYINFO in item 18 of the flight plan) enter the indicator STAY between the start and end point of the activity. The STAY indicator shall contain a sequence number (from 1 to 9) followed by a "/", then the duration of the planned task in the format: hhmm.

Example:

GRU STAY1/0100 GRU
GRU STAY2/0030 BIBKA

NOTE 1: the duration of a special activity shall not exceed the total estimated elapsed time or the fuel endurance entered in item 19 (E/ - Endurance).

	UWAGA 2: czynność specjalna może być rozpoczęta i zakończona w tym samym punkcie.	**NOTE 2:** a special activity may be commenced and terminated at the same point.
3.7	**Pole 16 – lotnisko docelowe i całkowity przewidywany czas przelotu oraz lotnisko/a zapasowe dla lotniska docelowego**	**Item 16 – destination aerodrome and total estimated elapsed time, destination alternate aerodrome(s)**
3.7.1	Należy wskazać lotnisko lub miejsce wykonania operacji lotniczej, w którym statek powietrzny zamierza lądować (w przypadku balonów załogowych spodziewane miejsce lądowania):	Indicate the aerodrome or operating site at which the aircraft intends to land (for manned balloons expected landing site):
a)	wpisując przydzielony przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska lub lądowiska, określony w ICAO Doc 7910, lub	by inserting the four-letter ICAO location indicator of the aerodrome or airfield as specified in ICAO Doc 7910, or
b)	jeżeli dla lotniska docelowego nie został przydzielony wskaźnik lokalizacji ICAO lub lądowanie nie odbywa się na lotnisku lub lądowisku, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEST/.	by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the destination aerodrome or the landing is not performed at an aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the destination aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator DEST/.
3.7.2	Po wskaźniku miejsca lądowania należy bez odstępu wpisać za pomocą czterech cyfr całkowity przewidywany czas przelotu. Czterocyfrowy oznacznik uzyskać można poprzez odpowiednie wpisanie „0”, gdy jest to konieczne.	After the landing site indicator, insert the total estimated elapsed time without a space using 4 figures. Ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary.
3.7.3	Należy wskazać nie więcej niż dwa lotniska zapasowe:	Indicate not more than two alternate aerodromes:
a)	wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji lotniska zapasowego, określony w ICAO Doc 7910, lub	by inserting ICAO four-letter indicator of the alternate aerodrome or operating site as specified in ICAO Doc 7910, or
b)	jeżeli dla lotniska zapasowego nie został przydzielony oznacznik lokalizacji ICAO, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska zapasowego lub miejsce wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku ALTN/.	by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the alternate aerodrome, whereas the name of the location of the alternate aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator ALTN/.
3.8	**Pole 18 – inne informacje**	**Item 18 – other information**
3.8.1	Należy umieścić dodatkowe informacje odnoszące się do pól planu lotu od 7 do 16 lub inne informacje, które są niezbędne. Należy użyć podanych poniżej oznaczników zgodnie z kolejnością podaną poniżej, po każdym z nich umieszczając symbol „/”, a następnie odpowiedni zapis.	Insert additional information referring to flight plan items from 7 to 16 and other necessary information. Use the indicators defined hereunder in the sequence shown hereunder followed by a “/” and the information to be recorded.
3.8.2	Należy umieścić „0” w przypadku braku dodatkowych informacji do umieszczenia w polu 18 planu lotu.	Insert “0” if no other information is available for insertion in item 18.
3.8.3	**STS/** – status. Po wpisaniu tego oznacznika należy podać przyczynę szczególnego traktowania przez organy ATS zgodnie z wymienionymi poniżej oznacznikami. Możliwe jest użycie więcej niż jednego oznacznika statusu. Należy je podać z odstępami pomiędzy nimi.	**STS/** – status. After this indicator, insert the reason for special handling by ATS in the form of the appropriate indicators defined hereunder. More than one status indicator may be used. They shall be separated by spaces.
	ALTRV – lot wykonywany z rezerwacją wysokości.	**ALTRV** – flight operated in accordance with an altitude reservation.
	ATFMX – lot wyłączony z regulacji ATFM; zgodę na wyłączenie z regulacji ATFM uzyskać można zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2; w przypadku uzyskania wyłączenia z regulacji ATFM należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu; automatycznemu wyłączeniu z regulacji podlegają loty ze statusem: HEAD, FFR, MEDEVAC i SAR.	**ATFMX** – flight exempted from ATFM measures; approval for exemption from ATFM measures may be obtained in accordance with the procedure and under conditions specified in point 8.2; in case of exemption from ATFM measures, indicate the reason for this status in item 18 of the flight plan preceded by RMK/; flights qualifying for automatic exemption from ATFM measures are: HEAD, FFR, MEDEVAC and SAR.
	UWAGA: w przypadku nieuprawnionego użycia oznacznika STS/ATFMX plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:	**NOTE:** unauthorized use of the STS/ATFMX indicator will result in the flight plan not being accepted by Polish air traffic services, which will lead to the denial of ATC clearance for the flight operation until:
a)	uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od Supervisora ATM (SUP ATM) na użycie tego oznacznika, lub	the operator obtains clearance from the ATM Supervisor (ATM SUP) to use this indicator, or
b)	dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).	the operator updates the flight plan (by removing the unlawfully used indicator).
	FFR – lot związany ze zwalczaniem pożarów. Ten status może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego biorącego udział w akcji ratowniczej, podczas pożaru po uzgodnieniu z właściwym organem Państwowej Straży Pożarnej lub odpowiednim dyrektorem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, w przypadku pożaru terenu przez niego zarządzanego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.	**FFR** – flight engaged in firefighting. This status may be reported by the flight crew to an ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command involved in the rescue operation during a fire, after coordination with the appropriate unit of the State Fire Service or the relevant director of the State Forest Enterprise ‘Lasy Państwowe’ in the event of a fire within the area managed by them. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
	FLTCK – lot kontrolny w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych.	**FLTCK** – flight check for calibration of navaids.
	HAZMAT – lot z materiałami niebezpiecznymi.	**HAZMAT** – flight carrying hazardous material.
	HEAD – lot statku powietrznego, wykonywany w misji oficjalnej, na pokładzie którego znajdują się:	**HEAD** – flight carrying on official mission:
a)	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, lub	the President of the Republic of Poland, or
b)	Prezes Rady Ministrów, lub	the Prime Minister of Poland,
c)	Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, lub	the Speaker of the Sejm of the Republic of Poland;
d)	Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, lub	the Speaker of the Senate of the Republic of Poland;

e) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w lit. a)-d) z państw obcych. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.

HOSP – lot medyczny zadeklarowany przez władze medyczne. W szczególnych przypadkach możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.

HUM – lot wykonywany w misji humanitarnej. Wszystkie loty przylatujące lub odlatujące do/z FIR Warszawa deklarujące ten status muszą dodatkowo umieścić w polu 18 planu lotu potwierdzenie posiadania zezwolenia ONZ na użycie takiego statusu poprzez użycie zapisu RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service). Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.

MEDEVAC – lot wykonywany jako ewakuacja medyczna w sytuacjach zagrożenia życia. Status ten może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.

NONRVSM – lot statku powietrznego nie spełniającego wymagań RVSM, ale zamierzającego wykonać lot w przestrzeni powietrznej RVSM.

SAR – lot w misji poszukiwawczo-ratowniczej. Status ten nadawany jest przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Lot o takim statusie podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.

STATE – lot w służbie wojskowej, policyjnej lub celnej. Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie zwolnienia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.

Inne przyczyny szczególnego traktowania przez służby ATS są określane po oznaczniku RMK/.

3.8.4 **PBN/** – możliwości RNAV lub RNP. Należy podać tyle oznaczników, ile ma zastosowanie do lotu – maksymalnie 8, tj. całkowita liczba znaków nie może przekraczać 16.

SPECYFIKACJA RNAV

A1 – RNAV 10 (RNP 10);
B1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 5;
B2 – RNAV 5 GNSS;
B3 – RNAV 5 DME/DME;
B4 – RNAV 5 VOR/DME;
B5 – RNAV 5 INS lub IRS;
B6 – RNAV 5 LORAN C;
C1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 2;
C2 – RNAV 2 GNSS;
C3 – RNAV 2 DME/DME;
C4 – RNAV 2 DME/DME/IRU;
D1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 1;
D2 – RNAV 1 GNSS;
D3 – RNAV 1 DME/DME;
D4 – RNAV 1 DME/DME/IRU;

SPECYFIKACJA RNP

L1 – RNP 4;
O1 – wszystkie czujniki dozwolone w podstawowej RNP 1;
O2 – podstawowa RNP 1 GNSS;
O3 – podstawowa RNP 1 DME/DME;
O4 – podstawowa RNP 1 DME/DME/IRU;
S1 – RNP APCH;
S2 – RNP APCH z BARO-VNAV;
T1 – RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne upoważnienie);
T2 – RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne upoważnienie).

3.8.5 **NAV/** – dane szczególnego znaczenia odnośnie wyposażenia nawigacyjnego, inne niż te określone w PBN/. Po tym oznaczniku podać również system wspomagający GNSS, jeśli występuje, z odstępem między dwiema lub więcej metodami wspomagania, np. NAV/GBAS SBAS (jeśli w polu 10 użyto oznacznika G).

persons notified by diplomatic means to the office serving the Minister in charge of foreign affairs, who are equivalents of the persons mentioned in letters a)-d), from foreign states. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.

HOSP – medical flight declared by medical authorities. In exceptional cases, exemption from ATFM regulations may be obtained in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.

HUM – flight operating on a humanitarian mission. All flights arriving at or departing from the Warszawa FIR declaring this status must additionally include the confirmation of UN approval to use this status in item 18 of the flight plan, using the entry RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service) in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.

MEDEVAC – flight conducted for a life critical medical emergency evacuation. This status can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.

NONRVSM – non-RVSM capable aircraft intending to operate in RVSM airspace.

SAR – flight engaged in a search and rescue mission. This status is assigned by the civil-military search and rescue coordination centre. It can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.

STATE – flight engaged in military, customs or police services. Exemption from ATFM measures may be obtained for a flight with this status in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.

Other reasons for special treatment by ATS are specified after the indicator RMK/.

PBN/ – RNAV or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

RNAV SPECIFICATION

A1 – RNAV 10 (RNP 10);
B1 – RNAV 5 all permitted sensors;
B2 – RNAV 5 GNSS;
B3 – RNAV 5 DME/DME;
B4 – RNAV 5 VOR/DME;
B5 – RNAV 5 INS or IRS;
B6 – RNAV 5 LORAN C;
C1 – RNAV 2 all permitted sensors;
C2 – RNAV 2 GNSS;
C3 – RNAV 2 DME/DME;
C4 – RNAV 2 DME/DME/IRU;
D1 – RNAV 1 all permitted sensors;
D2 – RNAV 1 GNSS;
D3 – RNAV 1 DME/DME;
D4 – RNAV 1 DME/DME/IRU;

RNP SPECIFICATION

L1 – RNP 4;
O1 – basic RNP 1 all permitted sensors;
O2 – basic RNP 1 GNSS;
O3 – basic RNP 1 DME/DME;
O4 – basic RNP 1 DME/DME/IRU;
S1 – RNP APCH;
S2 – RNP APCH with BARO-VNAV;
T1 – RNP AR APCH with RF (special authorisation required);
T2 – RNP AR APCH without RF (special authorisation required).

NAV/ – significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS (if the indicator G has been used in item 10).

3.8.6 **COM/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności, nieokreślone w polu 10a.

COM/ – indicate communication equipment and capabilities not specified in item 10a.

3.8.7 **DAT/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie przesyłu danych, nieokreślone w polu 10a.

DAT/ – indicate data equipment and capabilities not specified in item 10a.

3.8.8 **SUR/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania, nie określone w polu 10a. Należy podać tyle specyfikacji RSP, ile jest potrzebnych do lotu, używając oznacznika(ów) bez odstępów. Wielokrotne specyfikacje RSP oddzielić odstępami, np. *RSP180 RSP400*.

SUR/ – indicate surveillance applications or capabilities not specified in item 10b. Indicate as many RSP specifications as apply to the flight, using indicator(s) with no space. Separate multiple RSP specifications with a space, e.g. *RSP180 RSP400*.

3.8.9 **DEP/** – po tym oznaczniku należy podać nazwę lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne, jeżeli w polu 13 planu lotu wpisano ZZZZ. Jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza i w polu 13 planu lotu wpisano AFIL, należy wpisać miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu.

DEP/ – after this indicator, enter the name of the aerodrome or operating site and its geographical coordinates if ZZZZ is inserted in item 13 of the flight plan. If the flight plan is submitted in the air and AFIL is inserted in item 13 of the flight plan, insert the location from which additional flight information can be obtained if needed.

3.8.10 **DEST/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy podać nazwę i lokalizację lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz podać jego współrzędne geograficzne.

DEST/ – if ZZZZ is inserted in item 16, enter the name and location of the destination aerodrome or operating site, and enter its geographical coordinates.

3.8.11 **DOF/** – po tym oznaczniku należy podać datę rozpoczęcia operacji lotniczej w postaci sześciu cyfr (YYMMDD, gdzie YY oznacza rok, MM miesiąc, a DD dzień), np. *DOF/201017*.

DOF/ – after this indicator, enter the date of the start of flight operation in a six-figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day), e.g. *DOF/201017*.

3.8.12 **REG/** – po tym oznaczniku należy wpisać znaki rejestracyjne statku powietrznego, jeżeli różnią się od znaku rozpoznawczego podanego w polu 7 planu lotu. W przypadku lotów grupowych należy wpisać znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu.

REG/ – after this indicator, insert the registration mark of the aircraft if different from the aircraft identification in item 7 of the flight plan. For formation flights, insert the registration marks of all aircraft in the formation starting from the leader, separated by a space.

UWAGA: w przypadku lotów statków powietrznych posiadających zezwolenie na operacje RVSM konieczne jest umieszczenie w polu 18 planu lotu po oznaczniku REG/ znaków rejestracyjnych statku powietrznego, nawet w przypadku wcześniejszego umieszczenia ich w polu 7 planu lotu.

NOTE: for RVSM-approved aircraft, it is necessary to insert the aircraft registration marks in item 18 of the flight plan after the indicator REG/, even if they were previously inserted in item 7 of the flight plan.

3.8.13 **EET/** – w przypadku planu lotu na lot, podczas którego ma nastąpić przecięcie granicy FIR należy po oznaczniku EET wpisać nazwę znaczącego punktu nawigacyjnego, oznacznik FIR, do którego następuje wlot, lub współrzędne geograficzne, a po nim bez odstępu przewidywany czas dolotu do punktu przekroczenia granicy. W przypadku przekroczenia granicy kilku FIR należy dokonać wpisu dla każdego z nich, z zachowaniem odstępu pomiędzy wpisami, np. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*.

EET/ – in the case of a flight plan for a flight that involves crossing the FIR boundary, after the EET indicator, insert the name of a significant navigation point, indicator of the FIR of entry, or geographical coordinates, followed by the estimated time of arrival at the border crossing point without any spaces. In the case of crossing the boundaries of multiple FIRs, make an entry for each of them with spaces between entries, e.g. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*.

UWAGA: dla operacji lotniczej, podczas której następuje wlot w przestrzeń powietrzną FIR Warszawa wymagane jest podanie po oznaczniku EET oznacznika FIR Warszawa oraz czasu dolotu do punktu przekroczenia granicy FIR, np. *EET/EPWW0315*.

NOTE: for flights involving entry into the airspace of the Warszawa FIR it is required to provide the indicator for Warszawa FIR after the EET indicator, followed by the estimated time of arrival at the FIR boundary crossing point, e.g. *EET/EPWW0315*.

3.8.14 **SEL/** – należy wpisać kod SELCAL, jeżeli został przydzielony (w FIR Warszawa podawanie kodu SELCAL nie jest wymagane).

SEL/ – insert the SELCAL Code for aircraft so equipped (in the Warszawa FIR, SELCAL code is not required).

3.8.15 **TYP/** – należy wpisać typ statku powietrznego. W przypadku lotów grupowych należy podać typy i liczbę wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, w kolejności analogicznej do zastosowanej podczas zapisu REG/ w polu 18 planu lotu. W przypadku gdy w locie uczestniczy więcej niż jeden statek powietrzny danego typu, należy przed oznacznikiem typu bez odstępu podać ich liczbę, np. *TYP/2F15 5F5 3B2*.

TYP/ – insert the type of aircraft. For formation flights, enter the types and number of all aircraft in the formation, in the same order as used after the REG/ indicator in item 18 of the flight plan. If more than one aircraft of a certain type participates in the flight, insert the number before the type indicator without spaces, e.g. *TYP/2F15 5F5 3B2*.

3.8.16 **CODE/** – należy wpisać adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego, składającego się z sześciu znaków szesnastkowego systemu znaków), gdy tego wymaga właściwa władza ATS.

CODE/ – insert the aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority.

3.8.17 **DLE/** – należy wskazać planowane opóźnienie na trasie lub w strefie oczekiwania. Należy podać znaczący(e) punkt(y) nawigacyjny(e) trasy, gdzie planowane jest opóźnienie, następnie po znaku „/" czas trwania opóźnienia za pomocą 4 cyfr w formacie hhmm, np. DLE/MDG0030.

DLE/ – indicate the planned en-route delay or holding. Insert significant navigation point(s) where the delay is planned, followed by a "/" and the length of delay in four digits using the format hhmm, e.g. DLE/MDG0030.

3.8.18 **OPR/** – należy podać oznacznik ICAO lub nazwę użytkownika statku powietrznego, jeżeli jest inny niż wynikający z oznacznika ICAO podanego w polu 7 planu lotu.

OPR/ – indicate the ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the ICAO designator in item 7 of the flight plan.

3.8.19 **ORGN/** – należy wpisać adres AFTN, IATA Type-B lub inne dane kontaktowe nadawcy.

ORGN/ – insert the AFTN or IATA Type-B address, or other contact details of the originator.

3.8.20 **PER/** – należy wpisać jedną z następujących liter: A, B, C, D, E, H, określającą dane o osiągach statku powietrznego, opisane w Procedurach służb żeglugi powietrznej – operacje statków powietrznych (PANS-OPS, Doc 8168), tom I – Procedury lotu.

PER/ – insert one of the following letters: A, B, C, D, E, H, indicating aircraft performance data as specified in the Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures.

3.8.21 **ALTN/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy wpisać nazwę lotniska lub lotnisk zapasowych albo miejsca docelowego wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne.

ALTN/ – if ZZZZ is inserted in item 16 of the flight plan, insert the name of alternate aerodrome(s) or destination operating site and its geographical coordinates.

3.9.7	W przypadku lotów stanowiących przewóz lotniczy, podczas których następuje przekroczenie granicy państwowej nie stanowiącej granicy wewnętrznej strefy Schengen, podczas których następuje lądowanie handlowe, należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić informację na temat przewozu ładunku i/lub poczty zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 oraz identyfikator alfanumeryczny nadany przewoźnikowi (ACC3), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 z późn. zm.	For air transport flights crossing a state border which is not an inner border of the Schengen area and where commercial landing occurs, it is necessary to include in item 18 of the flight plan information regarding the transport of cargo and/or mail in accordance with Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as well as the alphanumeric identifier assigned to the carrier (ACC3), in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015, as amended.
3.9.8	W przypadku lotów, na które wydane zostały zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a które ze względów operacyjnych zmieniły swój znak wywoławczy (np.: w celu uniknięcia tzw. “callsign confusion”) należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić identyfikator rejsu zgodny z wydanym zezwoleniem.	For flights for which permissions have been issued by the President of the Civil Aviation Authority and which have changed their call sign for operational reasons (e.g. to avoid callsign confusion), it is necessary to include the flight identifier, in accordance with the issued permission, in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
3.9.9	W przypadku planu lotu na wykonanie części lotu należy po oznaczniku RMK/ podać informację, którego segmentu trasy lotu dotyczy plan lotu, oraz podać punkt/y początkowy i/lub końcowy tego segmentu zgodnie z pkt.1.3.3.	In the case of a flight plan for a portion of flight, it is necessary to provide, after the indicator RMK/, information specifying the flight segment, the flight plan refers to, as well as the initial and/or final point of that segment, in accordance with point 1.3.3.
3.9.10	W FIR WARSZAWA dla operacji lotniczych wykonywanych jako OAT w polu 18 planu lotu należy po oznaczniku RMK/ umieścić zapis OAT OVER POLAND.	In the WARSZAWA FIR for flight operations conducted as operational air traffic (OAT), the entry OAT OVER POLAND shall be inserted in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
3.9.11	Na wypadek konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących planowanego lotu, przedstawiający plan lotu powinien zapewnić możliwość nawiązania kontaktu z załogą przed lotem. Preferowany sposób zapewnienia kontaktu to podanie w polu 18 planu lotu numeru telefonicznego.	In the event that additional information regarding the planned flight needs to be obtained, the originator of the flight plan should provide the means of contacting the crew before the flight. The preferred method of ensuring contact is to provide a telephone number in item 18 of the flight plan.
3.10	**Pole 19 – miejsce na dodatkowe wymagania**	**Item 19 – supplementary information**
3.10.1	Po oznaczniku E/: wpisać czterocyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.	After E/: insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.
3.10.2	Po oznaczniku P/: wpisać całkowitą liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, lub TBN gdy całkowita liczba osób nie jest znana w czasie składania planu lotu.	After P/: insert the total number of persons (passengers and crew) on board, or TBN if the total number of persons is not known at the time of filing the flight plan.
3.10.3	Po oznaczniku R/:	After R/:
a)	skreślić U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna;	cross out U if UHF on frequency 243.00 MHz is not available;
b)	skreślić V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna;	cross out V if VHF on frequency 121.500 MHz is not available;
c)	skreślić E, jeżeli awaryjna radiolatarnia pokładowa (ELT) nie jest dostępna.	cross out E if emergency location transmitter (ELT) is not available.
3.10.4	Po oznaczniku S/:	After S/:
a)	skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania;	cross out all indicators if survival equipment is not carried;
b)	skreślić P, jeżeli nie ma polarnego wyposażenia do przetrwania;	cross out P if polar survival equipment is not carried;
c)	skreślić D, jeżeli nie ma pustynnego wyposażenia do przetrwania;	cross out D if desert survival equipment is not carried;
d)	skreślić M, jeżeli nie ma morskiego wyposażenia do przetrwania;	cross out M if maritime survival equipment is not carried;
e)	skreślić J, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania w dżungli.	cross out J if jungle survival equipment is not carried.
3.10.5	Po oznaczniku J/:	After J/:
a)	skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia w kamizelki;	cross out all indicators if life jackets are not carried;
b)	skreślić L, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w źródło światła;	cross out L if life jackets are not equipped with lights;
c)	skreślić F, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w środki fluorescencyjne;	cross out F if life jackets are not equipped with fluorescein;
d)	skreślić U lub V lub obie, jak w przypadku oznacznika R/ wyżej, dla podania wyposażenia kamizelek w urządzenia radiowe.	cross out U and/or V; as in R/ (above) to indicate radio capability of jackets, if any.
3.10.6	Po oznaczniku D/:	After D/:
a)	skreślić wskaźniki D i C, jeżeli nie ma tratw lub wpisać liczbę tratw i całkowitą pojemność wszystkich posiadanych tratw wyrażoną liczbą osób;	cross out indicators D and C if no dinghies are carried or total capacity, in persons, of all dinghies carried;
b)	skreślić oznacznik C, jeżeli tratwy nie mają pokryć;	cross out indicator C if dinghies are not covered;
c)	wpisać kolor posiadanych tratw.	insert colour of dinghies if carried.
3.10.7	Po oznaczniku A/: wpisać kolor statku powietrznego i jego charakterystyczne oznaczenia.	After D/: insert colour of aircraft and significant markings.
3.10.8	Po oznaczniku N/(UWAGI): skreślić wskaźnik N, jeżeli nie ma uwag, lub podać inne posiadane urządzenia ratunkowe i uwagi odnośnie do tego sprzętu.	After N/(REMARKS): cross out indicator N if no remarks, or insert any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.
3.10.9	Po oznaczniku C/: wpisać nazwisko dowódcy statku powietrznego.	After C/: insert name of pilot-in-command.
	W miejscu „Złożony przez” wpisać nazwę organu lub jednostki lub nazwisko osoby przedstawiającej plan lotu.	In the FILED BY field, insert the name of the authority or unit or the name of the person filing the flight plan.
	Miejsce na dodatkowe wymagania – wpisać, jeżeli dotyczy.	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS – fill in if applicable.

3.11 Aby otrzymać Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) na podstawie nadesłanego planu lotu, należy zaznaczyć odpowiednie pole wyboru w prawym dolnym rogu formularza opublikowanego w ENR 1.10 AIP IFR POLSKA oraz dopisać adres e-mail, na który PIB ma zostać wysłany.

To receive a Pre-flight Information Bulletin (PIB) based on the submitted flight plan, tick the appropriate box in the bottom right corner of the form published in ENR 1.10 AIP POLAND, and provide the e-mail address to which the PIB shall be sent.

4. DYSTRYBUCJA PLANÓW LOTÓW

FLIGHT PLAN DISTRIBUTION

4.1 IFPS jest jedynym źródłem dystrybucji planów lotów przedstawianych na operacje lotnicze wykonywane w całości lub w części według przepisów IFR/GAT oraz wykonywane w całości lub w części w IFPZ dla wszystkich organów ATS w strefie IFPZ.

IFPS is the sole source for the distribution to ATS units within the IFPZ of flight plans for operations conducted wholly or partly as IFR/GAT flights and conducted wholly or partly within the IFPZ.

UWAGA: w FIR Warszawa plany lotów na krajowe loty OAT/GAT i GAT/OAT mogą być dystrybuowane bezpośrednio na adres AFTN: EPWWZEZX, z pominięciem IFPS.

NOTE: in the Warszawa FIR, flight plans for domestic OAT/GAT and GAT/OAT flights may be distributed directly to the AFTN address: EPWWZEZX, bypassing the IFPS.

4.2 Niestosowanie się do zasad planowania lotów w FIR Warszawa może spowodować odrzucenie planu lotu przez polskie organy ATS oraz brak możliwości wykonania operacji lotniczej, nawet pomimo wcześniejszej akceptacji takiego planu przez IFPS.

Failure to comply with flight planning principles in the Warszawa FIR may result in the rejection of the flight plan by Polish ATS units and the inability to carry out the flight, even if the plan has been previously accepted by the IFPS.

4.3 Biura Odpraw Załóg (ARO) na terenie Polski przyjmują plany lotów zgodne z formularzem planu lotu ICAO. Biura Odpraw Załóg mogą odrzucić plan lotu niespełniający wymogów dotyczących formy i zawartości formularza ICAO.

The ATS Reporting Offices (AROs) in Poland accept flight plans in accordance with the ICAO flight plan form. The ATS Reporting Offices may reject a flight plan that does not meet the requirements regarding the format and content of the ICAO flight plan form.

4.4 Biura Odpraw Załóg przyjmują plany lotów (IFR i VFR):

The ATS Reporting Offices accept flight plans (IFR and VFR) as follows:

a) telefonicznie;
- by telephone;

b) za pośrednictwem e-mail: **aro@pansa.pl**;
- by e-mail: **aro@pansa.pl**;

c) w wersji elektronicznej z wykorzystaniem systemu Integrated Web Briefing (IWB) dostępnym pod adresem: **iwb.pansa.pl**;
- in electronic format through the Integrated Web Briefing (IWB) at: **iwb.pansa.pl**;

d) za pośrednictwem sieci AFTN;
- via AFTN;

e) faksem;
- by fax;

f) poprzez stosowne aplikacje internetowe;
- through relevant online applications;

g) przedstawiane osobiście w Biurach Odpraw Załóg.
- filed in person at the ATS Reporting Offices.

UWAGA: użytkownik przestrzeni powietrznej bezpośrednio przed wykonaniem operacji lotniczej zobowiązany jest do upewnienia się, czy przedstawiony przez niego plan lotu nie został odrzucony.

NOTE: the airspace user is responsible for ensuring before flight that their submitted flight plan has not been rejected.

Trasa lotu na i poniżej FL 95, zawarta w przyjętym przez Biuro Odpraw Załóg planie lotu, nie jest weryfikowana pod względem kolizyjności z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest zweryfikowanie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Biuro Odpraw Załóg umożliwia użytkownikom przestrzeni powietrznej samodzielne sprawdzenie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej, wykorzystując do tego celu funkcjonalność systemu Integrated Web Briefing (iwb.pansa.pl). Informacje o dostępności przestrzeni powietrznej są publikowane w dokumentach AUP/UUP oraz dostępne poprzez kontakt telefoniczny z zespołem ASM3 (tel.: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-5735).

The flight route contained in the flight plan accepted by an ATS Reporting Office, at and below FL 95, is not verified for risk of conflict with active airspace structures. It is the responsibility of the pilot-in-command to verify the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structures. An ATS Reporting Office enables airspace users to independently check the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structure elements using the functionality of the Integrated Web Briefing system (iwb.pansa.pl). Information on airspace availability is published in the AUP/UUP and is available through telephone contact with the ASM3 team (phones: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-5735).

4.5 Przedstawienie planu lotu wymagane jest dla:

The submission of a flight plan is required for the following flights:

a) lotów w całości lub w części wykonywanych według przepisów IFR;
flights conducted wholly or partly under IFR;

b) lotów VFR:
VFR flights:

- w całości lub w części wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej,
- conducted wholly or partly in controlled airspace,

- zaplanowanych do wykonania w nocy, jeżeli ich wykonanie wiąże się z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska,
- planned to operate at night if leaving the vicinity of an aerodrome,

- dla których ma być zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa,
- for which flight information service and alerting service is to be provided;

- międzynarodowych z przekroczeniem granicy państwowej stanowiącej granicę zewnętrzną strefy Schengen,
- international flights crossing the state border that serves as the external border of the Schengen Area,

- zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem ENR 5.2.3 pkt 2.
- planned wholly or partly in the ADIZ, subject to ENR 5.2.3 point 2.

UWAGA 1: nie zaleca się ponownego przesyłania nowego planu lotu, o ile plan lotu przedstawiony na ten sam lot nie został zakończony lub unieważniony.

NOTE 1: it is not recommended to submit a new flight plan unless the previous flight plan for the same flight has been closed or cancelled.

UWAGA 2: w FIR Warszawa każdy przedstawiony plan lotu może dotyczyć wyłącznie jednego lotu (od startu do lądowania statku powietrznego). Oznacza to, że wykonanie więcej niż jednego lotu na podstawie tego samego planu lotu jest niedozwolone.

NOTE 2: in the Warszawa FIR, each submitted flight plan can only refer to one flight (from take-off to landing of an aircraft). This means that conducting more than one flight based on the same flight plan is not permitted.

	UWAGA 3: statek powietrzny znajduje się w sąsiedztwie lotniska, gdy wykonuje lot w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub go opuszcza (SERA art. 2 pkt 9 i 10).	**NOTE 3:** an aircraft is considered to be in the vicinity of an aerodrome when it is flying in the aerodrome traffic circuit, entering or leaving the circuit (SERA Article 2 (9) and (10)).
	UWAGA 4: jeżeli lot odbywa się z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej, na którym nie ma służby ATC, zapewnienie służby alarmowej i służby informacji powietrznej, oprócz przedstawienia planu lotu, wymaga dodatkowo od dowódcy statku powietrznego aktywacji/uruchomienia planu lotu. Aktywacja/uruchomienie planu lotu odbywa się poprzez podanie godziny startu:	**NOTE 4:** when a flight is carried out from an aerodrome or operating site where ATC is not provided, the provision of alerting service and flight information service requires the pilot-in-command additionally to open/ activate a flight plan. A flight plan is opened/activated by providing the take-off time:
	- telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO),	- by phone to an ATS Reporting Office (ARO),
	- przez radio lub telefon do właściwego ośrodka FIS.	- by radio or phone to the relevant FIS unit.
	UWAGA 5: w przypadku lotów VFR w przestrzeni klasy G, w ADIZ wymagane jest zgodnie z pkt 3.9.1 wpisanie w planie lotu oznacznika ADIZ oraz dodatkowo powiadomienie bezpośrednio przed startem organu ATS, odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot (właściwy terytorialnie ośrodek FIS).	**NOTE 5:** for VFR flights in Class G airspace within the ADIZ, it is required, according to point 3.9.1, to include the indicator ADIZ in the flight plan and additionally notify the ATS unit responsible for the airspace where the flight will be conducted (the territorially competent FIS unit) immediately before take-off.
	UWAGA 6: w strefach ADIZ, za zgodą właściwego organu (Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-766) dopuszcza się loty statków powietrznych, które nie posiadają wyposażenia umożliwiającego utrzymanie dwustronnej łączności z organami ATC, bez złożenia planu lotu i po poinformowaniu organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska o lokalizacji i czasie lotów.	**NOTE 6:** within an ADIZ, with the permission of a relevant military unit (Air Operations Centre – Air Component Command, phone: +48-261-828-766), flights of aircraft without equipment enabling two-way radio communication with ATC units are permitted without a filed flight plan. In such a case, the ATS unit responsible for the area in which the flight is to be conducted or AMC Poland shall be notified of the location and time of flights.
4.6	Przedstawienia planu lotu nie wymagają loty:	The submission of a flight plan is not required for the following flights:
a)	wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, z wyjątkiem zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem punktu 4.5, UWAGA 6;	VFR flights conducted within uncontrolled airspace, except for those planned wholly or partly within an ADIZ, subject to point 4.5, NOTE 6;
b)	międzynarodowe, wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej z przecięciem granicy państwowej nie stanowiącej granicy zewnętrznej strefy Schengen;	international VFR flights conducted within uncontrolled airspace, crossing a state border that does not constitute the external border of the Schengen Area;
c)	wykonywane według przepisów VFR w nocy w sąsiedztwie lotniska;	VFR flights conducted at night in the vicinity of an aerodrome;
d)	loty AIR POLICING;	AIR POLICING flights;
e)	loty spełniające warunki określone w punkcie 4.5, UWAGA 6.	flights that meet the conditions specified in 4.5 point, NOTE 6.
	UWAGA: użytkownicy przestrzeni powietrznej nie są zwolnieni z obowiązku przedstawiania planów lotów na operacje lotnicze z przekroczeniem granicy Polski z krajami strefy Schengen, wykonywane w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), jeżeli taki obowiązek nakładają przepisy tych krajów.	**NOTE:** airspace users are not exempted from the obligation to submit flight plans for flights crossing the Polish border with Schengen area countries, conducted under VFR within uncontrolled airspace, if such obligation is imposed by the regulations of those countries.
4.7	Plan lotu może być przedstawiony z maksymalnym wyprzedzeniem 120 godzin przed EOBT.	Flight plans may be submitted up to a maximum of 120 hours in advance of the EOBT.
4.8	Wyprzedzenie czasowe z jakim należy przestawiać plany lotów to:	The time parameters for the submission of flight plans are as follows:
a)	w przypadku lotów podlegających regulacjom ATFM, planowanych do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT i których trasa planowana jest w całości lub w części w strefie IFPZ – co najmniej 3 godziny przed EOBT;	for flights subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT and the route of which is planned wholly or partly within the IFPZ – at least 3 hours prior to the EOBT;
b)	w przypadku przedstawiania planów lotów na loty niepodlegające regulacjom ATFM, planowane do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;	for flight plans for flights not subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT – at least 1 hour prior to the EOBT;
c)	w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej – co najmniej 30 minut przed EOBT;	for flight plans for flights under VFR planned wholly within uncontrolled airspace – at least 30 minutes prior to the EOBT;
d)	w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości lub w części w przestrzeni powietrznej kontrolowanej – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;	for flight plans for flights under VFR planned wholly or partly within controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;
e)	w przypadku przedstawiania planów lotów na loty planowane według przepisów VFR, podczas których nastąpi przekroczenie granicy FIR Warszawa – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;	for flight plans for flights planned to be conducted under VFR, crossing the Warszawa FIR boundary – at least 1 hour prior to the EOBT;
f)	w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, podczas których planowany jest wlot w przestrzeń kontrolowaną – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;	for flight plans for flights under VFR with planned entry into controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;
g)	w przypadku składania zastępczych planów lotu (RFP) ostatni z nich powinien zostać przedstawiony co najmniej 30 minut przed EOBT.	when filing replacement flight plans (RFPs), the last RFP shall be filed at least 30 min prior to the EOBT;
4.9	Każde opóźnienie w przedstawieniu planu lotu może skutkować jego odrzuceniem.	Any delay in submitting a flight plan may result in its rejection.

4.10 Polskie służby ATS nie ponoszą żadnej odpowiedzialności z tytułu jakichkolwiek konsekwencji wynikających z błędów popełnionych przez użytkownika przy określaniu trasy lotu w planie lotu IFR (wydłużenie czasu trwania i/lub trasy lotu, zwiększone opłaty nawigacyjne, opóźnienie czasów EOBT i ETA itp.).

Polish ATS bear no responsibility for any consequences resulting from errors made by the user in determining the flight route in an IFR flight plan (extended duration and/or route, increased navigation fees, delayed EOBT and ETA, etc.).

5. ZMIANY W PLANIE LOTU

CHANGES TO A FLIGHT PLAN

5.1 **Zmiany w planie lotu przed rozpoczęciem operacji lotniczej**

Changes to a flight plan before flight

5.1.1 Przedstawiony plan lotu w razie potrzeby może podlegać aktualizacji zarówno w zakresie zmian EOBT, jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyłączeniem danych zawartych w tak zwanych “polach kluczowych”, których modyfikacje nie są dopuszczalne:

A submitted flight plan may be updated, if necessary, regarding changes to the EOBT and other data contained in the flight plan, excluding data in the so-called key fields which shall not be modified:

a) znak rozpoznawczy statku powietrznego; — aircraft identification;

b) lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej; — aerodrome of departure or operating site;

c) lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej; — aerodrome of destination or operating site;

d) data lotu. — date of flight.

UWAGA: w praktyce może dojść do akceptowanej zmiany DOF w sytuacji, kiedy nastąpi zmiana EOBT o wartość przesuwającą EOBT na godzinę 00:00 lub późniejszą.

NOTE: in practice, an accepted change to the DOF may occur when the EOBT is shifted to a time at or after 00:00.

5.1.2 Zmiany w planie lotu mogą być dokonywane depeszami DLA lub CHG.

Changes to a flight plan can be made using DLA or CHG messages.

5.1.3 Depeszą DLA możliwa jest zmiana tylko EOBT, przy czym niedozwolona jest zmiana EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego, tzw. „negative delay”. Maksymalne przesunięcie EOBT nie może być większe niż o 20 godzin. Depesza DLA musi zawierać następujące informacje:

The DLA message allows for changes only to the EOBT, while changing the EOBT to an earlier time than originally planned (negative delay) is not allowed. The maximum adjustment of the EOBT cannot exceed 20 hours. The DLA message must include the following information:

a) pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego; — item 7 – aircraft identification;

b) pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT; — item 13 – departure aerodrome and new revised EOBT;

c) pole 16 – lotnisko docelowe; — item 16 – destination aerodrome;

d) pole 18 – tylko datę lotu. — item 18 – date of flight only.

5.1.3.1 Dla lotów podlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 15 minut.

For flights subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 15 minutes shall be reported.

5.1.3.2 Dla lotów niepodlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 30 minut.

For flights not subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 30 minutes shall be reported.

5.1.3.3 W przypadku konieczności zmiany EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego należy unieważnić plan lotu depeszą CNL i przedstawić nowy plan lotu ze zmienionym EOBT.

If it is necessary to change the EOBT to an earlier time than originally planned, the flight plan must be cancelled using a CNL message, and a new flight plan with the revised EOBT shall be submitted.

5.1.4 Depeszą CHG możliwe są zmiany zarówno EOBT (z zastrzeżeniami jak w pkt 5.1.3), jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyjątkiem danych zawartych w polach kluczowych. Depesza CHG musi zawierać następujące informacje:

The CHG message allows for changes to both the EOBT (with the restrictions mentioned in point 5.1.3) and other data contained in the flight plan, excluding data in the key items. The CHG message must include the following information:

a) pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego; — item 7 – aircraft identification;

b) pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT; — item 13 – departure aerodrome and revised EOBT;

c) pole 16 – lotnisko docelowe; — item 16 – destination aerodrome;

d) pole 18 – tylko datę lotu; — item 18 – date of flight only.

e) pole 22 ICAO zawierające wszystkie pola, w których dokonywane są zmiany. W przypadku zmiany w polach 18 i/lub 19 pole 22 powinno zawierać wszystkie elementy pola 18 i/lub 19, również te, które nie podlegają zmianie.

ICAO item 22 containing all the items to which changes are made. In the event of changes to items 18 and/or 19, item 22 should include all elements of item 18 and/or 19, including those that remain unchanged.

5.1.5 W sytuacji, kiedy zostały przestawione dwa lub więcej plany lotów na operacje o identycznych polach kluczowych nie podlegające regulacjom ATFM, do zmiany EOBT w jednym lub więcej z nich zaleca się użycie depeszy CHG.

When multiple flight plans have been submitted for operations with identical key fields and not subject to ATFM regulations, it is recommended to use the CHG message to change the EOBT in one or more of them.

UWAGA: miejsce, w którym należy przedstawiać depesze modyfikujące DLA i/lub CHG powinno być identyczne jak podczas przedstawiania planu lotu.

NOTE: the place where DLA and/or CHG messages are submitted should be the same as when submitting the flight plan.

5.2 **Zmiany w planie lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej**

Changes to a flight plan during flight

5.2.1 W przypadku zmian w planie lotu w trakcie lotu załoga przekazuje modyfikacje odpowiednim służbom ruchu lotniczego (FIS, ATC).

In the case of changes to the flight plan during flight, the crew shall communicate the changes to the appropriate air traffic services (FIS, ATC).

5.2.2 Z wyjątkiem nieumyślnego odstąpienia od przedstawionego planu lotu, w przypadku planu lotu na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – wszystkie zmiany do tego planu. Natomiast w przypadku innych lotów VFR w przestrzeni niekontrolowanej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu (SERA.4015).

Except when inadvertently deviating from the submitted flight plan, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit (SERA.4015).

5.2.3	Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ścisłe w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do planu lotu i podlegają zgłoszeniu (SERA.4015).	Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported (SERA.4015).
6.	**UNIEWAŻNIENIE PLANU LOTU**	**CANCELLATION OF A FLIGHT PLAN**
6.1	**Unieważnienie planu lotu przed lotem**	**Cancellation of a flight plan before flight**
	Przedstawiony plan lotu może zostać unieważniony/skasowany przy użyciu depeszy CNL. Depesza typu CNL musi zawierać:	A submitted flight plan may be cancelled by CNL message. The CNL message must include:
a)	pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;	item 7 – aircraft identification;
b)	pole 13 – lotnisko startu i EOBT;	item 13 – departure aerodrome and EOBT;
c)	pole 16 – lotnisko docelowe;	item 16 – destination aerodrome;
d)	pole 18 – tylko data lotu.	item 18 – date of flight only.
	UWAGA 1: dystrybucja depeszy CNL powinna odbywać się w sposób zgodny z zasadami dotyczącymi przedstawionego planu lotu, z którym jest związana.	**NOTE 1:** the distribution of a CNL message should be done in a manner according to the rules applicable to the presented flight plan it is associated with.
	UWAGA 2: w przypadku opóźnienia przewyższającego przewidywany czas odblokowania o 30 minut dla lotu kontrolowanego lub opóźnienia wynoszącego 1 godzinę dla lotu niekontrolowanego, dla których został przedstawiony plan lotu, plan ten powinien być poprawiony lub należy przedstawić nowy plan lotu, anulując poprzedni w zależności od tego, co jest stosowane.	**NOTE 2:** In the event of a delay exceeding the estimated off-block time by 30 minutes for a controlled flight or a delay of 1 hour for an uncontrolled flight, for which a flight plan has been submitted, the plan should be revised, or a new flight plan shall be submitted, cancelling the previous one depending on what is applicable.
6.2	**Unieważnienie planu lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej**	**Cancellation of a flight plan during flight**
6.2.1	Przedstawiony plan lotu może zostać zakończony w trakcie wykonywania operacji lotniczej (nie dotyczy operacji wykonywanych w ADIZ), co oznacza że zostanie on unieważniony na dalszą część operacji. Zakończenie planu lotu może dotyczyć zarówno planu lotu przedstawionego na część trasy, po przekroczeniu punktu końcowego planowanej trasy, jak również planu lotu przedstawionego na całość trasy lotu, jeśli dowódca statku powietrznego zdecydował o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej na dalszą część trasy.	A submitted flight plan can be closed during the flight operation (excluding operations conducted in ADIZ), which means it will be cancelled for the remaining part of the flight. The closure of the flight plan can apply to both a flight plan submitted for a portion of the route after passing the planned final point of the route, as well as a flight plan submitted for the entire route if the pilot-in-command has decided not to use flight information service and alerting service for the remaining part of the route.
6.2.2	Zakończenie planu lotu w trakcie trwania operacji lotniczej należy zgłosić poprzez podanie meldunku o zakończeniu części lotu lub meldunku o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego.	The closure of a flight plan during flight shall be notified by providing a report shall be submitted to the appropriate air traffic services unit on the closure of the portion of flight or a report on the decision not to use flight information service and alerting service .
	UWAGA 1: w przypadku skróconego planu lotu (opisanego w pkt 1.4.4), odcinkowego planu lotu (opisanego w punktach 1.4.3.3 – segment dla DEPFPL oraz 1.4.3.5 – segment dla RTEFPL), w których plan lotu kończy się w trakcie lotu, należy złożyć meldunek o zakończeniu tej części lotu, na którą plan lotu został przedstawiony. Złożenie meldunku oznacza wygaśnięcie planu lotu. Fakt zapewniania służby radarowej nie zwalnia pilota z obowiązku złożenia meldunku.	**NOTE 1**: for an abbreviated flight plan (described in point 1.4.4), a flight plan for a portion of flight (described in points 1.4.3.3 – segment for DEPFPL, and 1.4.3.5 – segment for RTEFPL), where the flight plan closes during flight, a report on the closure of the portion of flight for which the flight plan was submitted. Submitting the report shall mean the expire of the flight plan. The provision of radar service does not exempt the pilot from the obligation to submit the report.
	UWAGA 2: przykładowy meldunek o zakończeniu planu lotu, którego trasa kończy się w trakcie lotu w przestrzeni niekontrolowanej brzmi następująco: „SP-ABC/ABC123, proszę o zakończenie mojego planu lotu, pkt TANGO, godz. 1220 UTC''.	**NOTE 2:** an example of a report on the closure of a flight plan with the route terminating during flight in uncontrolled airspace would be as follows: "SP-ABC/ABC123, request to close flight plan, point TANGO, time 1220 UTC''.
7.	**ZAKOŃCZENIE PLANU LOTU**	**CLOSING A FLIGHT PLAN**
7.1	Zgodnie z SERA.4020, obowiązkiem załogi jest złożenie meldunku o przylocie niezwłocznie po lądowaniu.	In accordance with SERA.4020, the flight crew is obliged to make an arrival report at the earliest possible moment after landing.
7.2	Zgłaszając telefonicznie meldunek o przylocie, należy podać:	An arrival report by phone shall contain the following information:
a)	znak rozpoznawczy statku powietrznego;	aircraft identification;
b)	lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;	departure aerodrome or operating site;
c)	lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);	destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
d)	lotnisko przylotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;	arrival aerodrome or operating site;
e)	czas przylotu.	time of arrival.
	UWAGA: po 30 minutach od przewidywanego zakończenia planu lotu w przypadku braku informacji o zakończeniu planu lotu lub lądowaniu uruchamiana jest służba alarmowa.	**NOTE:** if there is no information about the closure of the flight plan or landing within 30 minutes of the estimated end of the flight plan, the alerting service is activated.
7.3	Jeżeli lądowanie odbyło się w miejscu, w którym nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego, zakończenie (zamknięcie) planu lotu należy zgłosić telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO), tel.: +48-22-574-7173; lub odpowiedniego terytorialnie dla miejsca lądowania sektora FIS zgodnie z poniższym wykazem.	If the landing takes place at a location where air traffic service is not provided, the closure of the flight plan shall be reported by phone to the ATS Reporting Office (ARO), phone +48-22-574-7173; or FIS sector territorially competent for the landing site according to the list below.
a)	Rejon odpowiedzialności sektora FIS Gdańsk:	Gdańsk FIS sector area of responsibility:
	- FIS Gdańsk Wschód:	- Gdańsk FIS East:
	+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;	+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;
	+48-58-340-7461, +48-81-452-746;	+48-58-340-7461, +48-81-452-746;

c)	misja państwowa, wykonywana podczas lotu jest na tyle ważna, że niedopuszczalne jest jakiekolwiek opóźnienie mogące mieć wpływ na jej pozytywny wynik.	state mission performed during the flight is so important that any delay that may affect its positive outcome is unacceptable.
8.2.2	Operator zainteresowany uzyskaniem zgody na zwolnienie z regulacji ATFM i uzyskaniem zgody na możliwość umieszczenia w polu 18 planu lotu oznacznika STS/ATFMX dla lotu z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej leżącego w FIR Warszawa powinien zwrócić się ze stosownym wnioskiem o zwolnienie z regulacji ATFM i przesłać go na co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem wraz z dokumentacją potwierdzającą spełnienie przesłanek wymienionych w pkt 8.2.1 na adres elektroniczny: **kz.atm@pansa.pl** lub numer faks: **+48-22-574-5539**.	An operator interested in obtaining permission to be exempted from ATFM measures and to use the STS/ATFMX indicator in the flight plan for a flight from an aerodrome or operating site located in the Warszawa FIR should submit an appropriate application for exemption from ATFM measures and send it along with documentation confirming the fulfilment of the conditions listed in point 8.2.1 at least 3 hours before the planned flight to the email address: **kz.atm@pansa.pl**, or by fax: **+48-22-574-5539**.
8.2.3	Informacja zwrotna o przydzieleniu zwolnienia z regulacji ATFM i możliwości umieszczenia zapisu STS/ATFMX zostanie udzielona w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem.	Feedback on granting the exemption from ATFM measures and the possibility to use the STS/ATFMX indicator will be provided, whenever possible, at least 3 hours before the planned flight.
8.2.4	W nagłych sytuacjach (np. transport chorego w stanie zagrażającym życiu, transport organów) lub gdy operator statku powietrznego nie jest w stanie dotrzymać 3-godzinnego wyprzedzenia złożenia wniosku, zobowiązany jest do telefonicznego powiadomienia o tym fakcie SUP ATM oraz do przesłania stosownego wniosku o zwolnienie z regulacji ATFM i wszystkich niezbędnych dokumentów tak szybko, jak to możliwe na wyżej wymieniony adres e-mail, nie później jednak niż 48 godzin po wykonaniu lotu.	In urgent situations (e.g. transport of a patient in a life-threatening condition, transport of organs) or when the aircraft operator is unable to provide a 3-hour advance notice for the application, they are required to notify the ATM SUP of this fact by phone and submit the application for exemption from ATFM measures and all necessary documents as soon as possible to the aforementioned e-mail address, but not later than 48 hours after the flight.
	Zasadność wniosku będzie sprawdzona na podstawie przesłanych informacji.	The validity of the application will be verified based on the provided information.
	Numery tel. do kontaktu z SUP ATM (H24): **+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.**	**Phone numbers to contact with ATM SUP (H24):** **+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.**
8.2.5	Wszyscy operatorzy, którzy otrzymali stałe zezwolenie na zwolnienie z regulacji ATFM zobowiązani są do posiadania i dostarczenia na żądanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub SUP ATM właściwych dokumentów uzasadniających wykorzystanie zwolnienia z regulacji ATFM przez okres co najmniej 24 miesięcy od daty lotu.	All operators who have received a permanent exemption from ATFM regulations are required to possess and provide, upon request by the Civil Aviation Authority or ATM SUP, the relevant documents justifying the use of the exemption from ATFM regulations for a period of at least 24 months from the date of the flight.
8.2.6	Należy mieć świadomość, że każdy lot zwolniony spod regulacji ATFM generuje opóźnienia dla innych operacji lotniczych. Dlatego istotnym jest, by zwolnienia z regulacji ATFM były przyznawane w sposób uzasadniony. W przypadku użycia przez zainteresowanego operatora w planie lotu oznacznika STS/ATFMX bez wymaganej zgody, mimo zaakceptowania planu lotu przez IFPS plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:	It should be borne in mind that each flight exempted from ATFM measures generates delays for other air operations. Therefore, it is essential for exemptions from ATFM measures to be granted in a justified manner. If an operator uses the STS/ATFMX indicator in the flight plan without the required permission and the flight plan is still accepted by the IFPS, the Polish air traffic services will not accept the flight plan, resulting in a lack of ATC clearance for the operation until either:
	- uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od SUP ATM na użycie tego oznacznika, lub	- the operator obtains permission from the ATM SUP to use the indicator, or
	- dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).	- the operator updates the flight plan (i.e. removes the unlawfully used indicator).

TRASOWE POMOCE RADIONAWIGACYJNE
RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/KANAŁ FREQUENCY/CHANNEL		HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
			kHz	MHz				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
KRAKÓW BALICE **(6°E/Jun 19)**	DVOR/DME	**KAK**		112.800 CH75X	H24	50 04 36 N 019 47 17 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.
LININ	DME	**LIN**		CH78X	H24	51 55 58 N 021 09 31 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ŁUKAWIEC **(6°E/Dec 18)**	DVOR/DME	**RSW**		110.600 CH43X	H24	50 06 31 N 022 08 03 E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
MRĄGOWO **(5°E/Oct 05)**	DVOR/DME	**MRA**		117.300 CH120X	H24	53 47 06 N 021 07 58 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (270°-180°), 100 NM (180°-270°) - do FL450./Designated operational coverage: 150 NM (270°-180°), 100 NM (180°-270°) - up to FL450.
NOWY TARG	DME	**NTA**		CH106Y	H24	49 20 33 N 019 58 03 E	990 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL 500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL 500).
OLESNO	DME	**OLX**		CH101X	H24	50 12 42 N 020 56 08 E	210 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
OLSZTYN	DME	**OSY**		CH109Y	H24	53 44 48 N 020 15 51 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
OSTASZE	DME	**OST**		CH90X	H24	52 55 42 N 023 05 12 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
PŁOCK	DME	**PCK**		CH123Y	H24	52 42 42 N 019 34 12 E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
POZNAŃ/Ławica **(5°E/Jan 20)**	DVOR/DME	**LAW**		115.800 CH105X	H24	52 25 21 N 016 49 49 E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
PSZCZYNA	DME	**PSZ**		CH116X	H24	49 59 32 N 018 51 06 E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
RADOM **(7°E/Nov 20)**	DVOR/DME	**RDO**		113.850 CH85Y	H24	51 24 00 N 021 15 57 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450)./Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450).
SIEDLCE **(5°E/Oct 05)**	DVOR/DME	**SIE**		114.700 CH94X	H24	52 09 19 N 022 12 03 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (315°-210°), 80 NM (210°-315°) - do FL500./Designated operational coverage: 150 NM (315°-210°), 80 NM (210°-315°) - up to FL500.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR2	Koło o promieniu 5.0 km i środku w punkcie/Circle of 5.0 km radius centred at: 53 10 12 N 016 42 45 E	6000 ft GND	PIŁA RADIO (122.405 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. FREQ organizatora lotów./ Aeroklub Ziemi Pilskiej. Unclassified airspace. FREQ of flights organiser./Piła Region Aero Club.

1	2	3	4	5	6
EPTR3					
EPTR3A	49 45 59 N 018 36 39 E 49 48 35 N 018 50 10 E 49 50 01 N 018 57 28 E 49 50 01 N 019 04 51 E 49 50 00 N 019 18 13 E 49 38 58 N 019 20 41 E 49 26 05 N 018 59 00 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 45 59 N 018 36 39 E	FL225 FL95	Żar RADIO (122.805 MHz) PL BIELSKO RADIO (118.330 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna. Strefa lotów szybowcowych. Organizator lotów zgodnie z AUP./Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego "Żar", Aeroklub Bielsko-Bialski. Unclassified airspace. Conflict area. Gliding area. Flights organiser in accordance with AUP./ Mountain Gliding School "Żar", Bielsko-Biała Aero Club.
EPTR3AZ	49 48 36 N 018 34 57 E 49 52 37 N 018 56 54 E 49 52 38 N 019 19 05 E 49 52 03 N 019 20 58 E 49 51 00 N 019 22 04 E 49 38 42 N 019 24 50 E 49 37 29 N 019 24 08 E 49 23 59 N 019 01 24 E 49 23 47 N 019 00 53 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 31 02 N 018 51 03 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 48 36 N 018 34 57 E	FL225 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR3B	49 26 05 N 018 59 00 E 49 38 58 N 019 20 41 E 49 31 54 N 019 19 39 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 26 05 N 018 59 00 E	FL135 FL95	BIELSKO RADIO (118.330 MHz) PL,EN Żar RADIO (122.805 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa kolizyjna. Strefa lotów szybowcowych. Organizator lotów zgodnie z AUP./Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego "Żar", Aeroklub Bielsko-Bialski. Unclassified airspace. Conflict area. Gliding area. Flights organiser in accordance with AUP./ Mountain Gliding School "Żar", Bielsko-Biała Aero Club.
EPTR3BZ	49 28 55 N 018 57 46 E 49 41 19 N 019 18 40 E 49 41 38 N 019 20 26 E 49 41 28 N 019 22 17 E 49 40 31 N 019 24 07 E 49 39 16 N 019 24 46 E 49 34 36 N 019 24 10 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the FIR EPWW boundary to the point: 49 28 55 N 018 57 46 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR8Z	49 58 46 N 018 36 23 E 49 58 33 N 018 34 51 E 49 58 42 N 018 33 18 E 49 59 08 N 018 32 02 E 50 03 05 N 018 27 18 E 50 04 04 N 018 26 58 E 50 05 06 N 018 27 09 E 50 06 00 N 018 27 58 E 50 10 26 N 018 37 21 E 50 10 43 N 018 38 40 E 50 10 40 N 018 40 19 E 50 10 12 N 018 41 44 E 50 06 37 N 018 46 43 E 50 05 34 N 018 47 15 E 50 04 29 N 018 47 04 E 50 03 32 N 018 46 16 E 49 58 46 N 018 36 23 E	FL145 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR9	51 38 35 N 017 44 22 E dalej łuk o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/from this point the arc of circle of 10.0 km radius centred at point: 51 42 10 N 017 50 50 E 51 42 04 N 017 59 30 E 51 38 35 N 017 44 22 E	FL175 5500 ft	MICHAŁKÓW RADIO (127.960 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla skoków spadochronowych. FREQ organizatora skoków./Aeroklub Ostrowski. Unclassified airspace. For parachute jumping only. FREQ of jumps organiser./Ostrów Wielkopolski Aero Club.
EPTR9Z	51 35 55 N 017 43 41 E 51 36 21 N 017 41 57 E 51 39 22 N 017 38 38 E 51 42 28 N 017 37 49 E 51 45 35 N 017 39 01 E 51 48 05 N 017 41 56 E 51 49 45 N 017 46 19 E 51 50 15 N 017 51 20 E 51 49 30 N 017 56 21 E 51 47 41 N 018 00 22 E 51 44 57 N 018 03 04 E 51 41 51 N 018 03 50 E 51 40 00 N 018 02 18 E 51 36 03 N 017 45 53 E 51 35 55 N 017 43 41 E	FL175 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

1	2	3	4	5	6
EPTR10					
EPTR10A	50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 30 N 021 41 02 E 50 27 13 N 021 03 51 E 50 23 33 N 020 58 58 E 50 10 21 N 020 59 11 E 50 08 46 N 021 22 39 E 50 22 37 N 021 45 13 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./ Aeroklub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR10AZ	50 06 28 N 021 24 46 E 50 06 06 N 021 23 05 E 50 07 49 N 020 57 42 E 50 08 38 N 020 55 53 E 50 09 47 N 020 55 08 E 50 24 01 N 020 54 52 E 50 24 52 N 020 55 22 E 50 29 22 N 021 01 22 E 50 29 50 N 021 03 04 E 50 29 06 N 021 41 46 E 50 28 49 N 021 43 03 E 50 28 16 N 021 44 06 E 50 23 38 N 021 49 04 E 50 22 22 N 021 49 25 E 50 21 08 N 021 48 42 E 50 06 28 N 021 24 46 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR10B	50 18 44 N 021 38 53 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 24 30 N 021 58 05 E 50 20 27 N 021 55 39 E 50 18 27 N 021 55 35 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 18 44 N 021 38 53 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./Aeroklub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.
EPTR10BZ	50 18 01 N 021 59 39 E 50 17 07 N 021 59 12 E 50 16 15 N 021 57 56 E 50 15 50 N 021 56 16 E 50 16 08 N 021 37 55 E 50 16 44 N 021 36 01 E 50 17 57 N 021 34 52 E 50 19 07 N 021 34 46 E 50 20 13 N 021 35 25 E 50 25 00 N 021 43 12 E 50 27 08 N 021 57 53 E 50 27 02 N 021 59 31 E 50 26 14 N 022 01 19 E 50 25 03 N 022 02 10 E 50 23 59 N 022 02 09 E 50 19 56 N 021 59 42 E 50 18 01 N 021 59 39 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR10C	50 18 27 N 021 55 35 E 50 20 27 N 021 55 39 E 50 24 30 N 021 58 05 E 50 25 57 N 022 07 56 E 50 18 11 N 022 07 55 E 50 18 27 N 021 55 35 E	FL115 GND	MIELEC INFORMACJA (119.105 MHz) PL MIELEC INFORMATION (119.105 MHz) EN MIELEC RADIO 2 (119.105 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa kolizyjna./Aeroclub Mielecki. Class G airspace. Conflict area./ Mielec Aero Club.
EPTR10CZ	50 17 41 N 022 11 59 E 50 16 47 N 022 11 28 E 50 15 57 N 022 10 13 E 50 15 34 N 022 08 37 E 50 15 51 N 021 54 53 E 50 16 11 N 021 53 18 E 50 17 04 N 021 52 01 E 50 18 03 N 021 51 30 E 50 20 57 N 021 51 35 E 50 26 01 N 021 54 37 E 50 26 54 N 021 56 11 E 50 28 37 N 022 07 56 E 50 28 22 N 022 09 46 E 50 27 34 N 022 11 16 E 50 26 28 N 022 12 01 E 50 17 41 N 022 11 59 E	FL115 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR14					
EPTR14A	49 37 07 N 020 11 49 E 49 41 04 N 020 40 08 E 49 32 50 N 020 44 12 E 49 32 17 N 020 33 03 E 49 31 29 N 020 17 43 E 49 31 04 N 020 09 51 E 49 37 07 N 020 11 49 E	FL135 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR14AZ	49 28 25 N 020 09 11 E 49 28 51 N 020 07 30 E 49 29 53 N 020 06 07 E 49 31 06 N 020 05 45 E 49 38 06 N 020 08 01 E 49 38 56 N 020 08 50 E 49 39 32 N 020 10 06 E 49 43 44 N 020 40 08 E 49 43 28 N 020 42 04 E 49 42 30 N 020 43 39 E 49 33 11 N 020 48 15 E 49 32 01 N 020 48 08 E 49 30 53 N 020 47 04 E 49 30 16 N 020 45 23 E 49 28 25 N 020 09 11 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR14B	49 41 04 N 020 40 08 E 49 41 38 N 020 44 13 E 49 40 22 N 021 11 12 E 49 34 06 N 021 11 29 E 49 32 50 N 020 44 12 E 49 41 04 N 020 40 08 E	FL135 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.
EPTR14BZ	49 30 11 N 020 43 42 E 49 30 38 N 020 41 47 E 49 31 38 N 020 40 33 E 49 40 40 N 020 36 06 E 49 41 44 N 020 36 08 E 49 42 55 N 020 37 06 E 49 43 31 N 020 38 35 E 49 44 15 N 020 43 55 E 49 42 56 N 021 12 25 E 49 42 18 N 021 14 07 E 49 41 07 N 021 15 11 E 49 33 40 N 021 15 31 E 49 32 39 N 021 14 55 E 49 31 52 N 021 13 45 E 49 31 31 N 021 12 21 E 49 30 11 N 020 43 42 E	FL135 FL95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR14C	49 24 11 N 020 19 30 E 49 31 29 N 020 17 43 E 49 32 17 N 020 33 03 E 49 25 06 N 020 43 06 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along FIR EPWW border to the point: 49 24 11 N 020 19 30 E	FL165 FL95	ŁOSOSINA RADIO (127.940 MHz) PL,EN NOWY TARG RADIO (122.305 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Tylko dla lotów szybowców na fali. Organizator lotów zgodnie z AUP./ Aeroklub Nowy Targ, Aeroklub Podhalański. Unclassified airspace. Wave soaring flights only. Flights organiser in accordance with AUP./ Nowy Targ Aero Club, Podhale Aero Club.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./
For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EPTR20B	54 08 01 N 018 27 54 E 54 09 43 N 018 31 35 E 54 08 42 N 018 34 07 E 54 08 02 N 018 39 56 E 53 59 58 N 018 31 28 E 54 08 01 N 018 27 54 E	5500 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20C	53 59 58 N 018 31 28 E 54 08 02 N 018 39 56 E 54 07 25 N 018 45 24 E 54 08 38 N 018 51 58 E 54 01 59 N 018 43 42 E 53 59 58 N 018 31 28 E	5500 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20D	54 09 10 N 018 54 50 E 54 08 38 N 018 51 58 E 54 01 59 N 018 43 42 E 54 03 20 N 018 51 59 E 54 09 00 N 019 00 00 E 54 09 10 N 018 54 50 E	2000 ft GND	PRUSZCZ WIEŻA (126.500 MHz) PL PRUSZCZ TOWER (126.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL

1	2	3	4	5	6
EPTR21					
EPTR21A	54 20 31 N 016 04 59 E 54 35 43 N 016 26 44 E 54 32 37 N 016 32 43 E 54 30 54 N 016 38 51 E 54 29 26 N 016 40 09 E 54 17 42 N 016 23 01 E 54 17 16 N 016 12 11 E 54 20 31 N 016 04 59 E	FL95 1800 ft	DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	W godzinach pracy służby APP DARŁOWO (patrz: MIL AIP oraz NOTAM) przestrzeń klasy D. W pozostałym czasie - przestrzeń niesklasyfikowana. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR../MIL During operational hours DARŁOWO APP (see: AIP MIL and NOTAM) Class D airspace. Other times unclassified airspace. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR21B	54 20 32 N 016 04 59 E 54 28 36 N 015 58 04 E 54 40 45 N 016 16 57 E 54 35 43 N 016 26 44 E 54 20 32 N 016 04 59 E	5500 ft GND	DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN DARŁOWO WIEŻA (129.500 MHz) PL DARŁOWO TOWER (129.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR21C	54 17 42 N 016 23 01 E 54 29 26 N 016 40 09 E 54 27 02 N 016 45 34 E 54 18 27 N 016 38 23 E 54 17 42 N 016 23 01 E	5500 ft GND	DARŁOWO WIEŻA (129.500 MHz) PL DARŁOWO TOWER (129.500 MHz) EN DARŁOWO ZBLIŻANIE (133.000 MHz) PL DARŁOWO APPROACH (133.000 MHz) EN	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL

1	2	3	4	5	6
EPTR22					

ENR 5.3 INNE DZIAŁANIA O NIEBEZPIECZNYM CHARAKTERZE
OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE

LAMBERT CONFORMAL CONIC PROJECTION
STANDARD PARALLELS 49°20'N and 54°40'N
ISOGONIC INFORMATION 2020

ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES

1 : 1 000 000

25 JAN 2024
AIRAC AMDT 01/24

Correction: DME OST added, Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND. Editorial changes.

Consult AIP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal controll area boundary (TMA)
  Military terminal controll area boundary (MTMA)
- Control zone boundary (CTR)
  Military controll zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility BTN EAST & WEST in Kraków UTMA
- Isogonic line
- Airway:
  - permanent
  - condltional
- Route designator
  Distance in nautical miles between reporting points
  Magnetic track
  Upper route limit
  Lower route limit
- Caution: All airways within EPWW FIR between FL95 and FL660 are class C airspace.
- Holding 1,5 min.;
  between FL195 and FL340 IAS MAX 280 kt
  between FL350 and FL460 IAS MAX M 0.83
- Area: R - restricted, D - danger, P - prohibited
  Area descriptor
  Upper limit
  Lower limit
- Air defence identification zone (ADIZ)
- Aerodrome
- Reporting point - compulsory
- Reporting point - on request
- Distance measuring equipment (DME)
- Collocated VOR (or DVOR) and DME radio navigation aids
- Area Minimum Altitude (AMA)
  Examples: 2 700 feet - 27

* see AIP POLAND, ENR 3
* excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Olsztyn TMA
* excluding POZNAŃ-Ławica CTR, POZNAŃ-Krzesiny MCTR
* excluding Radom TMA
* excluding Heringsdorf CTR
* excluding active Łódź TMA
* excluding active Dęblin MCTR

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz	
	LOW FL365 FL95	HIGH FL660 FL365
WARSZAWA ACC Warszawa Radar (Warszawa Control[1])		
Sector B	127.025	133.180
Sector C	133.475	128.765
Sector D	134.205	128.765
Sector E	120.960	132.700
Sector F	129.075	133.180
Sector G	124.505	133.180
Sector N	127.450	130.625
Sector T	134.875	128.765
	LOW FL335 FL95	MID FL365 FL335	HIGH FL660 FL365
Sector J	130.875	124.625	132.700
Sector R	134.175	127.660	132.700
Emergency FREQ	243.000		
WARSZAWA APP Warszawa Approach	125.055 128.805 129.380 135.930		
OKĘCIE TWR Okęcie Delivery Okęcie Ground Okęcie Tower	121.605 121.905 118.305		
WARSZAWA ATIS ARR	120.455		
WARSZAWA ATIS DEP	123.430		
WARSZAWA VOLMET	127.600		
MODLIN TWR Modlin Delivery Modlin Tower	119.680 123.930		
MODLIN ATIS	136.555		
BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower	131.005		
BYDGOSZCZ ATIS	129.330		
GDAŃSK APP Gdańsk Approach	127.280 133.660		
GDAŃSK TWR Gdańsk Delivery Gdańsk Tower	131.330 118.105		
GDAŃSK ATIS	129.630		
KATOWICE TWR Katowice Delivery Katowice Tower	121.805 129.255		
KATOWICE ATIS	120.230		
KRAKÓW APP Kraków Approach	121.075 126.530 126.975 135.405		
KRAKÓW TWR Kraków Delivery Kraków Ground Kraków Tower	121.980 118.105 123.255		
KRAKÓW ATIS	126.130		
LUBLIN TWR Lublin Tower	136.430		
ŁÓDŹ TWR Łódź Tower	124.230		
ŁÓDŹ ATIS	135.680		
MAZURY TWR Mazury Tower	118.030		
POZNAŃ APP Poznań Approach	123.040 128.925		
POZNAŃ TWR Poznań Delivery Poznań Tower	121.805 119.980		
POZNAŃ ATIS	124.705		
MIL RADOM PAR Radom Precision	129.000		
MIL RADOM APP Radom Approach	128.675		
MIL RADOM GROUND Radom Ground	121.750		
MIL RADOM TWR Radom Tower	118.430		
Ofr RADOM TWR Radom Tower	118.430		
RZESZÓW TWR Rzeszów Ground Rzeszów Tower	121.805 126.805		
RZESZÓW ATIS	124.955		
SZCZECIN TWR Szczecin Tower	121.255		
SZCZECIN ATIS	132.130		
WROCŁAW TWR Wrocław Delivery Wrocław Tower	121.805 120.255		
WROCŁAW ATIS	124.330		
ZIELONA GÓRA TWR Zielona Góra Tower	118.755		

[1]Used in case if non-radar control is provided only

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz
CEWICE PAR Cewice Precision	121.175
CEWICE APP Cewice Approach	132.425
CEWICE TWR Cewice Tower	126.750
DARŁOWO APP Darłowo Approach	133.000
DARŁOWO TWR Darłowo Tower	129.500
DĘBLIN APP Dęblin Approach	128.250
DĘBLIN TWR Dęblin Ground Dęblin Tower	121.750 122.750
DĘBLIN ATIS	140.350
INOWROCŁAW PAR Inowrocław Precision	133.000
INOWROCŁAW APP Inowrocław Approach	119.250
INOWROCŁAW TWR Inowrocław Tower	120.025
KRZESINY PAR Krzesiny Precision	120.750
KRZESINY TWR Krzesiny Tower	121.025
Krzesiny Ground	121.750
KRZESINY ATIS	128.725
ŁASK APP Łask Approach	125.350, 379.350 (UHF)
ŁASK TWR Łask Tower	133.075, 232.125 (UHF)
ŁASK ATIS	265.725
ŁĘCZYCA PAR Łęczyca Precision	123.575
ŁĘCZYCA APP Łęczyca Approach	119.750
ŁĘCZYCA TWR Łęczyca Tower	128.025
MALBORK PAR Malbork Precision	118.175, 379.325 (UHF)
MALBORK APP Malbork Approach	125.200, 240.550 (UHF)
MALBORK TWR Malbork Tower	123.000, 234.050 (UHF)
MALBORK ATIS	139.900
MIROSŁAWIEC PAR Mirosławiec Precision	118.575, 234.075 (UHF)
MIROSŁAWIEC APP Mirosławiec Approach	126.575, 234.875 (UHF)
MIROSŁAWIEC TWR Mirosławiec Tower	128.475, 264.875 (UHF)
MIŃSK PAR Mińsk Precision	126.925, 343.550 (UHF)
MIŃSK APP Mińsk Approach	120.775, 278.575 (UHF)
MIŃSK TWR Mińsk Tower	135.425, 279.075 (UHF)
MIŃSK ATIS	138.250
OKSYWIE APP Oksywie Approach	134.000
OKSYWIE TWR Oksywie Tower	119.850
PRUSZCZ TWR Pruszcz Tower	126.500
POWIDZ PAR Powidz Precision	132.425
POWIDZ APP Powidz Approach	129.675
POWIDZ TWR Powidz Tower	119.000
POWIDZ ATIS	127.380
ŚWIDWIN PAR Świdwin Precision	131.175, 234.800 (UHF)
ŚWIDWIN APP Świdwin Approach	125.175, 278.975 (UHF)
ŚWIDWIN TWR Świdwin Tower	127.500, 233.975 (UHF)
ŚWIDWIN ATIS	138.850
TOMASZÓW PAR Tomaszów Precision	120.750
TOMASZÓW APP Tomaszów Approach	130.250
TOMASZÓW TWR Tomaszów Tower	125.000

TABLE OF CRUISING LEVELS

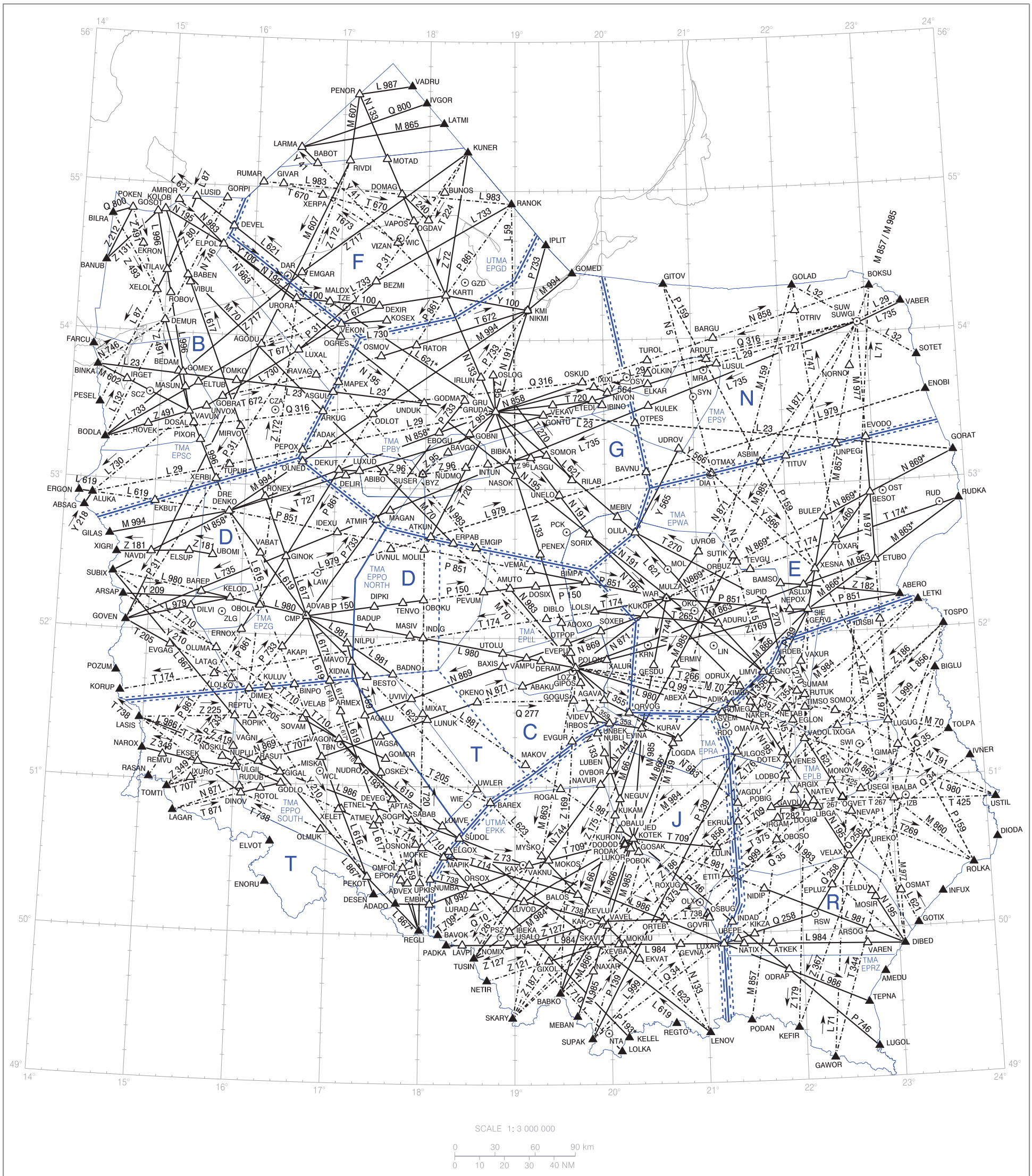
Magnetic track from 0° to 179°		Magnetic track from 180° to 359°	
flight level	altitude metres	feet	flight level	altitude metres	feet
30	900	3000	040	1200	4000
50	1500	5000	060	1850	6000
70	2150	7000	080	2450	8000
90	2750	9000	100	3050	10000
110	3350	11000	120	3650	12000
130	3950	13000	140	4250	14000
150	4550	15000	160	4900	16000
170	5200	17000	180	5500	18000
190	5800	19000	200	6100	20000
210	6400	21000	220	6700	22000
230	7000	23000	240	7300	24000
250	7600	25000	260	7900	26000
270	8250	27000	280	8550	28000
290	8850	29000	300	9150	30000
310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000
350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000
390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000			
			430	13100	43000
450	13700	45000	470	14350	47000
490	14950	49000	510	15550	51000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

Altitude measured with barometric altimeter set on standard atmospheric pressure 1013,2 hPa.

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 NAUTICAL MILES
20 0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 220 240 260 KILOMETRES

ALL RIGHTS RESERVED. COPYRIGHT © POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY.

SEKTORY ACC - DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ
ACC SECTORS - RNAV ROUTES

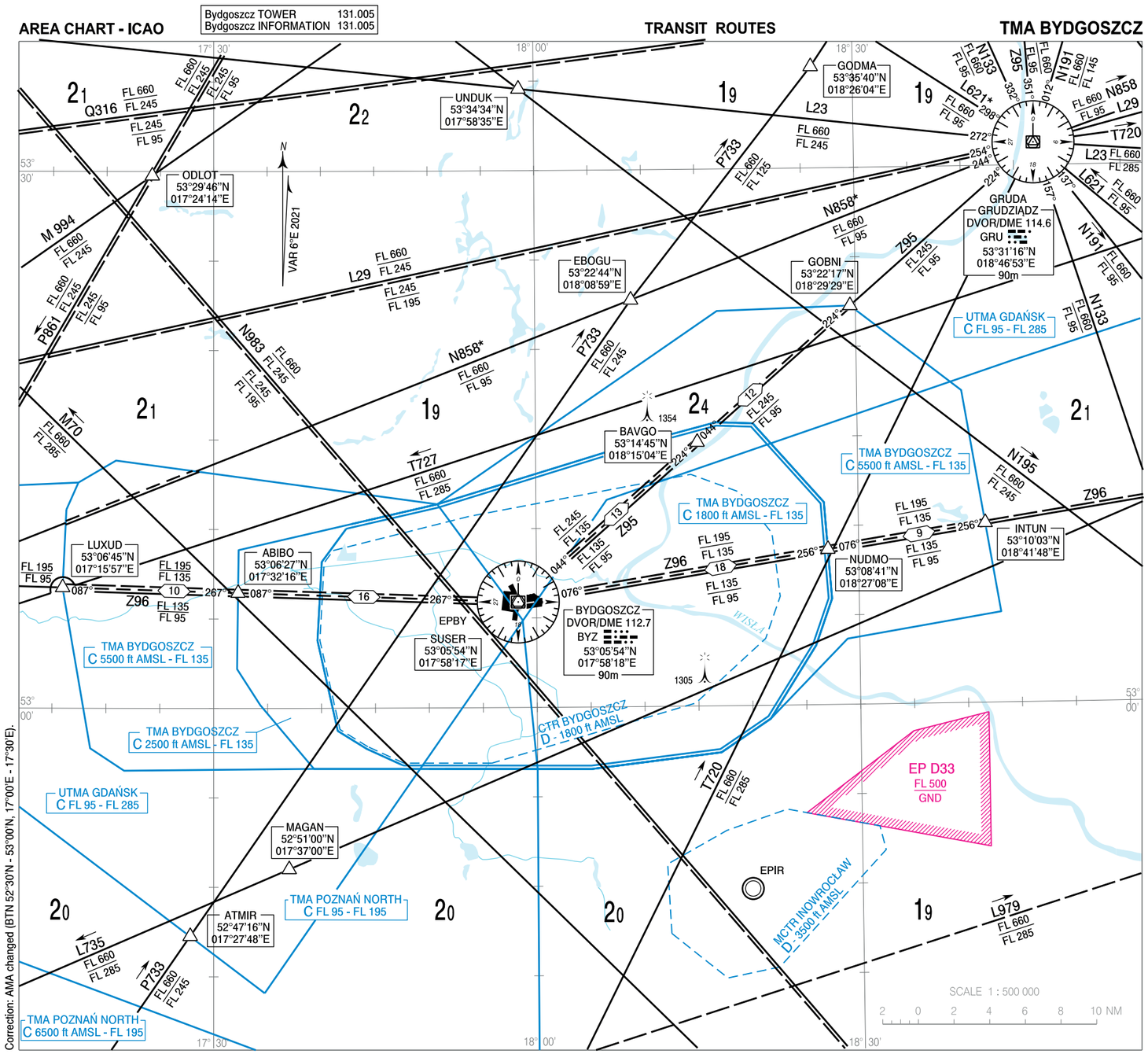


Correction: DME OST added. Editorial changes.

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA BYDGOSZCZ



LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ROUTE	
TRANSIT ROUTING	

* See AIP Poland Chapter ENR 3

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

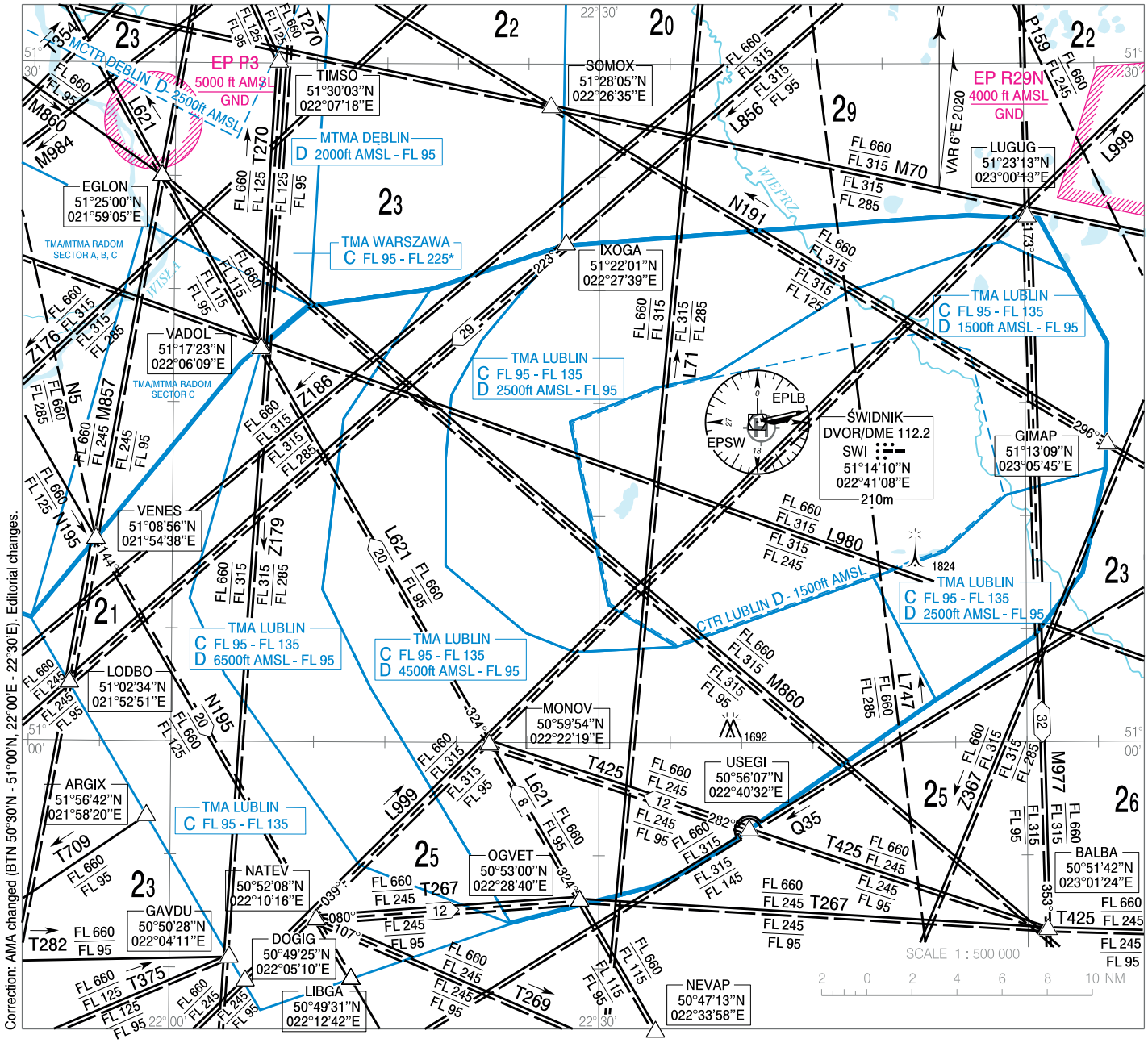
©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

AREA CHART - ICAO

Warszawa RADAR 125.450
Lublin TOWER 136.430

TRANSIT ROUTES

TMA LUBLIN



Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E). Editorial changes.

LEGEND		
TERMINAL CONTROL AREA	(TMA)	
CONTROL ZONE	(CTR)	
RNAV ROUTE		
CONDITIONAL ROUTE		
TRANSIT ROUTING		

	TMA RADOM	MTMA RADOM
SECTOR A	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL
SECTOR B	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL
SECTOR C	D 6500ft AMSL - FL 95 C FL 95 - FL 115	D 6500ft AMSL - FL 95

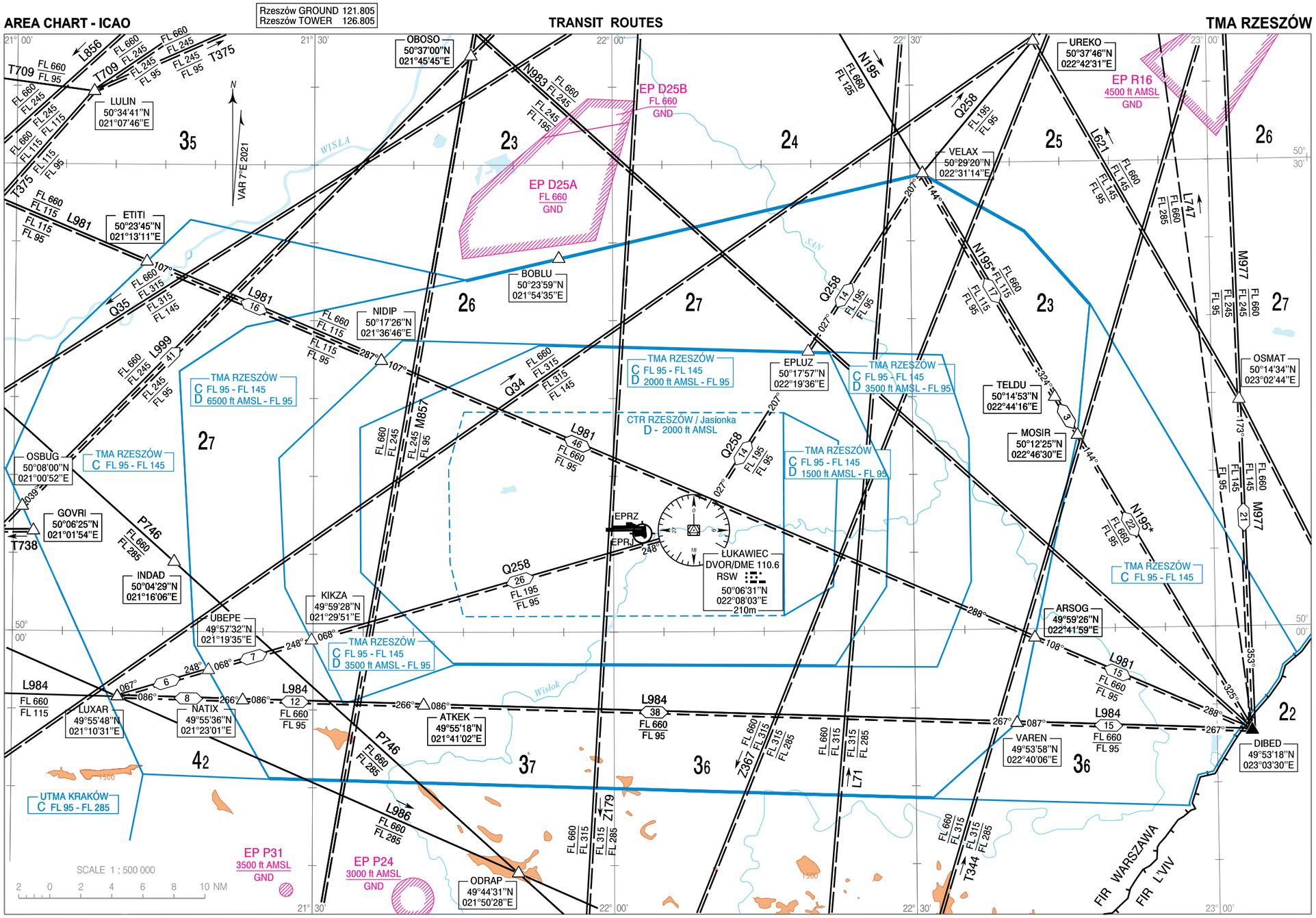
Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

* See AIP Poland Chapter ENR 2

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA RZESZÓW



LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ROUTE	
TRANSIT ROUTING	

* See AIP Poland Chapter ENR 3

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SECTOR 05	7000 ft	52 32 54.0 N 016 00 43.0 E 52 19 48.0 N 016 07 02.0 E 52 19 28.0 N 016 07 12.0 E 52 10 57.0 N 016 13 11.0 E 52 10 01.0 N 016 13 42.0 E 52 07 05.0 N 016 15 21.0 E 51 54 43.0 N 016 43 44.0 E 51 55 02.0 N 017 21 00.0 E 52 00 17.0 N 017 31 55.0 E 52 18 32.0 N 017 38 11.0 E 52 21 39.0 N 017 30 34.0 E 52 04 28.0 N 017 25 32.0 E 52 03 33.0 N 017 25 16.0 E 51 58 59.0 N 017 15 46.0 E 52 01 49.0 N 016 39 00.0 E 52 06 28.0 N 016 29 47.0 E 52 24 14.0 N 016 11 09.0 E 52 31 27.0 N 016 07 51.0 E 52 35 36.0 N 016 17 13.0 E 52 37 07.0 N 016 20 39.0 E 52 34 54.0 N 016 57 46.0 E 52 31 45.0 N 017 07 56.0 E 52 28 47.0 N 017 17 25.0 N 52 27 37.0 N 017 20 47.0 E 52 24 44.0 N 017 23 00.0 E 52 39 20.0 N 017 40 45.0 E 52 47 28.0 N 017 04 46.0 E 52 41 32.0 N 016 18 19.0 E 52 32 54.0 N 016 00 43.0 E
SECTOR 06	FL 100	52 58 51.0 N 015 33 30.0 E 52 14 00.0 N 015 30 30.0 E 52 11 22.0 N 015 26 43.0 E 52 03 37.0 N 015 32 00.0 E 52 00 49.0 N 015 36 34.0 E 51 37 03.0 N 016 00 00.0 E 51 45 00.0 N 017 40 42.0 E 51 47 01.0 N 018 10 12.0 E 52 08 31.0 N 018 36 22.0 E 52 22 01.0 N 018 40 31.0 E 52 35 11.0 N 018 43 45.0 E 52 39 06.0 N 018 10 23.0 E 52 40 34.0 N 018 00 00.0 E 52 56 33.0 N 018 00 00.0 E 53 04 53.0 N 017 58 42.0 E 53 11 23.0 N 017 50 49.0 E 53 13 51.0 N 017 20 54.0 E 53 12 37.0 N 017 17 24.0 E 53 11 18.0 N 016 34 37.0 E 52 58 51.0 N 015 33 30.0 E z wyłączeniem/excluding: Sector 01, Sector 02, Sector 03, Sector 04, Sector 05, Sector 07, Sector 08.
SECTOR 07	2100 ft	52 19 47.0 N 016 01 18.0 E 52 19 48.0 N 016 07 02.0 E 52 19 28.0 N 016 07 12.0 E 52 10 57.0 N 016 13 11.0 E 52 10 01.0 N 016 13 42.0 E 52 04 07.0 N 016 04 30.0 E 52 02 20.0 N 015 58 04.0 E 52 01 58.0 N 015 54 06.0 E 52 01 24.0 N 015 45 20.0 E 52 00 49.0 N 015 36 34.0 E 52 03 37.0 N 015 32 00.0 E 52 11 22.0 N 015 26 43.0 E 52 14 00.0 N 015 30 30.0 E 52 19 21.0 N 015 50 36.0 E 52 19 47.0 N 016 01 18.0 E

EPBY AD 2.5	ŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** W mieście.	**Hotels** Hotels in the city.
2.	**Restauracje** Bufet w porcie lotniczym, restauracje w mieście.	**Restaurants** Cafeteria at the airport, restaurants in the city.
3.	**Środki transportu** Autobus miejski "80", wypożyczalnie samochodów: AVIS, HERTZ, taksówki.	**Transportation** Municipal bus "80", car rentals: AVIS, HERTZ, taxi.
4.	**Pomoc medyczna** Pierwsza pomoc wzywana z miasta.	**Medical facilities** First aid called from the city.
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** Bankomat. H24	**Bank and Post office** Cash dispenser. H24
6.	**Informacja turystyczna** NIL	**Tourist office** NIL
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPBY AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CAT 7 ICAO	**Aerodrome category for fire fighting** CAT 7 ICAO
2.	**Wyposażenie ratownicze** Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, sprzęt ratowniczy.	**Rescue equipment** Fire fighting vehicles - 3, rescue equipment.
3.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** Max. do MTOM 5700 kg. Ciągniki.	**Capability for removal of disabled aircraft** Max up to MTOM 5700 kg. Tractors.
4.	**Uwagi** Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza: patrz godziny pracy zarządzającego EPBY AD 2.3.1.	**Remarks** Rescue and fire fighting service: see AD Administration operational hours EPBY AD 2.3.1.

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

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** pług lotniskowy - 3, pług drogowy - 3, pług wirnikowy - 2, oczyszczarka lotniskowa - 3, rozsiewalnik - 1, opryskiwacz - 1, odkurzacz lotniskowy - 1.	**Type(s) of clearing equipment** runway snow plough - 3, road snow plough - 3, rotary plough - 2, runway sweeper - 3, spreader - 1, sprayer - 1, aerodrome cleaner - 1.
2.	**Kolejność oczyszczania** 1. RWY. 2. TWY A. 3. APN 1. 4. APN 2, TWY F oraz APN 3. 5. Pozostałe TWY i APN 4 (TWY E1, E2, E3, B, C, C1, D).	**Clearance priorities** 1. RWY. 2. TWY A. 3. APN 1. 4. APN 2, TWY F and APN 3. 5. Other TWYs and APN 4 (TWYs E1, E2, E3, B, C, C1, D).
3.	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobiegania oblodzeniu: - KFOR, NAFO.	**Use of material for movement area surface treatment** The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, NAFO.
4.	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** NIL	**Specially prepared winter runway** NIL
5.	**Uwagi** Warunki śniegowe i oblodzenie publikowane w SNOWTAM. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM.	**Remarks** Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 46 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 70 R/A/W/T Stand 30-35 - CONC, PCN 25 R/C/X/T Stand 6-25 - CONC, PCN 25 R/C/X/T	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 2 - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 46 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 70 R/A/W/T Stand 30-35 - CONC, PCN 25 R/C/X/T Stand 6-25 - CONC, PCN 25 R/C/X/T

6) Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	6) Other potential hazards for air traffic safety.
Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@bzg.aero	Reports shall be sent to: sms@bzg.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 - ICAO
	Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPBY 1-3-1	Płyty postojowe 1, 2, TWY E1	Aprons 1, 2, TWY E1
AD 2 EPBY 1-3-2	TWY E2	TWY E2
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 według wskazań przyrządów (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	RNP 1 (GNSS) RWY 08	RNP 1 (GNSS) RWY 08
AD 2 EPBY 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 26	RNP 1 (GNSS) RWY 26
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPBY 5-1-1	RWY 08/26	RWY 08/26
AD 2 EPBY 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 08	RNP 1 (GNSS) RWY 08
AD 2 EPBY 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 26	RNP 1 (GNSS) RWY 26
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPBY 6-1-1	ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D)	ILS 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.

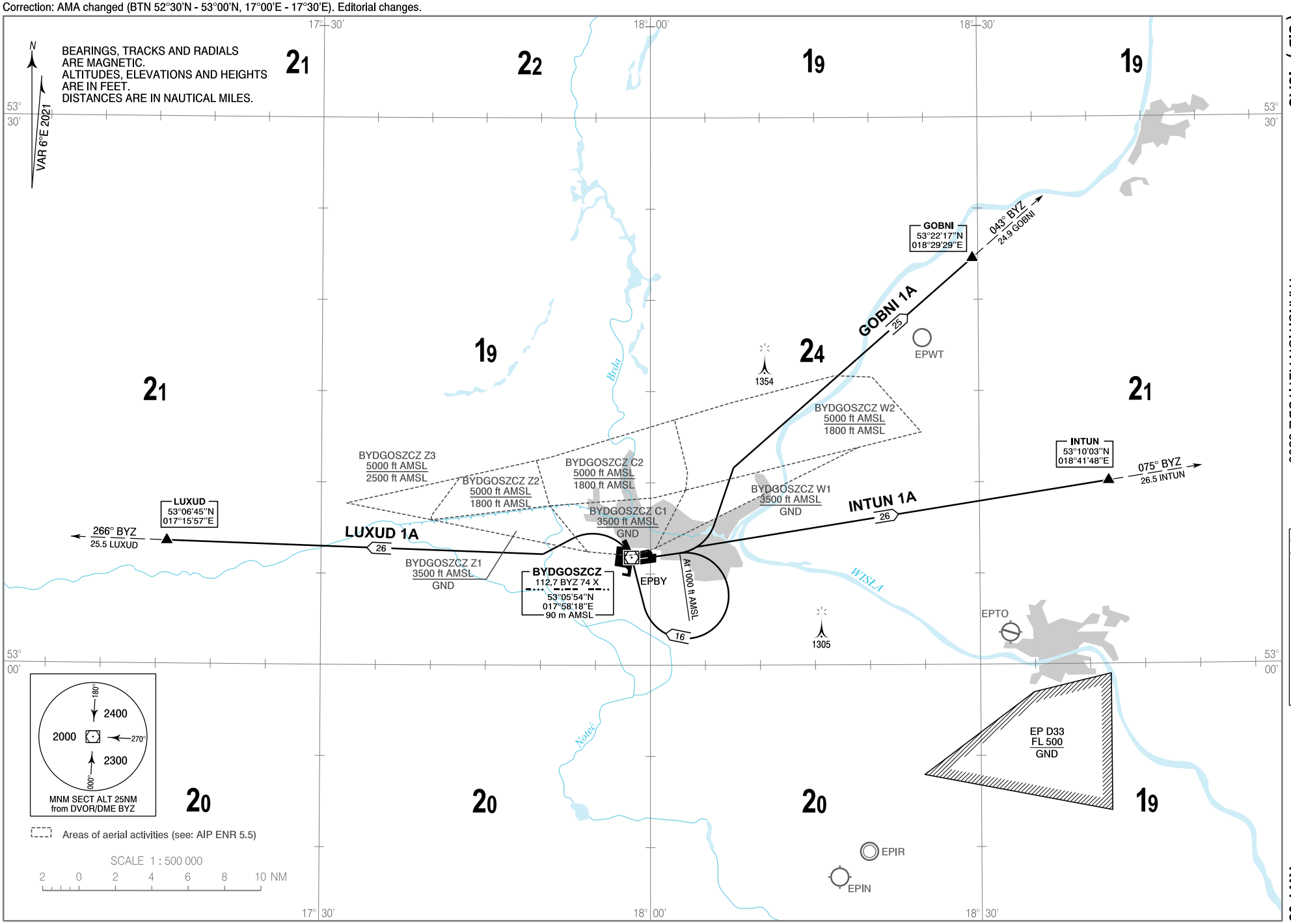
Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz RWY 08



© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

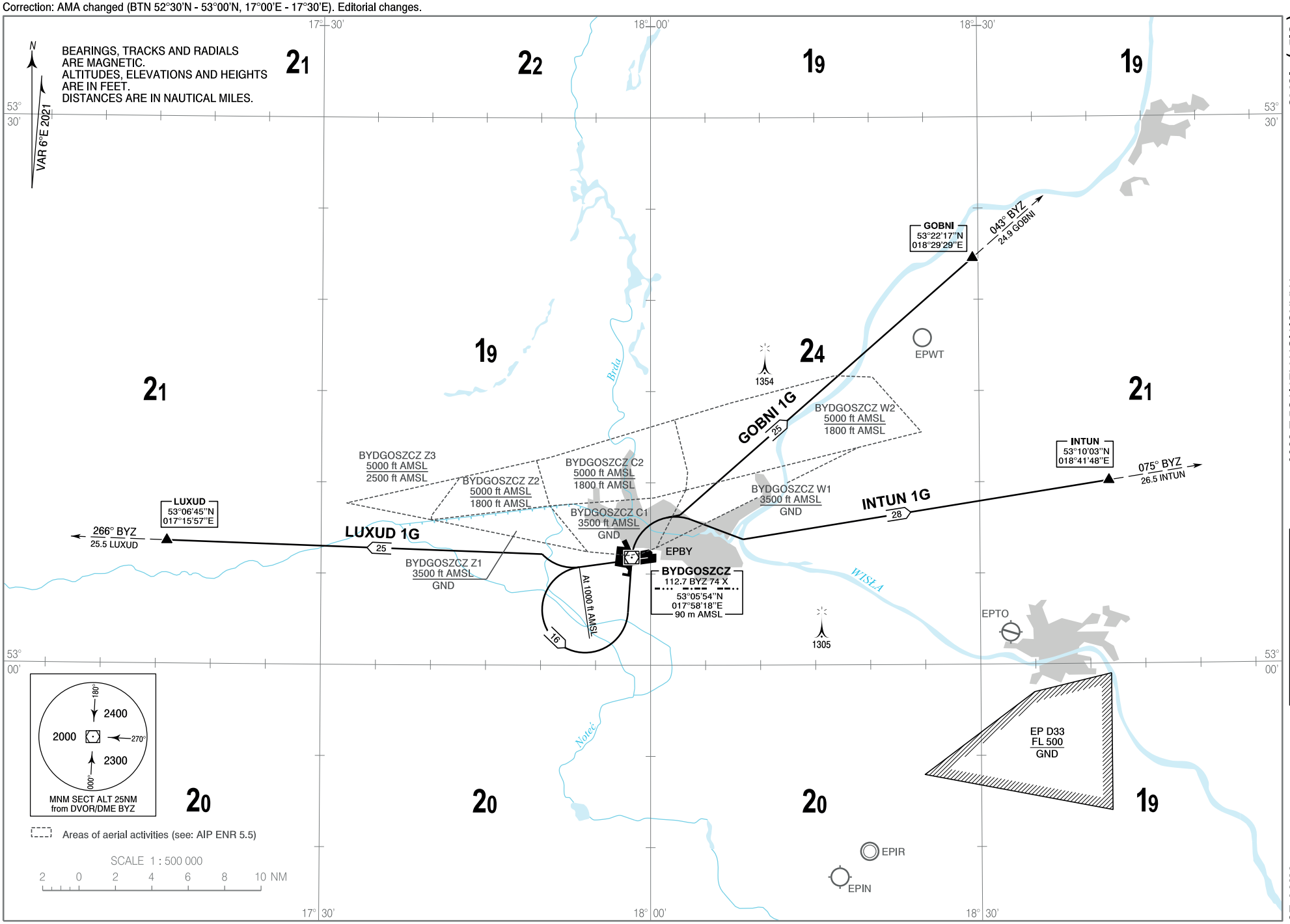
Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz RWY 26



© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

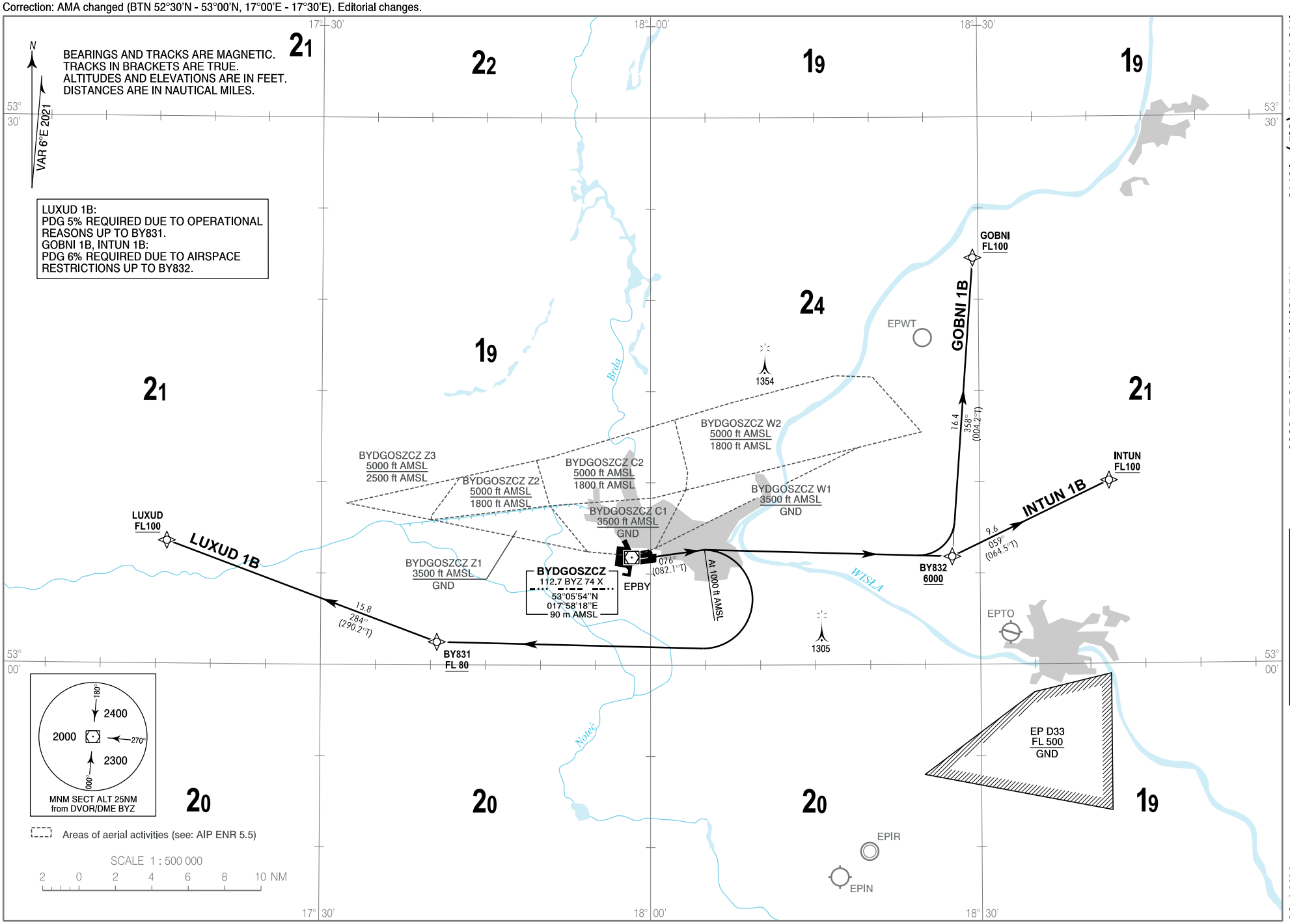
Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz RWY 08



©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

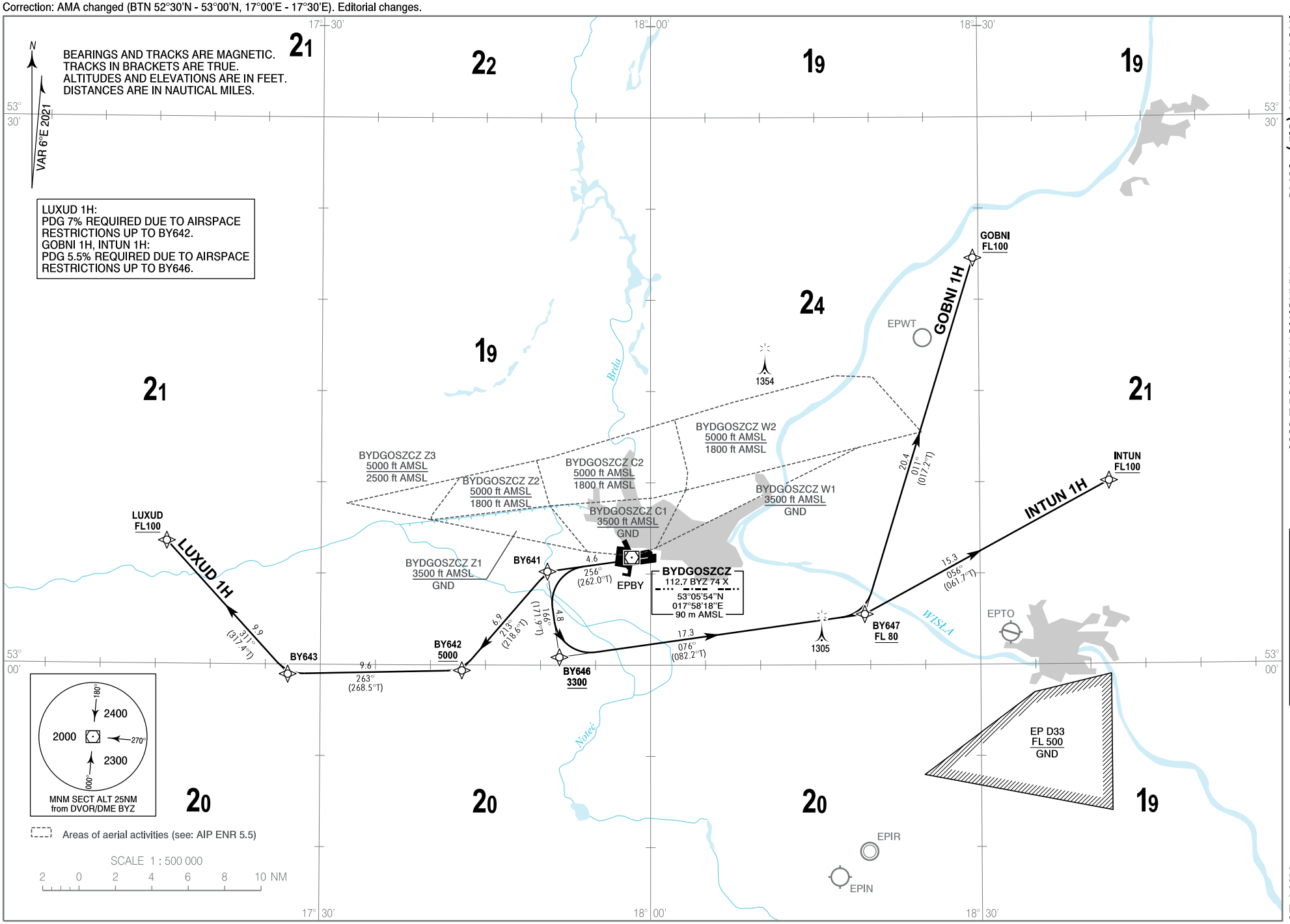
Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz RWY 26



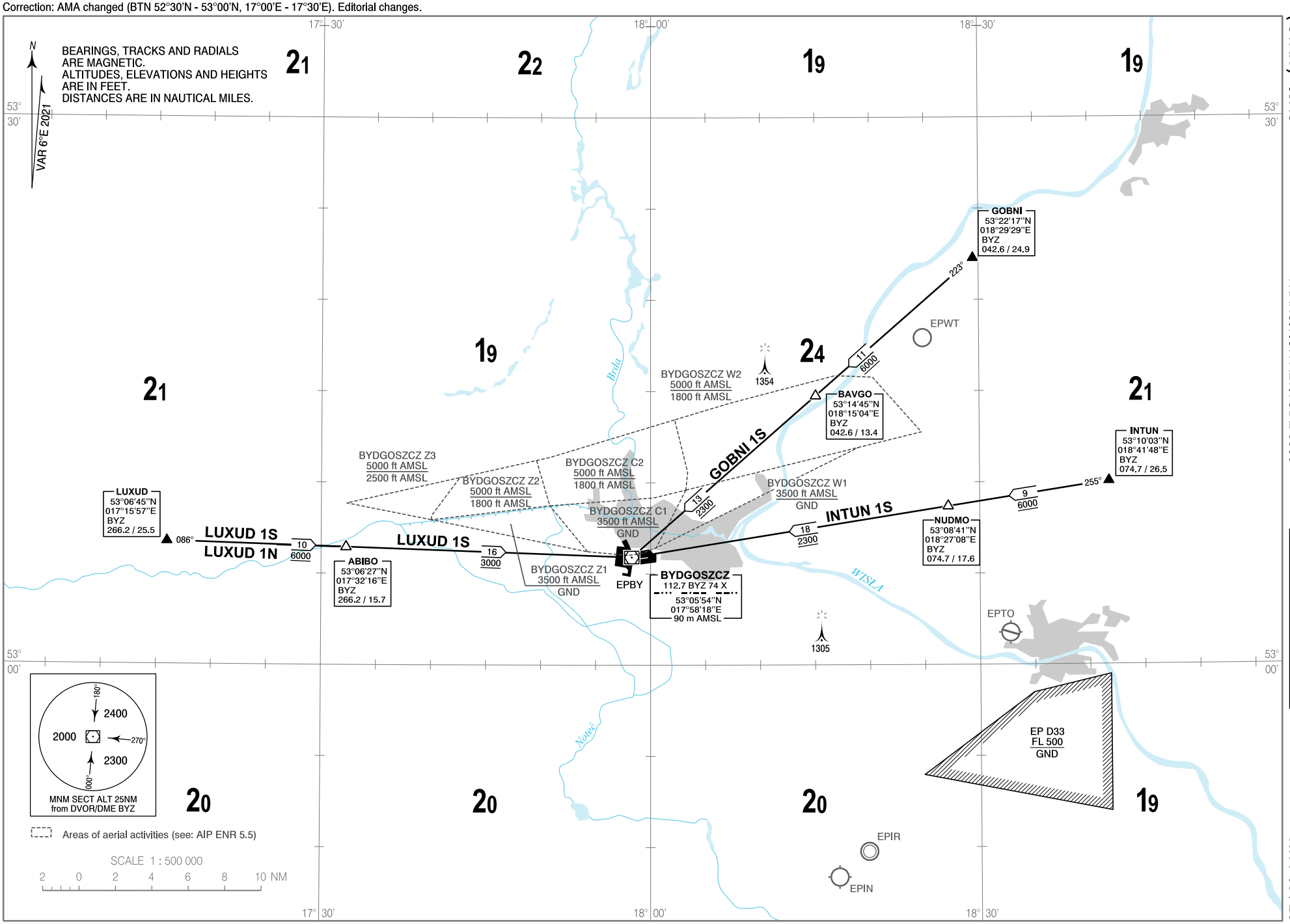
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz
RWY 08 / 26



Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

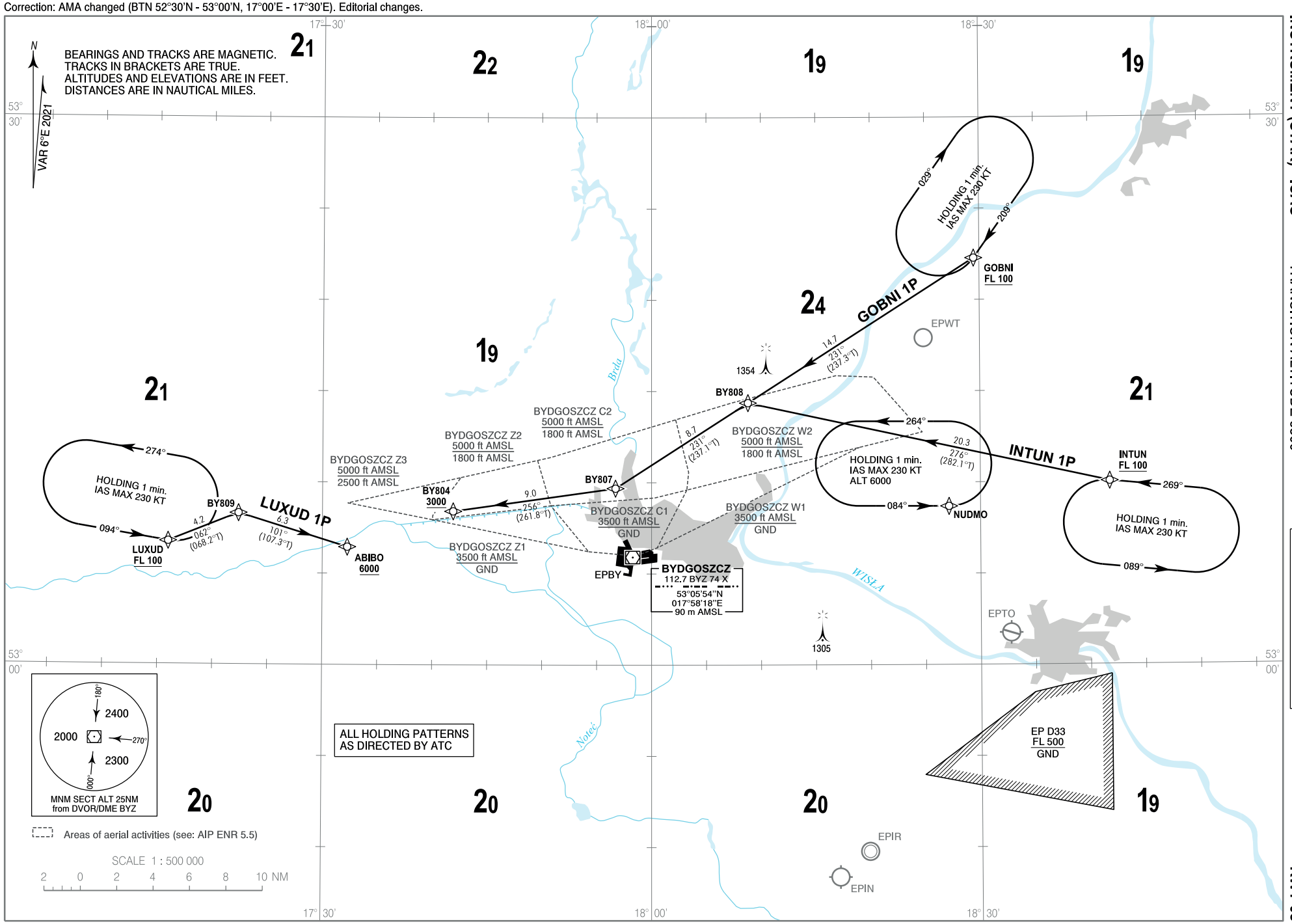
©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz RWY 08



Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

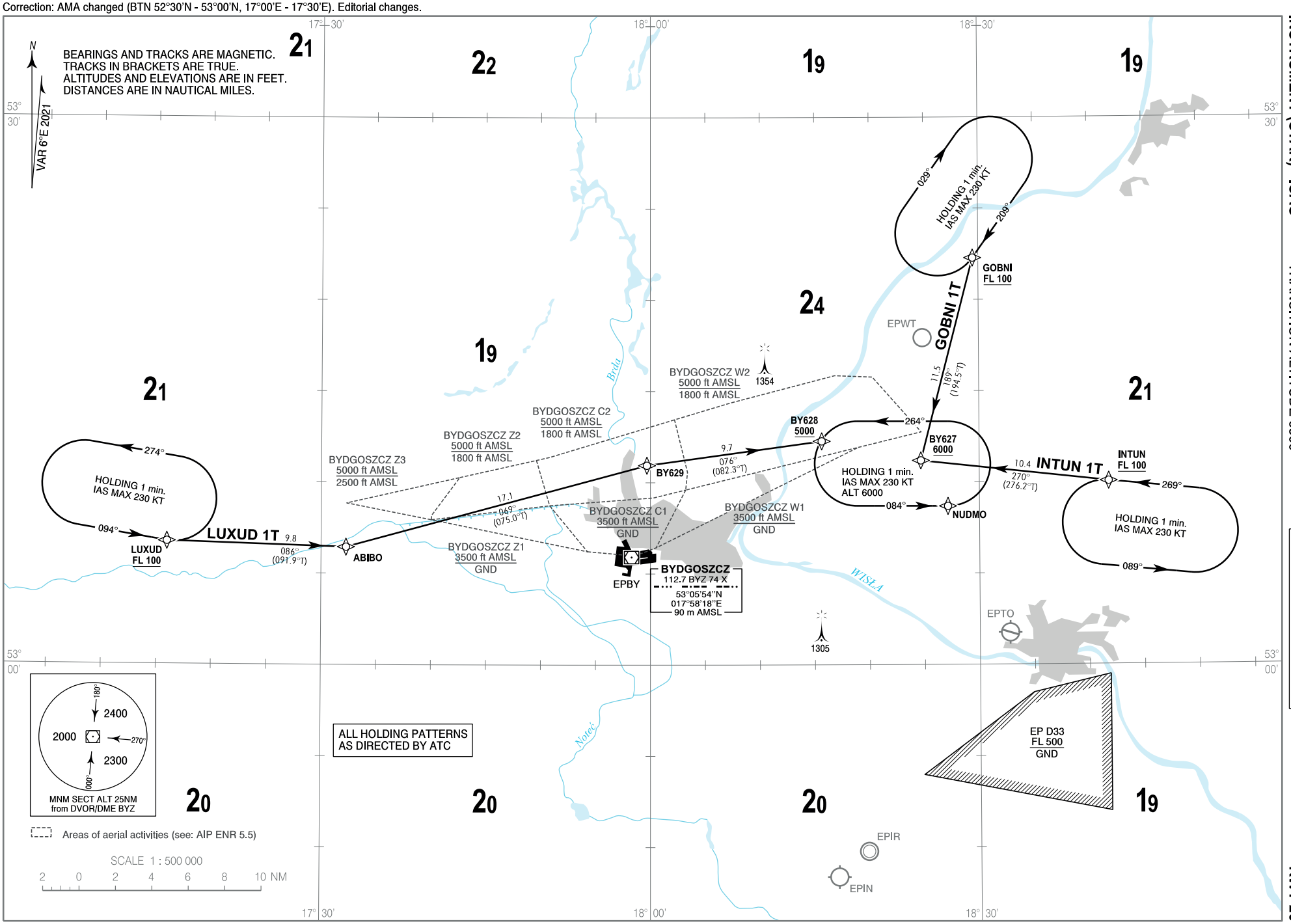
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

RNP 1 (GNSS) STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500



Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

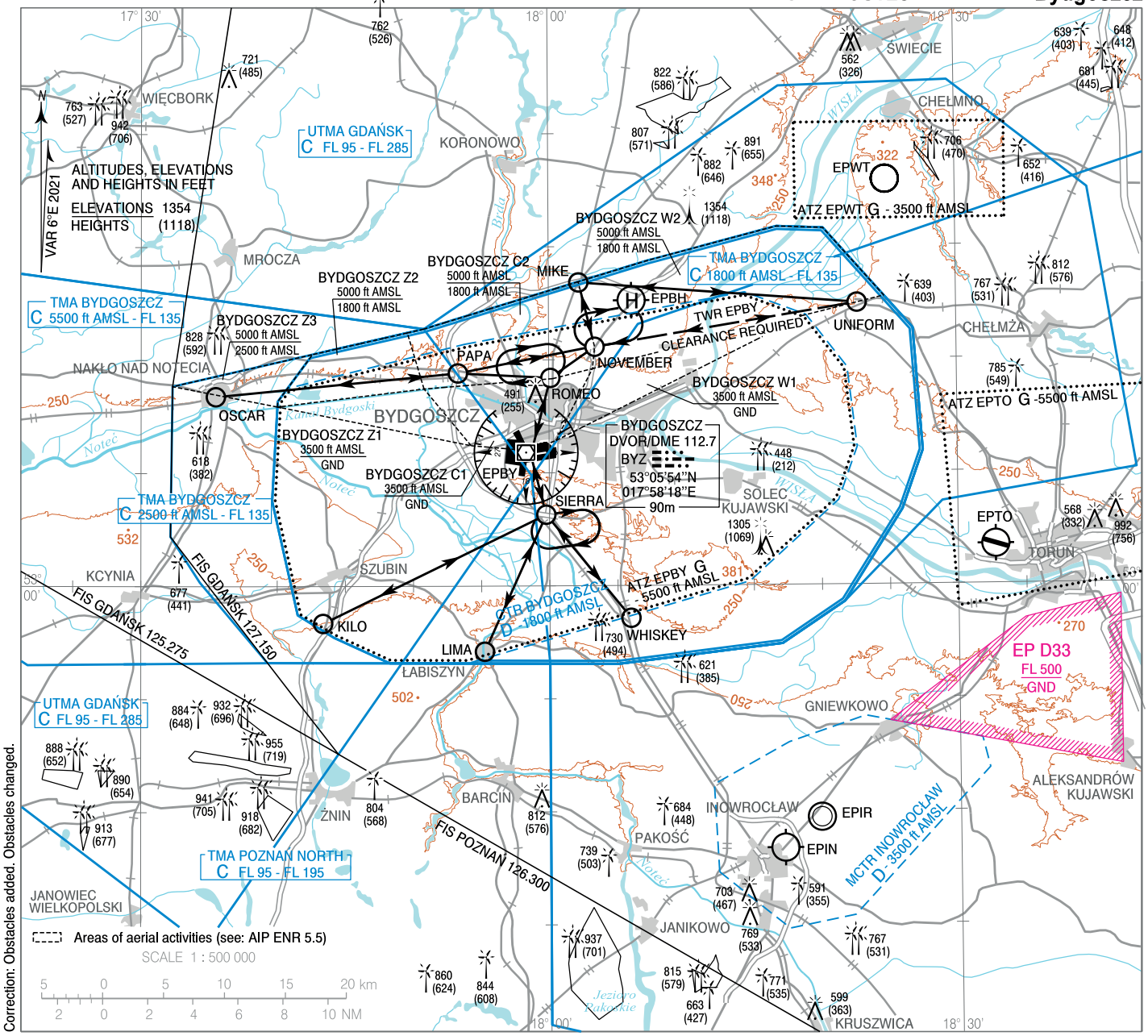
Bydgoszcz
RWY 26

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 Myślęcinek
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 Stryszek
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

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

7.	**ATS** H24	**ATS** H24
8.	**Tankowanie** Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): godziny pracy zgodnie z informacją na WWW. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z operatorem paliwowym.	**Fuelling** Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): working hours according to WWW page. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operator.
9.	**Obsługa naziemna** H24 Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200).	**Handling** H24 Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** H24	**De-icing** H24
12.	**Uwagi** 1) - patrz GEN 2.1.	**Remarks** 1) - see GEN 2.1.

EPGD AD 2.4	**SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE**	**HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1.	**Środki załadowcze** - platforma załadunkowa (3.5 t i 14 t), - podnośniki bagażowe (1.5 t i 5 t), - przyczepy do wózków bagażowych, - przyczepy do transportu palet cargo (7 t), - taśmociągi spalinowe, - wózki do kontenerów (ULD), - ciągniki do przyczep cargo, - ciągniki do wózków bagażowych, - platforma do rozładunku przesyłek (do 1.5 t), - urządzenie “Ambulift” dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich.	**Cargo-handling facilities** - high-loader (3.5 t and 14 t), - lift trucks (1.5 t and 5 t), - baggage trailers, - cargo trailers (7 t), - conveyor belt loaders, - container dollies (ULD), - cargo trucks, - baggage trucks, - platform for cargo unloading (up to 1.5 t), - ”Ambulift” device for disabled passengers on wheelchairs.
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1, AVGAS 100LL	**Fuel/Oil types** JET A-1, AVGAS 100LL
3.	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** JET A-1 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.	**Fuelling facilities/Capacity** JET A-1 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.
4.	**Urządzenia do odladzania** Welcome Airport Services: Kiitokori EFI 2000 - 5; Vestergaard Elephant MY - 1. LS AS: Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant Sigma - 2.	**De-icing facilities** Welcome Airport Services: Kiitokori EFI 2000 - 5; Vestergaard Elephant MY - 1. LS AS: Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant Sigma - 2.
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** Dla statków powietrznych o wielkości do B739.	**Hangar space for visiting aircraft** For aircraft up to size of B739.
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Repair facilities for visiting aircraft** NIL
7.	**Uwagi** **Agent handlingowy:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Telefon: +48-58-341-2817 Faks: +48-58-341-2335 SITA: GDNKMXH, GDNKOXH Łączność radiowa: „GDAŃSK KOORDYNACJA”, częstotliwość 131,855 MHz. E-mail: ops.gdn@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Tel. kom.: +48-693-225-528, +48 607-067-098 Telefon: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl	**Remarks** **Handling Agent:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Phone: +48-58-341-2817 Fax: +48-58-341-2335 SITA: GDNKMXH, GDNKOXH Radio contact: “GDAŃSK COORDINATION”, frequency 131.855 MHz. E-mail: ops.gdn@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-693-225-528, +48 607-067-098 Phone: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl

	LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel. kom.: +48-885-680-341, Telefon: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero General & VIP Aviation – LS Airport Services Tel. kom.: +48-885-680-341 Telefon: +48-22-206-95-46 SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero **Cargo:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. Tel. kom.: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl WWW: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase sp. z o.o. Tel. kom.: +48-885-398-855 Tel. kom.: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero **Tankowanie:** Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL) Telefon: +48-24-256-8051 Faks: +48-24-367-9107 WWW: www.orlenaviation.pl Warunki płatności za paliwo: Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) karty paliwowe: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Tel. kom.: +48-505-001-569; +48-515-124-381 Tel./faks: +48-58-768-1043 WWW: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) karty paliwowe: AIRBP. **Operator hangaru:** LS TECHNICS Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero **Operator hangaru General Aviation:** General Aviation Airbase sp. z o. o. Tel. kom.: +48-885-398-855 Tel. kom.: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero	LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Mobile: +48-885-680-341, Phone: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero General & VIP Aviation – LS Airport Services Mobile: +48-885-680-341 Phone: +48-22-206-95-46 SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero **Cargo:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl WWW: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase sp. z o.o. Mobile: +48-885-398-855 Mobile: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero **Fuelling:** Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL) Phone: +48-24-256-8051 Fax: +48-24-367-9107 WWW: www.orlenaviation.pl Fuel payment conditions: The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) fuel carnets: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Mobile: +48-505-001-569; +48-515-124-381 Phone/fax: +48-58-768-1043 WWW: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) fuel carnets: AIRBP. **Hangar operator:** LS TECHNICS Sp. z o.o. Mobile: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero **General Aviation hangar operator:** General Aviation Airbase sp. z o. o. Mobile: +48-885-398-855 Mobile: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero

EPGD AD 2.5	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** Hotele w mieście.	**Hotels** Hotels in the city.
2.	**Restauracje** Restauracja, bar - w terminalu pasażerskim.	**Restaurants** Restaurant and bar in the passenger terminal.

3.	**Środki transportu** Autobusy miejskie, kolej, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	**Transportation** City buses, train, taxi, car rentals.
4.	**Pomoc medyczna** Pierwsza pomoc, szpitale w mieście.	**Medical facilities** First aid, hospitals in the city.
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** Na terenie portu lotniczego.	**Bank and Post office** In the airport area.
6.	**Informacja turystyczna** W terminalu pasażerskim.	**Tourist office** In the passenger terminal.
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPGD AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CAT 7 ICAO	**Aerodrome category for fire fighting** CAT 7 ICAO
2.	**Wyposażenie ratownicze** Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 7 ochrony przeciwpożarowej.	**Rescue equipment** Rescue equipment conforming with ICAO requirements for fire fighting category 7.
3.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** Maksymalmie do MTOW 5700 kg.	**Capability for removal of disabled aircraft** Up to MTOW of 5700 kg.
4.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

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

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** zestaw do odśnieżania - 10, ciągnik rolniczy z pługiem - 3, pług wirnikowy - 3, rozsiewacz środków chemicznych - 4.	**Type(s) of clearing equipment** snow removal set - 10, tractor with plough - 3, rotary plough - 3, spreader vehicle - 4.
2.	**Kolejność oczyszczania** W pierwszej kolejności: - RWY; - TWY w użyciu (w sytuacjach szczególnych przy intensywnych opadach śniegu odśnieżane są dwie drogi zjazdu z RWY - TWY A1 i G); - APN (stanowiska postojowe w użyciu); - światła i urządzenia specjalne związane z obsługą lotów; - układ drogowy landside, przejazd do/od terminali. W drugiej kolejności: - pozostałe TWY; - pozostała (nie odśnieżona) część APN; - drogi przeciwpożarowe na podejściach z kierunku 11 i 29; - drogi i przejścia komunikacyjne wewnętrzne; - dworzec autobusowy i parkingi; - dojazdy do pozostałych obiektów portu lotniczego; - APN (płyty niebędące w użyciu); - drogi dojazdowe.	**Clearance priorities** First: - RWY; - TWYs in use (in special situations, in the case of heavy snowfall, two exit TWYs are cleared of snow - TWY A1 and G.); - APN (apron stands in use); - lights and special devices related to flights services; - landside road system, transfer to/from terminals. Second: - other TWYs; - other (not cleared of snow) sites of APN; - firefighting roads on the approaches to the RWY 11 and RWY 29; - internal roads and passages; - bus station and parkings; - access roads to other airport facilities; - APN (not in use); - access roads.
3.	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobieganiu oblodzeniu: - KFOR, dla płynów mrówczan potasu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu.	**Use of material for movement area surface treatment** The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
4.	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** NIL	**Specially prepared winter runway** NIL
5.	**Uwagi** Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM.	**Remarks** Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 5 - CONC, PCN 64 R/A/W/T APN 6 - ASPH, PCN 46 F/B/W/T APN 7 - CONC, PCN 34 R/B/X/T APN 8 - ASPH, PCN 22 F/B/W/U	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 5 - CONC, PCN 64 R/A/W/T APN 6 - ASPH, PCN 46 F/B/W/T APN 7 - CONC, PCN 34 R/B/X/T APN 8 - ASPH, PCN 22 F/B/W/U
2.	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** 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	**Designation, width, surface and strength of taxiways** 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.	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** 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.	**Location and elevation of altimeter checkpoints** 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.	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** NIL	**Location of VOR checkpoints** NIL
5.	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** Patrz AD 2 EPGD 1-3-1.	**Position of INS checkpoints** See AD 2 EPGD 1-3-1.
6.	**Uwagi** Na APN 1 i APN 2 występują lokalne nierówności i uszkodzenia nawierzchni.	**Remarks** 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.	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z: - świateł osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - świateł 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.	**Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands** 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.	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** Oznakowanie dzienne: 1. **RWY:** progu, tożsamości RWY, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania [1]. 2. **TWY:** osi, krawędziowe z wyjątkiem TWY J oraz TWY W, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. **RWY:** Patrz punkt EPGD AD 2.14. 2. **TWY:** Patrz punkt EPGD AD 2.15.3.	**RWY and TWY markings and lights** Day Marking: 1. **RWY:** THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, edge, turn pad [1]. 2. **TWY:** centre line, edge excluding TWY J and TWY W, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. **RWY:** See point EPGD AD 2.14. 2. **TWY:** See point EPGD AD 2.15.3.
3.	**Poprzeczki zatrzymania** TWY: A2, C, D, E, F, G, H, J.	**Stop bars** TWYs: A2, C, D, E, F, G, H, J.
4.	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** NIL	**Other RWY protection measures** NIL
5.	**Uwagi** [1] Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 11 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do MD-11.	**Remarks** [1] Runway turn pad marking on THR 11 designated for aircraft up to size of MD-11.

EPGD 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: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. 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 https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPGD AD 2.11 ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE / METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1.	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk	**Name of the associated meteorological office** Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
2.	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** H24	**Hours of service/MET Office outside hours** H24
3.	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	**Office responsible for TAF preparation/Periods of validity** Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4.	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** NIL	**Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance** NIL
5.	**Odprawy przedstartowe** Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-58-348-1191	**Briefing and consultation provided** Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
6.	**Dokumentacja i stosowane języki** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	**Flight documentation/Language used** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN.	**Charts and other information available for briefing or consultation** SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** Internet.	**Supplementary equipment available for providing information** Internet.
9.	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** TWR, APP	**ATS units provided with MET information** TWR, APP
10.	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-58-348-1191 Tel. kom.: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	**Additional information (limitation of services, etc.)** Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-58-348-1191 Mobile: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPGD 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu 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 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
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

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
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
Za wyjątkiem PAPI wszystkie światła RWY i podejścia posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	Except PAPI, all RWY and approach lights have light units equipped with light emitting diodes (LEDs).

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.	**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 - 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 wykołowania z płaszczyzny do odladzania - APN 5. 5. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11.	**TWY edge and centre line lighting** 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.	**Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania** 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** Światła osi TWY, ochronne RWY, poprzeczek zatrzymania, pośredniego oczekiwania i krawędziowe TWY W posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	**Remarks** TWY centre line lights, RWY protection lights, stop bar lights, intermediate holding position lights and TWY W edge lights have light units equipped with light emitting diodes (LEDs).

EPGD 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.	**Rozporządzalne długości deklarowane** NIL	**Declared distances available** NIL
6.	**Światła podejścia i światła FATO** NIL	**Approach and FATO lighting** NIL
7.	**Uwagi** Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.3.	**Remarks** Procedures for helicopters: see point 2.22.3.

EPGD 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
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	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC [1)])
1	2	3	4	5	6
APP	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	127.280	-	-	H24
APP	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	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
[1)] - patrz GEN 2.1.	[1)] - 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).

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	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 4 / E	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 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Odcinek 150 m RWY 11/29 rozpoczynający się 1320 m od THR 11 niewidoczny z TWR.

APN nr 6, 7, 8 oraz stanowiska postojowe 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, niewidoczne z TWR.

TWY N, TWY M na odcinku wzdłuż Terminala T2, TWY W niewidoczne z TWR.

Służba ATC lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC[1)] uruchamia stanowisko GDAŃSK GROUND pracujące na częstotliwości 131,330 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

" GROUND is operating on frequency 131.330".

[1)] - patrz GEN 2.1.

ATC PROCEDURES AT GDAŃSK LECH WALESA AERODROME

A segment of 150 m of RWY 11/29 starting 1320 m from THR 11 is invisible from the TWR

APNs No. 6, 7, 8 and parking stands 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, are invisible from the TWR.

TWY N, TWY M on the section along Terminal T2, TWY W are invisible from the TWR.

GDAŃSK TWR will open the GDAŃSK GROUND position between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC[1)], operating on 131.330 MHz, after entering the following information in ATIS:

" GROUND is operating on frequency 131.330".

[1)] - 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.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK LECH WALESA 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.

	Kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego po poinformowaniu koordynatora ruchu naziemnego.	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.
	Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.	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 THR 11 i 29 drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.	ATC services assume each aircraft having received clearance to line up THR 11 or 29 to be ready for immediate departure.
	Załogi statków powietrznych, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.	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 WALESA 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.	During and immediately after rain, a reduced friction coefficient occurs on the RWYs and APNs. Caution is advised when taxiing.
	Wkołowywanie, wykołowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	Helicopters taxiing to/from the APN shall follow the marshaller's instructions.
	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 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 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 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 dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.	TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 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).	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).
	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).	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.	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.
	Dostęp do stanowisk 12 i 13 możliwy jest wyłącznie od strony TWY A5.	Stands 12-13 can be accessed from TWY A5 only.
	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.	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.
	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.	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 przeznaczona jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.	TWY R is designated for aircraft with a wingspan not greater than 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.	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.
	Statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m muszą być kierowane wyłącznie na TWY A5.	Aircraft with a wingspan greater than 36 m must be directed solely to TWY A5.
	Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m lub mniejszej po TWY R oraz 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.
2.20.2.2	**PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA**	**PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES**
	Stanowiska: 5-13, **20-28** - obowiązuje procedura wypychania.	**Stands: 5-13**, **20-28** - push-back procedure is applicable.
	Stanowiska: 5-13, **20-28, 80-81** - zabronione jest obracanie statków powietrznych na własnym ciągu.	**Stands: 5-13**, **20-28, 80-81** - the turning of aircraft on its own thrust is prohibited.

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

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

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

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

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.

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.

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.

Air carriers should ensure that GDAŃSK Lech Walesa 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.

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

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

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

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

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

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

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 odblaskowymi. Pasażerowie są zwolnieni z tego obowiązku tylko w przypadku asystowania przez osobę wyposażoną w sposób wyżej wymieniony.

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.

2.20.2.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

AIRCRAFT DE-ICING

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.

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.

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.

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.

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.

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).

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).

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

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.

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).

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).

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

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.

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 sczepności.

Caution should be exercised during taxiing on the de-icing pad due to remains of de-icing fluid which can temporarily lower the friction co-efficient.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall be informed by the ground personnel about the completion.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall follow the TWR/GROUND controller's instructions.

Załoga kołująca do odladzania bez zastosowania powyższej procedury nie będzie akceptowana i zostanie odesłana z powrotem na stanowisko postojowe.

A flight crew taxiing to de-ice but not following the above procedure will not be admitted and send back to the aircraft stand.

Kontroler TWR/GROUND nie ponosi odpowiedzialności za odladzanie i nie ma kontaktu z agentami obsługi naziemnej zajmującymi się odladzaniem.

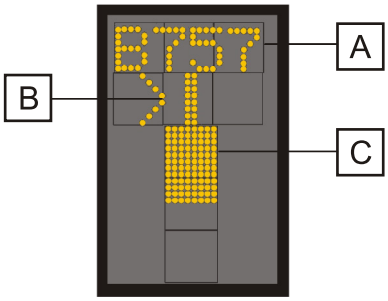
The TWR/GROUND controller is not responsible for de-icing and has no contact with the handling agent providing de-icing.

2.20.2.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "SAFEGATE"

AUTOMATED DOCKING SYSTEM "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.

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.

2.20.2.4.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ 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 liczbowa (metry) przedstawiająca 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 rectangulars 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 goleń na wyświetlaczu pojawi się napis ”CHOCK ON”.

3 minutes after placing chocks under the nose gear, the display will show a CHOCK ON message.

EMERGENY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

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.

2.20.2.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Sygnały przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych prze 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.

2.20.2.5 ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

PROTECTION OF AIRCRAFT

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.

2.20.2.6 INNE OGRANICZENIA

OTHER RESTRICTIONS

NIL

NIL

EPGD AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:

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

Departures (H24)
1. RWY 29
2. RWY 11

Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

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

a) jeżeli RWY nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziaływuje na nią pokrycie śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;

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) 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;

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) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty;

c) when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;

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).

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).

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

Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

Aircraft operators conducting flight operations at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome should apply noise abatement procedures adequate for the relevant aircraft type to reduce the aircraft noise level in close proximity to the aerodrome.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

2.21.3 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

NOISE EMISSION REDUCTION

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.

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.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Self-powered aircraft shall taxi on the APNs with minimum engine power.

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.

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.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy.

Engine start-up not related to a take-off operation is permitted in necessary and fully justified cases only with minimum power use.

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

Any engine tests are allowed only with the approval of the Airport Duty Officer, provided they are carried out with great caution.

2.21.4 LOKALNE OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100–0500 (2000–0400) UTC[1)]

LOCAL RESTRICTIONS RELATED TO OPERATIONS CONDUCTED BETWEEN 2100 AND 0500 (2000 AND 0400) UTC[1)]

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione jest wykonywanie lotów szkolnych/treningowych, próbnych oraz technicznych.

Between the hours of 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] training/school, test and technical flights are prohibited.

Zaleca się ograniczenie stosowania odwracaczy ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

Flight crews are advised to reduce the use of reverse thrust after landing between the hours of 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]. This restriction does not apply in emergency situations.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu (próba na biegu jałowym) jest dopuszczalne podczas bieżącej obsługi przedlotowej statku powietrznego.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] engine start-up not related to a take-off operation (engine check with idle power set) is permitted while conducting Pre-Flight Check procedures.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

MONITORING AIRCRAFT NOISE

Zarządzający lotniskiem GDAŃSK im. Lecha Wałęsy informuje, że prowadzi stały monitoring hałasu na podstawie 4 stałych punktów pomiarowych.

The administration of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome informs that a constant monitoring of aircraft noise is carried out using four permanent measuring points.

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.

Aircraft operators are required to operate ADS-B transponders before arrival at/departure from GDAŃSK Lech Walesa aerodrome.

2.21.6 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (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.

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

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

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.

Technika CDA:

CDA technique:

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

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.

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) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

ATC R/T example at or above 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.

- 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

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

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:

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:

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

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

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.

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.

2.22.1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK

SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA

W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku im. Lecha Wałęsy:

The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at Gdańsk Lech Walesa aerodrome:

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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

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

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

2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

W TMA GDAŃSK zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania. Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA GDAŃSK podane są na mapie minimalnych wysokości dozorowania ATC – patrz strona ENR 6.7-1.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 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:

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:

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.

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.

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.

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.

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.

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.

W miarę możliwości ATC zapewniać 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.

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.

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.

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

GENERAL RCF PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDS OR STARS AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS.

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/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).

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).

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.

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.

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.

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.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.1 WLOT DO CTR GDAŃSK LECH WALESA W LOCIE VFR

GDAŃSK LECH WALESA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Przed wlotem w CTR EPGD (nie wyżej niż 1500 ft AMSL).

Before entering EPGD CTR (not higher than 1500 ft AMSL).

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR GDAŃSK nie później niż nad następującymi punktami:

Crew conducting VFR flight shall establish radio contact with GDAŃSK TWR not later than over the following points:

GOLF 54 22 28 N 018 46 44 E
(falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)

GOLF 54 22 28 N 018 46 44 E
(breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)

INDIA 54 28 16 N 018 18 35 E
(zachodni skraj jeziora Marchowo)

INDIA 54 28 16 N 018 18 35 E
(western edge of Lake Marchowo)

MIKE 54 26 41 N 018 32 40 E
(Opera Leśna w Sopocie)

MIKE 54 26 41 N 018 32 40 E
(Opera Leśna in Sopot)

X-RAY 54 16 34 N 018 29 22 E
(płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)

X-RAY 54 16 34 N 018 29 22 E
(north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)

ZULU 54 19 30 N 018 11 01 E
(płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

ZULU 54 19 30 N 018 11 01 E
(south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

2.22.3.2 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

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

In case of congestion of air traffic, aircraft conducting VFR flight may also be instructed to hold at one of the following points:

GOLF 54 22 28 N 018 46 44 E
(falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)

GOLF 54 22 28 N 018 46 44 E
(breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)

INDIA 54 28 16 N 018 18 35 E
(zachodni skraj jeziora Marchowo)

INDIA 54 28 16 N 018 18 35 E
(western edge of Lake Marchowo)

MIKE 54 26 41 N 018 32 40 E
(Opera Leśna w Sopocie)

MIKE 54 26 41 N 018 32 40 E
(Opera Leśna in Sopot)

NOVEMBER 54 24 42 N 018 29 06 E
(centrum handlowe)

NOVEMBER 54 24 42 N 018 29 06 E
(Shopping centre)

SIERRA 54 20 42 N 018 26 06 E
(pałac w m. Leźno)

SIERRA 54 20 42 N 018 26 06 E
(Palace in Leźno)

X-RAY 54 16 34 N 018 29 22 E
(płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)

X-RAY 54 16 34 N 018 29 22 E
(north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)

ZULU 54 19 30 N 018 11 01 E
(płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

ZULU 54 19 30 N 018 11 01 E
(south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR

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).

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:

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) wyłącznie w porze dziennej,

a) the flight will be performed during daytime only,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

b) the flight will be performed clear of clouds and in visual reference to terrain,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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.

	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.	Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.
2.22.5	**PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW**	**PROCEDURES FOR HELICOPTERS**
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.	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.
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 zwolniły 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.	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.
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 nakaże inaczej.	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.
2.22.6	**OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**	**LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)**
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.	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.
2.22.6.1.2	**Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP**	**Criteria for the initiation and termination of LVPs**
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.	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.
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 tendencja dalszej poprawy.	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.
2.22.6.1.3	**Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**	**Description of Low Visibility Operations (LVPs)**
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*.	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*.
2.22.6.1.3.2	W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.	During the preparation and operation phase of 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.	For arriving aircraft, the ATC will require the use of RWY 29 and exit from the RWY only via TWYs: 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.	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.
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).	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).
2.22.6.1.3.6	Niedozwolone jest wykonywanie startów jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.	Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.
2.22.6.1.4	**Kołowanie w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**	**Taxiing in low visibility conditions (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.

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.

2.22.6.1.4.2 W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400m) GDAŃSK TWR stosuje separacje, zapewniając przynajmniej jeden wolny sektor drogi kołowania odstępu pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkiem powietrznym i pojazdami na polu manewrowym.

During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) GDAŃSK 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.

2.22.6.1.4.3 Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania.

Taxiing aircraft will be given clearances based on holding points or intermediate holding positions.

2.22.6.1.4.4 Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

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

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.

Pilots who wish to perform a CAT II or III ILS 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.

2.22.6.1.5 System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów

System for verifying the position of aircraft and vehicles

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 określania pozycji pojazdów lotniskowych w oparciu o transmisje transponderów ADS-B.

The system for verifying the position of aircraft and vehicles covers the maneuvering 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.

2.22.6.1.6 System barier pętli indukcyjnych

System of inductive loop barriers

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:

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:

- 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.

- determine the position of aircraft and vehicles on the maneuvering 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.

2.22.6.1.7 Procedury używania transponderów

Procedures for the use of transponders

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.

Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

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.

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

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 2000 shall be selected on the transponder.

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.

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.

2.22.6.1.7.5 Aktywacja transpondera w tryb Mode S oznacza wybranie: AUTO, ON, XPNDR lub równoważnie zgodnie z określoną instalacją.

The activation of Mode S in a transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

2.22.6.1.7.6 Nie ustawiaj pozycji OFF lub STDBY.

Do not select OFF or STDBY.

2.22.7 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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.

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.

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.

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 MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

2.23.1.1 Migracje ptaków:

Bird migrations:

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.

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.

Wzmożona 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.

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 Ostrzeżenia:

Warnings:

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku, związane jest z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, jaskółka, skowronki).

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).

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt to: lisy, zające, bociany, żurawie, czajki, szpaki i gołębie.

Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome are: foxes, hares, storks, cranes, lapwings, starlings, pigeons.

2.23.2 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

CONTROL OF WILDLIFE ACTIVITY AND REPORTING

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 odstraszające zamontowane na samochodzie (Scarecrow), środki pirotechniczne.

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.

Metody zapobiegawcze długofalowe obejmują politykę zarządzania trawą w celu uniemożliwienia przesiadywania ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego oraz rozpylanie środków chemicznych odstraszających dziką zwierzynę.

Long-term preventive measures include grass management that prevents birds from residing in the immediate vicinity of the runway and chemical repellents for wildlife.

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.

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 WSPÓŁRZĘDNE 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	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	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapy parkowania statków powietrznych - 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, 8	Aprons 5, 6, 7, 8
AD 2 EPGD 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 EPGD 3-1-1	RWY 29	RWY 29
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPGD 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPGD 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPGD 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPGD 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPGD 6-1-1	ILS CAT II & III or LOC RWY 29	ILS CAT II & III 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

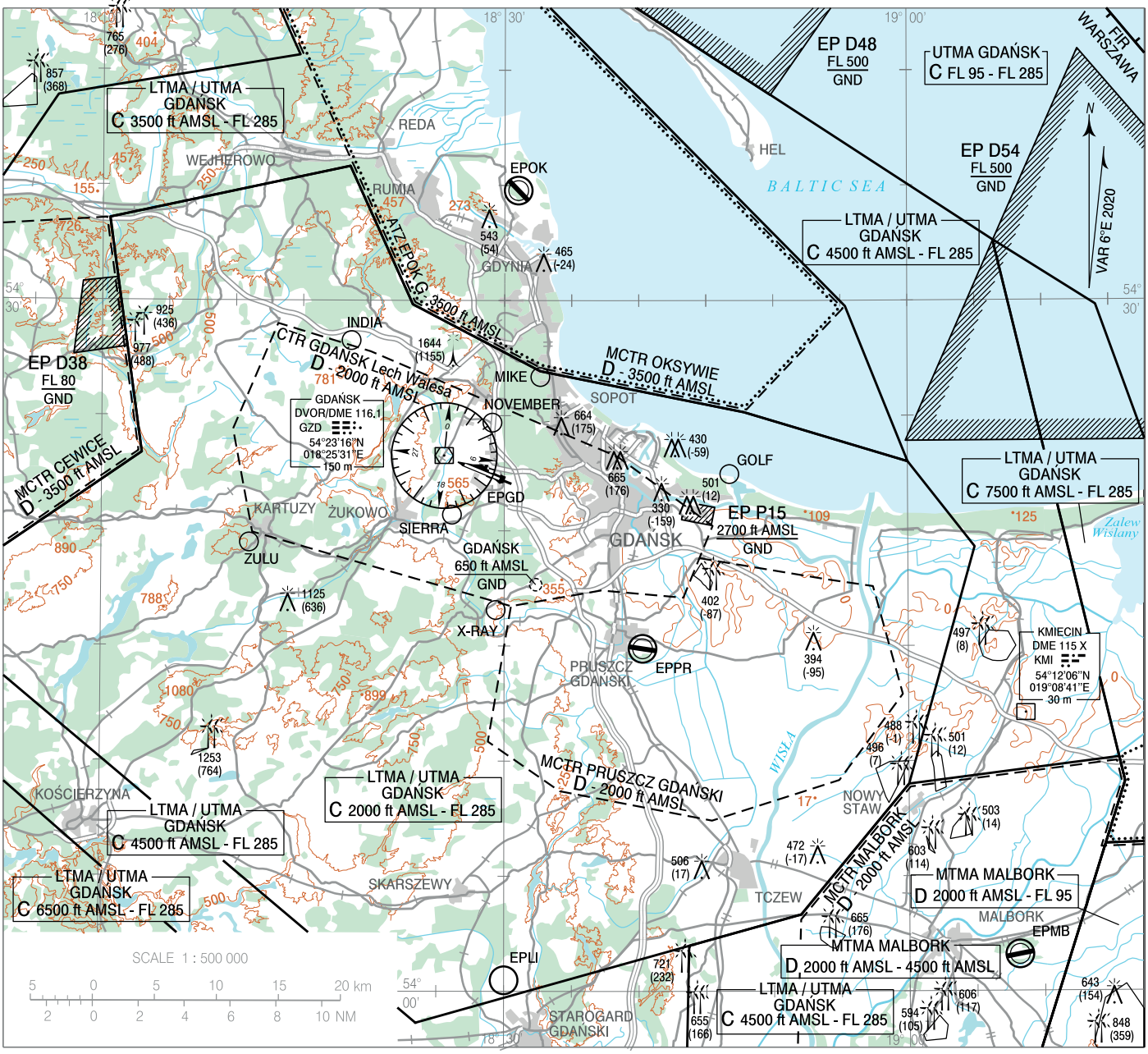
EPGD AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 489 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Gdańsk APPROACH	127.280
	133.660
Gdańsk TOWER	118.105

GDAŃSK Lech Walesa



Correction: Obstacle added.

Areas of aerial activities - flights of flying models (see: AIP ENR 5.5)

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
GOLF	54°22'28"N	018°46'44"E	Breakwater at the mouth of the Wisla Smiala River
INDIA	54°28'16"N	018°18'35"E	Western edge of Lake Marchowo
MIKE	54°26'41"N	018°32'40"E	Opera Leśna in Sopot town
NOVEMBER	54°24'42"N	018°29'06"E	Shopping centre
SIERRA	54°20'42"N	018°26'06"E	Palace in Leźno town
X-RAY	54°16'34"N	018°29'22"E	North-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy town
ZULU	54°19'30"N	018°11'01"E	South-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy town

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

	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	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:	The noise certificate referred to in point 2.21.7.3 hereinabove shall include the following information:
	- nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat;	- state and authority issuing the certificate;
	- numer;	- number;
	- typ statku powietrznego;	- aircraft type;
	- znaki rejestracyjne statku powietrznego;	- aircraft registration marks;
	- numer fabryczny statku powietrznego;	- aircraft manufacturer's number;
	- typ silnika (silników) i jego (ich) model;	- engine(s) type and model;
	- typ śmigła;	- propeller type;
	- urządzenia dodatkowe tłumiące hałas;	- additional noise attenuators;
	- MTOW i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach;	- MTOW and maximum landing weight in kilograms;
	- średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB;	- average noise level measured in reference points and expressed in 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;	- 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;
	- podstawę, na jakiej wydano certyfikat;	- basis of certification;
	- 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;	- 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;
	- podpis urzędnika wystawiającego certyfikat;	- signature of the officer issuing the certificate;
	- data wystawienia certyfikatu.	- 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.	The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.
	[1)] - patrz GEN 2.1.	[1)] - see GEN 2.1.

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU / FLIGHT PROCEDURES

	STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY	**APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT**
	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:	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:
	a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,	a) nautical miles (NM) expressing distance in navigation,
	b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień,	b) feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations,
	c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,	c) knots (kt) expressing horizontal speed,
	d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.	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.	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.
2.22.1	**NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE**	**ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER DEPARTURE**
	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 KRAKÓW WIEŻA.	If not specified otherwise, crews of departing IFR flights should, as soon as possible after departure, establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.
	Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KRAKÓW TWR (123,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KRAKÓW WIEŻA.	Crews performing VFR flights should after departure remain on KRAKÓW TWR frequency (123.255 MHz) and stand by for further instructions. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

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 dozorowania ATC - patrz strona ENR 6.7.2-0.

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 zapewniać 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.

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 PROCEDURY SID

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 6.7.2-0.

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 additional 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.

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

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.

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.

2.22.2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.22.2.1.4 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY STAR

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A 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.

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.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR KRAKÓW/Balice i lotach w LTMA KRAKÓW:

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from CTR KRAKÓW/Balice and flights within KRAKÓW LTMA:

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
DELTA	49 51 25 N	020 08 30 E	(niedaleko Dobczyc)
ECHO	50 02 31 N	020 05 52 E	(elektrownia wodna na Wiśle)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - kopalnia na północ od miasta)
KILO	50 03 00 N	019 48 00 E	(Kryspinów - na południe od zbiornika wodnego)
LIMA	50 08 11 N	020 06 52 E	(Luborzyca)
MIKE	50 21 00 N	020 02 00 E	(Miechów)
OSCAR	50 12 00 N	019 53 00 E	(Smardzowice - kościół)
ROMEO	49 54 39 N	019 24 46 E	(niedaleko Radocza)
SIERRA	49 59 00 N	019 49 00 E	(Skawina)
UNIFORM	49 47 31 N	019 46 41 E	(niedaleko Sułkowic)
ZULU	50 06 33 N	019 46 46 E	(Zabierzów - czasza radaru)

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E	(Bukowno)
DELTA	49 51 25 N	020 08 30 E	(near Dobczyce)
ECHO	50 02 31 N	020 05 52 E	(water power plant on the Vistula River)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E	(Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E	(Krzeszowice - mine, north of the city)
KILO	50 03 00 N	019 48 00 E	(Kryspinów - to the south of the water reservoir)
LIMA	50 08 11 N	020 06 52 E	(Luborzyca town)
MIKE	50 21 00 N	020 02 00 E	(Miechów)
OSCAR	50 12 00 N	019 53 00 E	(Smardzowice - church)
ROMEO	49 54 39 N	019 24 46 E	(near Radocza)
SIERRA	49 59 00 N	019 49 00 E	(Skawina)
UNIFORM	49 47 31 N	019 46 41 E	(near Sułkowice)
ZULU	50 06 33 N	019 46 46 E	(Zabierzów - radar dome)

2.22.3.2 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace

a) 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;

a) 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;

b) Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

b) If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

UWAGA:

NOTE:

Doloty/odloty do/z lotniska KRAKÓW/Balice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **SIERRA i KILO**.

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.

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.

UWAGA:

NOTE:

Procedura oczekiwania nad punktem **KILO** powinna być wykonana na zachód od tego punktu, bez przekraczania autostrady przebiegającej po wschodniej stronie punktu **KILO**.

Holding procedure over **KILO** point shall be performed to the west of the point, without crossing the motorway running east of the **KILO** point.

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.

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.

2.22.3.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

2.22.3.5.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KRAKÓW/Balice, wlot do CTR KRAKÓW/Balice jest zabroniony.

If radio communication fails before reaching the KRAKÓW/Balice CTR, entry is forbidden.

2.22.3.5.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KRAKÓW/Balice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KRAKÓW/Balice CTR, 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 **ZULU** przez **INDIA** lub **OSCAR** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice.

- make an approach to reach **ZULU** point via **INDIA** or **OSCAR** and await visual signals from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome.

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- show all aircraft navigation lights, warning and landing 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- 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.

- 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;

- 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.

- 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.

- 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 **KILO** przez **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;

- make an approach to reach **KILO** via **SIERRA** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;

- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, approach 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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.

2.22.3.6 LOTY SPECJALNE VFR

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).

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:

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) wyłącznie w porze dziennej,

a) the flight will be performed during daytime only,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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.

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.

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 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.

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.

2.22.5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Loty szkolne w CTR KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KRAKÓW TWR.

Training flights within the KRAKÓW CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

Loty techniczne w CTR KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KRAKÓW TWR.

Technical flights within the KRAKÓW CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

GENERAL

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 in operation”.

During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures via radio. The following phraseology will be used: “Low visibility procedures in operation”.

Na lotnisku EPKK procedury LVP dotyczą jedynie startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO).

At EPKK aerodrome LVP procedures are applicable only to Low Visibility Take Off (LVTO).

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się wyłącznie na RWY 25.

Low Visibility Take Off (LVTO) is carried out only on RWY 25.

Minima operacyjne dla lotniska EPKK wynoszą:
- Start RVR większe bądź równe 350 m (w przypadku LVTO RWY 25).

EPKK aerodrome operations minima are:
- RVR take-off more or equal 350 m (when LVTO RWY 25)

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się dla następujących wartości RVR:
- RVR TDZ większe bądź równe 350 m,
- RVR MID większe bądź równe 350 m,
- RVR END większe bądź równe 350 m.

Low Visibility Take Off (LVTO) might be commenced for the following RVR values:
- RVR TDZ more or equal 350 m,
- RVR MID more or equal 350 m,
- RVR END more or equal 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) są możliwe jedynie dla statków powietrznych o literze kodu A, B i C.

Low Visibility Take Off (LVTO) is only available for code letter A, B and C aircraft.

Podczas obowiązywania LVP, ruch statków powietrznych po płycie postojowej odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

During LVP aircraft movement on the apron is to be carried out only under the guidance of a FOLLOW ME vehicle.

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu (LVTO):
- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S,T.

Elements of the movement area available for aircraft during Low Visibility Take Off (LVTO):
- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S,T.

W przypadku wystąpienia przerwanego startu lub powrotu z drogi startowej na płytę postojową, statek powietrzny kołuje do końca RWY25 i opuszcza ją w TWY F, gdzie oczekuje na pojazd FOLLOW ME.

In case of aborted take-off or return from the RWY to APN, aircraft shall taxi until the end of RWY25, exit into TWY F and wait for the FOLLOW ME vehicle.

2.22.6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności

Low Visibility Procedures preparation phase

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m.

LVP preparation phase will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls to 800 m.

2.22.6.2 Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności

Initiation of Low Visibility Procedures

Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m.

LVP will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls below 550 m.

Informacja o wprowadzeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures in operation”.

Information about the initiation of LVP is included in ATIS message: “Low visibility procedures in operation”.

2.22.6.3 Odwołanie procedur przy ograniczonej widzialności

Termination of Low Visibility Procedures

Odwołanie procedury przy ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 600 m lub więcej oraz z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

LVP will be terminated when RVR in all RWY reporting positions increases to 600 m or more with an increasing tendency lasting for more than 10 minutes.

2.22.6.4 Zawieszenie procedur przy ograniczonej widzialności

Suspension of Low Visibility Procedures

Procedury LVP są zawieszane w przypadku zaistnienia na lotnisku zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, takich jak:

LVP Procedures are suspended in the event of occurrences that might have an impact on aeronautical operations safety, such as:

- utraty łączności z pojazdem znajdującym się w polu manewrowym; - stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym; - stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego oraz podświetlanych znaków pionowych w polu naziemnego ruchu lotniczego; - zaistnienia konieczności wyjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska; - uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem; - zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.	- loss of radio communication with a vehicle in the manoeuvring area; - loss of orientation stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area; - failure of navigation lights and illuminated mandatory signs in the movement area; - a necessity for aerodrome technical services to enter the manoeuvring area; - receiving information of occurrence or the probability of occurrence of an aircraft collision with an animal or a bird; - other occurrence that might have an impact on the aeronautical operations safety in the low visibility conditions.
Informacja o zawieszeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures suspended".	Information on LVP suspension is in ATIS message: „Low visibility procedures suspended".

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Opłacie PRM"[1] lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl).	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"[1] (available at www.krakowairport.pl).
[1] Opłata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.	[1] Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.
2.23.1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW	**FLIGHT SCHEDULE COORDINATION**
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.	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.
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.	Landing or take-off at KRAKÓW/Balice aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule 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 helicopter flights.
2.23.1.4 PANSA Airport Coordination jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska KRAKÓW/Balice. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do PANSA 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.	PANSA Airport Coordination is the appointed flight scheduling coordinator for KRAKÓW/Balice aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to PANSA Airport Coordination. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by a handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.
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 Wordwide 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 Wordwide Airport Slot Guidelines.
2.23.1.6 Przydział czasu na start lub lądowanie podlega opłacie na rzecz koordynatora rozkładów lotów, w wysokości określanej 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.

Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 8. Bazy Lotnictwa Transportowego https://8bltr.wp.mil.pl/ w zakładce „POZOSTAŁE".

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.

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	RWY 25
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKK 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 07	RNAV 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPKK 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 25	RNAV 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKK 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 07	RNAV 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPKK 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 25	RNAV 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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

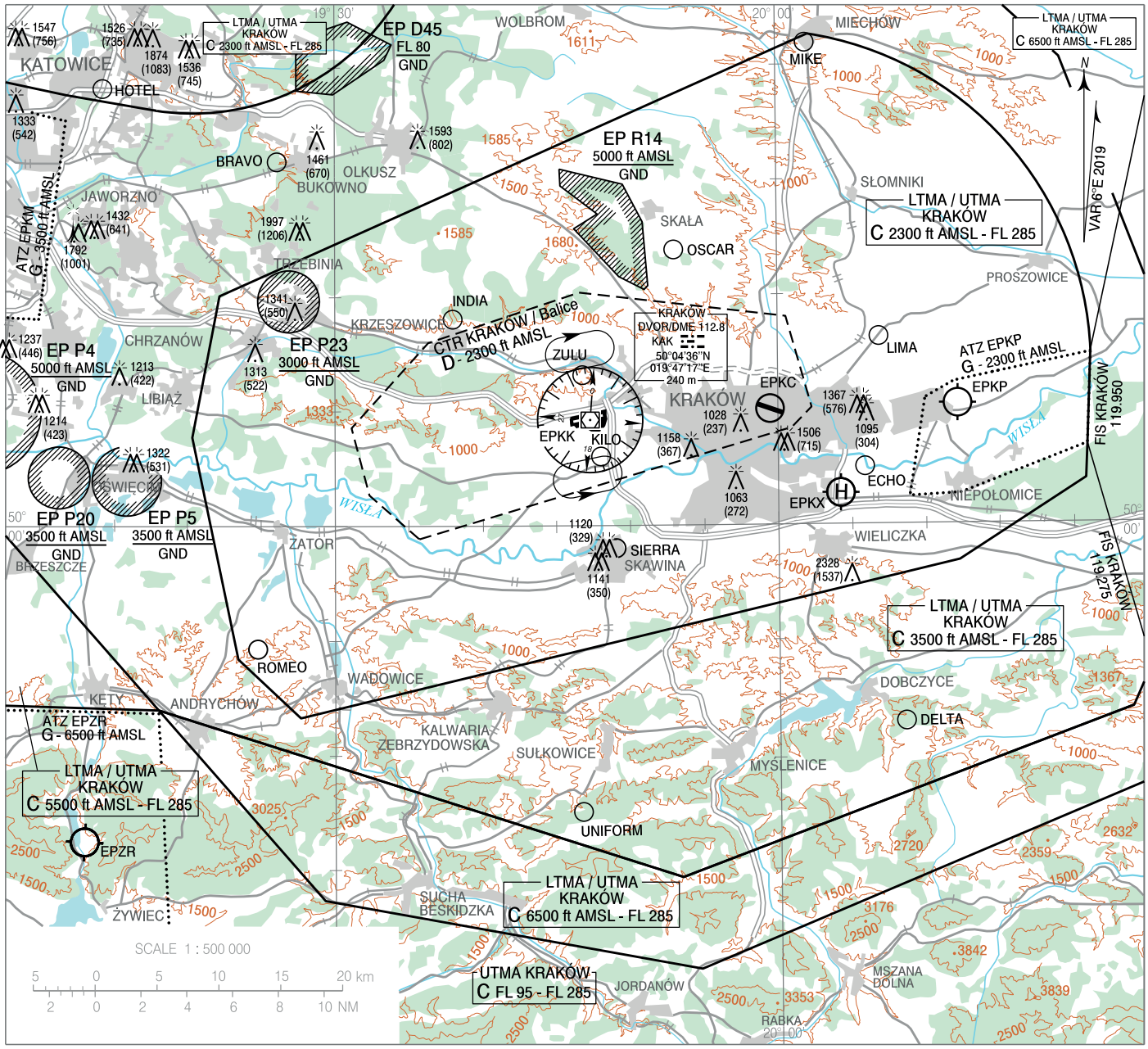
EPKK AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 791 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice



Correction: Obstacle withdrawn.

RADIO COMMUNICATION MANDATORY POINTS
(see AIP Poland AD 2 EPKK and EPKT)

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
DELTA	EPKKD	49°51'25"N	020°08'30"E	near Dobczyce town
ECHO	EPKKE	50°02'31"N	020°05'52"E	Water power plant on the Vistula River
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzeszowice town - mine, north of the city
KILO	EPKKK	50°03'00"N	019°48'00"E	Kryspinów town - to the south of the water reservoir
LIMA	EPKKL	50°08'11"N	020°06'52"E	Luborzyca town
MIKE	EPKKM	50°21'00"N	020°02'00"E	Miechów town
OSCAR	EPKKO	50°12'00"N	019°53'00"E	Church in Smardzowice town
ROMEO	EPKKR	49°54'39"N	019°24'46"E	near Radocza
SIERRA	EPKKS	49°59'00"N	019°49'00"E	Skawina town
UNIFORM	EPKKU	49°47'31"N	019°46'41"E	near Sułkowice town
ZULU	EPKKZ	50°06'33"N	019°46'46"E	Zabierzów town - radar dome

12.	**Uwagi** [1] - patrz GEN 2.1. 2.3.7 Służbę APP zapewnia APP KRAKÓW	**Remarks** [1] - see GEN 2.1. 2.3.7 APP provided by KRAKÓW APP.

EPKT AD 2.4	**SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE**	**HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1.	**Środki załadowcze** Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych.	**Cargo-handling facilities** Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1	**Fuel/Oil types** JET A-1
3.	**Urządzenia do tankowania/pojemność** Cysterny samochodowe: Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l	**Fuelling facilities/capacity** Tank trucks: Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l
4.	**Urządzenia do odladzania** 5 pojazdów	**De-icing facilities** 5 vehicles
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** Obsługa liniowa:/Obsługa bazowa: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400	**Repair facilities for visiting aircraft** Line maintenance:/Base maintenance: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400

7.	**Uwagi** **Agenci obsługi naziemnej:** Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice Obsługa General Aviation Tel: +48-32-763-1343/1345 Tel. kom.: +48-606-763-247 (H24) +48-660-733-566 Faks: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl LS Airport Services ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Obsługa pasażerska: Tel.: +48-32-392-7298 Tel. kom.: +48-602-306-766 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: paxktw@lsas.aero Obsługa operacyjna: Tel.: +48-32-392-7159 Tel. kom.: +48-660-516-009 E-mail: opsktw@lsas.aero Częstotliwość agenta obsługi naziemnej: 131,455 MHz Częstotliwość w trakcie odladzania statków powietrznych: 131,580 MHz Znak wywoławczy: “HANDLING KATOWICE” Pełen zakres usług za wyjątkiem obsługi materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka klasy 7 oraz materiałów radioaktywnych. Obsługa liniowa: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Adres korespondencyjny: ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Tel. kom.: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero Obsługa bazowa: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Tel. kom.: +48 734 827 088 E-mail: mx.base.ktw@lst.aero WELCOME Airport Services Sp.z o.o. ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa Oddział w Katowicach Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarowice Tel./faks: +48-32-392-7427 Tel. kom.: +48-506-006-225 E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl SITA: KTWOOXH	**Remarks** **Handling agents:** Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice Services for General Aviation Customers Phone: +48-32-763-1343/1345 Mobile: +48-606-763-247 (H24) +48-660-733-566 Fax: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl LS Airport Services ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Passenger handling: Phone: +48-32-392-7298 Mobile: +48-602-306-766 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: paxktw@lsas.aero Operations: Phone: +48-32-392-7159 Mobile: +48-660-516-009 E-mail: opsktw@lsas.aero Handling agent frequency: 131.455 MHz De-icing frequency: 131.580 MHz Call-sign: “HANDLING KATOWICE” A full range of services, except for the handling of high-risk class 7 dangerous goods and radioactive materials. Line maintenance: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Postal address: ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Mobile: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero Base maintenance: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Mobile: +48 734 827 088 E-mail: mx.base.ktw@lst.aero WELCOME Airport Services Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa Department in Katowice Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarowice Phone/fax: +48-32-392-7427 Mobile: +48-506-006-225 E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl SITA: KTWOOXH

	Częstotliwość agenta obsługi naziemnej: 131,415 MHz Znak wywoławczy: „WELCOME HANDLING" Pełen zakres usług za wyjątkiem obsługi materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka oraz materiałów radioaktywnych. STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Tel. kom.: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero **Dostawcy paliw:** Air BP Aramco Polska Sp. z o.o. al. Grunwaldzka 472B 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-514-894-192, +48-514-894-166 E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com WWW: www.airbparamco.com Godziny pracy: 0500-2100 (0400-2000) UTC[1)] Akceptowalne są następujące formy płatności: 1. Karty płatnicze: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB; 2. Karty paliwowe: AirBP. ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Tel. kom.: +48-723-633-355 E-mail: filia.ktw@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Godziny pracy: 24H/7 Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z danym operatorem paliwowym 6 HR przed planowaną operacją. [1)] - patrz GEN 2.1.	Handling agent frequency: 131.415 MHz Call-sign: „WELCOME HANDLING" A full range of services, except for the handling of high-risk dangerous goods and radioactive materials. STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Mobile: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero **Fuel suppliers:** Air BP Aramco Polska Sp. z o.o. al. Grunwaldzka 472B 80-309 Gdańsk Mobile: +48-514-894-192, +48-514-894-166 E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com WWW: www.airbparamco.com Operational hours: 0500-2100 (0400-2000) UTC[1)] The following forms of payment are accepted: 1. Payment cards: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB; 2. Fuel carnets: AirBP. ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Mobile: +48-723-633-355 E-mail: filia.ktw@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Operational hours: 24H/7 Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operators 6 HR before planned flights. [1)] - see GEN 2.1.

EPKT AD 2.5 ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW / PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** Hotele i ośrodki turystyczne w pobliżu lotniska (odległość do 12 km).	**Hotels** Hotels and tourist centres in the vicinity of the aerodrome (up to 12 km).
2.	**Restauracje** Restauracje, bufety na lotnisku.	**Restaurants** Restaurants, snack-bars at the aerodrome.
3.	**Środki transportu** Autobusy linii lotniczych, autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	**Transportation** Airline bus shuttles, municipal buses, taxi, car rentals.
4.	**Pomoc medyczna** Punkt pierwszej pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w pobliżu lotniska (do 20 km).	**Medical facilities** First-aid room at the aerodrome. Hospitals in the vicinity of the aerodrome (distance up to 20 km).
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** Bank, kantory wymiany walut, bankomat, poczta.	**Bank and Post office** Bank, exchange offices, cash dispenser, post office.
6.	**Informacja turystyczna** NIL	**Touristic office** NIL
7.	**Uwagi** Urządzenie Ambulift dla niepełnosprawnych ruchowo pasażerów.	**Remarks** Ambulift device for disabled passengers.

EPKT AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE / RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R)	**Aerodrome category for fire fighting** CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R)
2.	**Wyposażenie ratownicze** pojazdy ratowniczo-gaśnicze – 5, ambulans – 1, ruchome stanowisko dowodzenia, sprzęt ratownictwa technicznego, ruchomy magazyn medyczny z wyposażeniem dla około 150 poszkodowanych.	**Rescue equipment** fire and rescue vehicles – 5, ambulance – 1, mobile command post, technical rescue equipment, mobile medical store with equipment for approximately 150 injured persons.

3.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych o maksymalnych parametrach odpowiadających 8 kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym włącznie.	**Capability for removal of disabled aircraft** Aerodrome operator has signed a contract for removal of disabled aircraft with external operator with maximum parameters at 8 aerodrome category for fire fighting.
4.	**Uwagi** Możliwość czasowego podniesienia ochrony przeciwpożarowej lotniska do CAT 10 ICAO na czas operacji. Wniosek należy kierować do dyżurnego operacyjnego portu (e-mail: dop@gtl.com.pl).	**Remarks** AD category for firefighting may be temporarily increased to CAT 10 ICAO during the operation. Requests to be submitted to Airport Duty Officer (e-mail: dop@gtl.com.pl).

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

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** pług lotniskowy 6 m - 7, pług lotniskowy 9 m - 6, pług drogowy 2,55 m - 3, oczyszczarka lotniskowa: - OLH 4500 Madro - 5, - OLH 3850 Hydrog - 2, - OVERAASEN RS400 - 5, - VAMMAS SB5504 - 1, wirnikowy pług odśnieżny - 3, rozsiewacz środków stałych - 1, opryskiwacz środków do odladzania 6000 l oraz 12000 l - 2, koparko-ładowarka - 1, urządzenie wielofunkcyjne (oczyszczarka, pług, oprysk) - 1.	**Type(s) of clearing equipment** runway snow plough 6 m - 7, runway snow plough 9 m - 6, road snow plough 2.55 m - 3, runway sweeper: - OLH 4500 Madro - 5, - OLH 3850 Hydrog - 2, - OVERAASEN RS400 - 5, - VAMMAS SB5504 - 1, rotor snow blower - 3, spreader - 1, de-icing sprayer 6000 l and 12000 l - 2, excavator - 1, multifunction vehicle (sweeper, plough, sprayer) - 1.
2.	**Kolejność oczyszczania** Dla oczyszczania pola naziemnego ruchu lotniczego została ustalona następująca kolejność pierwszeństwa: 1. RWY; 2. TWY: L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N; 3. stanowisko postojowe przydzielone dla A/C; 4. APN 1, 2, 3; 5. APN 4, 6; 6. pozostałe TWY. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem RWY w użyciu.	**Clearance priorities** The following priorities have been established for the clearance of movement areas: 1. RWY; 2. TWYs: L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N; 3. parking position on APN allocated to A/C; 4. APN 1, 2, 3; 5. APN 4, 6; 6. other TWYs. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of RWY in use.
3.	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** Do odśnieżania, odladzania i zapobieganiu oblodzeniu pola ruchu naziemnego stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu, - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu.	**Use of material for movement area surface treatment** The following substances are used on movement area for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids, - NAFO, for sodium formate solids.
4.	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** NIL	**Specially prepared winter runway** NIL
5.	**Uwagi** 1. Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. 2. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM. 3. Procedury dla operacji w warunkach zimowych patrz AD. 2.20.6. 4. Odladzanie statków powietrznych patrz AD 2.20.7.	**Remarks** 1. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. 2. Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM. 3. Winter operation procedures see AD. 2.20.6. 4. Aicraft de-icing see AD 2.20.7.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 2 (de-icing) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 3 (cargo) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 4 (GA) - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 6 (GA) - ASPH, PCN 41 F/B/W/T Stand 40 - CONC, PCN 50 R/B/W/T	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 2 (de-icing) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 3 (cargo) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 4 (GA) - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 6 (GA) - ASPH, PCN 41 F/B/W/T Stand 40 - CONC, PCN 50 R/B/W/T

2.	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** TWY A - 20.0 m, CONC, PCN 63 R/B/W/T TWY B - 28.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY D - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E0 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E1 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E2 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E3 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY F - 35.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H1 - 11.0 m, CONC, PCN 70 R/A/W/T TWY H2 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H3 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H4 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H5 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY L - 32.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY N - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY S - 32.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY T - 28.0 m, ASPH, PCN 70 R/B/W/T TWY U - 11.0 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T	**Designation, width, surface and strength of taxiways** TWY A - 20.0 m, CONC, PCN 63 R/B/W/T TWY B - 28.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY D - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E0 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E1 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E2 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E3 - 23.0 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY F - 35.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H1 - 11.0 m, CONC, PCN 70 R/A/W/T TWY H2 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H3 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H4 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H5 - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY L - 32.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY N - 23.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY S - 32.0 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY T - 28.0 m, ASPH, PCN 70 R/B/W/T TWY U - 11.0 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T
3.	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** APN 1: (stanowiska 1-5) ELEV 987 ft APN 1: (stanowiska 6-29) ELEV 984 ft APN 1: (stanowiska 31-39) ELEV 993 ft APN 2: (stanowiska 70-72) ELEV 1013 ft APN 3: ELEV 1000 ft APN 4 (GA): ELEV 970 ft APN 6 (GA): ELEV 982 ft.	**Location and elevation of altimeter checkpoints** APN 1: (stand 1-5) ELEV 987 ft APN 1: (stand 6-29) ELEV 984 ft APN 1: (stand 31-39) ELEV 993 ft APN 2: (stand 70-72) ELEV 1013 ft APN 3: ELEV 1000 ft APN 4 (GA): ELEV 970 ft APN 6 (GA): ELEV 982 ft.
4.	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** - stanowisko 70 (114,800 MHz, 106°, 0,78 NM); - stanowisko 71 (114,800 MHz, 109°, 0,78 NM); - stanowisko 72 (114,800 MHz, 104°, 0,78 NM).	**Location of VOR checkpoints** - stand 70 (114.800 MHz, 106°, 0.78 NM); - stand 71 (114.800 MHz, 109°, 0.78 NM); - stand 72 (114.800 MHz, 104°, 0.78 NM).
5.	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** Patrz AD 2 EPKT 1-3-1 i 1-3-2.	**Position of INS checkpoints** See AD 2 EPKT 1-3-1 and 1-3-2.
6.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPKT AD 2.9	**SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE**	**SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1.	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - świateł linii centralnej TWY (patrz punkt 2.15.3), - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - poprzeczek zatrzymania, - świateł ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze: - świateł prowadzenia na stanowiska postojowe: 12-15, 21-23, 27, 29 oraz 80-94, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.	**Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands** 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - TWY centre line lights (see point 2.15.3), - intermediate holding position lights, - stop-bars, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - ACFT centre line lights on stands: 12-15, 21-23, 27, 29 and 80-94, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - illuminated signs with parking stand numbers.
2.	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** Oznakowanie dzienne: **RWY:** THR 08 i 26, tożsamości RWY, osi, krawędzi, stref przyziemienia, punktów celowania, zawracania. **TWY:** osi, krawędzi, miejsc oczekiwania przed RWY, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki informacyjne. Światła: **RWY:** patrz pkt 2.14. **TWY:** patrz pkt 2.15.3.	**RWY and TWY markings and lights** Marking aids: **RWY:** THR 08 and 26, RWY designation, centre line, edge, touchdown zones, aiming points, turn pad. **TWY:** centre line, edge, RWY holding position, intermediate holding position, information signs. Lights: **RWY:** see point 2.14. **TWY:** see point 2.15.3.
3.	**Poprzeczki zatrzymania** TWY: L, N, S, T.	**Stop bars** TWY: L, N, S, T.

4.	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** NIL	**Other RWY protection measures** NIL
5.	**Uwagi** 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.	**Remarks** 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.

EPKT 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: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. 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 https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPKT AD 2.11 ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE / METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1.	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice.	**Name of the associated meteorological office** Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice.
2.	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** H24	**Hours of service/MET Office outside hours** H24
3.	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków 24 HR	**Office responsible for TAF preparation/Periods of validity** Meteorological Forecasting Office in Kraków 24 HR
4.	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** NIL	**Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance** NIL
5.	**Odprawy przedstartowe** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Tel.: +48-32-284-5056 Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151	**Briefing and consultation provided** Aeronautical Meteorological Station: Phone: +48-32-284-5056 Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151
6.	**Dokumentacja i stosowane języki** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. Pl, En	**Flight documentation/Language(s) used** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. Pl, En
7.	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN.	**Charts and other information available for briefing or consultation** SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** Telefon, internet.	**Supplementary equipment available for providing information** Phone, internet.
9.	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** TWR KATOWICE, APP KRAKÓW	**ATS units provided with MET information** KATOWICE TWR, KRAKÓW APP
10.	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice Tel.: +48-32-284-5056 Tel. kom.: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	**Additional information (limitation of services, etc.)** Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice Phone: +48-32-284-5056 Mobile: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKT 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu 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 progu THR LGT colour	WBAR			LEN
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	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	51	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
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

Uwagi	Remarks
08) Brak świateł SWY.	08) No SWY lights.
1. RWY i światła stref podejścia posiadają jednostki świetlne wyposażone w lampy typu halogen. 2. RCL LGT i RENL są wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED). Pozostałe światła drogi startowej i światła stref podejścia są wyposażone w lampy typu halogen.	1. RWY and approach lights are equiped with halogen lamps. 2. RCL LGT and RENL are equiped with light emitting diode (LED) lights. Other runway and approach lights are equiped 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 przełączania** 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 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.	**Rozporządzalne długości deklarowane** NIL	**Declared distances available** NIL
6.	**Światła podejścia i światła FATO** NIL	**Approach and FATO lighting** NIL
7.	**Uwagi** Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 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 [1])
1	2	3	4	5	6
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	126.975	-	-	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
[1] - patrz GEN 2.1.	[1] - 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 4 / E	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

APRON MANAGEMENT SERVICE

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 komunikacie 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.

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.

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:
a) APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – na TWY E;
b) APRON 2 (DE-ICING) – na TWY T;
c) APRON 4 (GA) – TWY H1;
d) 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 wykołowaniu z:
a) APRON 1, APRON 3 (CARGO) – na TWY E;
b) APRON 2 – (DE-ICING) – na TWY T;
c) APRON 4 (GA) – na TWY H1;
d) APRON 6 (GA) – na TWY U;
e) Stanowisko nr 40 – po wykołowaniu z stanowiska.

UWAGA:

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:
a) APRON 1, APRON 3 (CARGO), APRON 6 (GA) – on TWY E;
b) APRON 2 (DE-ICING) – on TWY T;
c) APRON 4 (GA) – on TWY H1;
d) Stand No 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 maneuvering area behind the FOLLOW ME vehicle - Katowice TWR 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 taxiing out of:
a) APRON 1, APRON 3 (CARGO) - on TWY E;
b) APRON 2 - (DE-ICING) - on TWY T;
c) APRON 4 (GA) – on TWY H1;
d) APRON 6 (GA) – on TWY U;
e) Stand No 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.	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-taxiing 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.
2.20.2	**PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**	**TAXIING PROCEDURES**
2.20.2.1	**STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA**	**STANDARD TAXIING ROUTE**
	Wyznaczono następującą standardową trasę kołowania: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. Trasa posiada ograniczenia w korzystaniu:	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 - w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) może być wykorzystywana tylko do zjazdu z RWY,	1) TWY N - during the low visibility procedures (LVP), may only be used to exit the runway,
	2) TWY E2-E3 (na wysokości stanowisk 16-23) – dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36m (kodu C ICAO) włącznie.	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.
2.20.2.2	**INNE OGRANICZENIA W KOŁOWANIU**	**OTHER RESTRICTIONS IN TAXIING**
	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.	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.
	Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY.	The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings.
	Dyżurny operacyjny portu Lotniczego informuje KATOWICE TWR o możliwości wykonania bezpiecznego kołowania po odcinku TWY, niewidocznym z wieży kontroli lotniska.	The Airport Duty Officer advises KATOWICE TWR about the safety of taxiing on parts of a TWY normally not visible from the TWR.
2.20.3	**OPERACJE SAMOLOTÓW O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH**	**OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES**
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.	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.
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.	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.
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.	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.
2.20.3.4	Światła krawędziowe na progu THR 26 oraz THR 08 są światłami zagłębionymi.	The edge lights of THR 26 and THR 08 are inset lights.
	UWAGA:	**NOTE:**
	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 przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.	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.
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.	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.
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.	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.
2.20.4	**PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA**	**PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES**

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.

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.

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.

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

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

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

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.

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.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich używanych drzwi pasażerskich i po poinformowaniu RFFS.

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.

2.20.5 INNE WYMAGANIA

OTHER RESTRICTIONS

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 ground handling agent's representative.

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 odblaskowymi.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear disctinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

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.

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.

2.20.6 PROCEDURY DLA OPERACJI W WARUNKACH ZIMOWYCH

WINTER OPERATION PROCEDURES

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.

1. EPKT aerodrome is open and accessible 24/365, regardless of the season. The Aiport Duty Officer constantly supervises the maintenance of the technical and operational readiness of the airport pavements necessary for air operations.

2. Dyżurny operacyjny portu na podstawie prowadzonych inspekcji pola ruchu naziemnego, danych z AWOS, ICE ALERT, ostrzeżeń meteorlogicznych prowadzi analizę wpływu warunków atmosferycznych na płynność i bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych.

2. The Aiport 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. Dyżurny operacyjny portu podejmuje decyzje o rozpoczęciu i zakończeniu odśnieżania lub prowadzenia działań mających na celu zapobieganie oblodzeniu nawierzchni.

3. The Aiport Duty Officer makes decisions on the commencement and termination of snow removal or activities aimed at preventing icing of the surface.

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 depeszy SNOWTAM do NOF, wprowadzenie raportu RCR do ATIS oraz powiadomienia kontrolera TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

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 Aiport 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 ground communication.

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.

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 Aiport 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. Zasady publikowania SNOWTAM zawiera AD 1.2.2.

6. The rules for publishing SNOWTAM are included in 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 sprzęt do odśnieżania.

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 Aiport Duty Officer which, after verifying the conditions on the surfaces, has snow removal equipment.

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.

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 zimowy publikowany jest NOTAM oraz zapewnia się odpowiednie oznakowanie zamknięcia zgodne z CS ADR-DSN.R.870.

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.

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 odkołowania.

2. Kolejność odladzania jest tworzona przez agenta handlingowego w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz TWR.

3. W celu uruchomienia/wypchnięcia/kołowania 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.

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.

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. 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/.

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.

LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

1. Limitations in the availability of Katowice - Pyrzowice aerodrome apply to training, non-scheduled flights and aircraft code B ICAO and above.

2. 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. 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. 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

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.

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.

2.21.1 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA) / CONTINUOUS DESCENT APPROACH (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 zastosuje 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.

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.

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.

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.

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 .

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.

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.

2.22.2 PROCEDURA DLA LOTÓW IFR

PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

2.22.2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.22.2.1.2 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY SID

PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A 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.

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.

2.22.2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.22.2.1.4 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY STAR

PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A 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.

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.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E (Bukowno)
CHARLIE	50 37 25 N	018 50 10 E (Koszęcin)
GOLF	50 24 13 N	019 03 18 E (Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E (Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E (Krzeszowice - kopalnia, północna część miasta)
JULIETT	50 40 18 N	019 12 18 E (Poraj - sztuczne jezioro)
NOVEMBER	50 29 50 N	019 04 45 E (Zendek - kościół) punkt oczekiwania
TANGO	50 21 14 N	018 51 59 E (Bytom Karb - skrzyżowanie dróg E40 i 94)
WHISKEY	50 35 00 N	019 03 30 E (Woźniki - skrzyżowanie)
X-RAY	50 27 14 N	019 04 53 E (Pyrzowice - węzeł dróg S1 i 913)

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KATOWICE/Pyrzowice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

BRAVO	50 15 53 N	019 26 05 E (Bukowno)
CHARLIE	50 37 25 N	018 50 10 E (Koszęcin)
GOLF	50 24 13 N	019 03 18 E (Rogoźnik - water reservoir - eastern end)
HOTEL	50 19 05 N	019 14 14 E (Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94)
INDIA	50 09 00 N	019 38 00 E (Krzeszowice - mine, north of the city)
JULIETT	50 40 18 N	019 12 18 E (Poraj - artificial lake)
NOVEMBER	50 29 50 N	019 04 45 E (Zendek - church) holding point
TANGO	50 21 14 N	018 51 59 E (Bytom Karb - intersection of roads E40 and 94)
WHISKEY	50 35 00 N	019 03 30 E (Woźniki - intersection)
X-RAY	50 27 14 N	019 04 53 E (Pyrzowice - intersection of roads S1 and 913)

2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a) 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;

a) 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 przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

b) If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

UWAGA:

NOTE:

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.

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.

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.

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.

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.

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.

2.22.3.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.2.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KATOWICE/Pyrzowice, wlot do CTR KATOWICE/Pyrzowice jest zabroniony.

If radio communication fails before reaching the KATOWICE/Pyrzowice CTR, entry is forbidden.

2.22.3.2.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR, the crew shall:

w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

when approaching from the northern side of the aerodrome:

- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** poprzez punkt **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- make an approach to reach **NOVEMBER** point via **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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.

w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

when approaching from the southern side of the aerodrome:

- wykonać dolot do punktu **X-RAY** poprzez punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- 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;

- 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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.

2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

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).

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.

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.

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.

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.

2.22.5 PROCEDURY Z OGRANICZONĄ WIDZIALNOŚCIĄ (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (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.

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.

2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

Criteria for the initiation and termination of 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.

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.

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.

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.

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 tendencja rosnącą.

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.

2.22.5.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

Description of Low Visibility Operations (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”.

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”.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 bellow 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 od 2.22.5.3.1 do 2.22.5.3.3 nie będą stosowane.

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.

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.

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 (myszołów, pustułka, 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.

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;

- bevies 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.

2.23.2 WSPÓŁRZĘDNE 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	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	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-2-1	Mapa Naziemnego Ruchu Lotniskowego - ICAO	Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO
	Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-3-1	Płyty postojowe 1, 6	Aprons 1, 6
AD 2 EPKT 1-3-2	Płyty postojowe 2, 3	Aprons 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
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPKT 3-1-1	RWY 26	RWY 26
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKT 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 08	RNAV 1 (GNSS) RWY 08
AD 2 EPKT 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 26	RNAV 1 (GNSS) RWY 26
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKT 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 08	RNAV 1 (GNSS) RWY 08
AD 2 EPKT 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 26	RNAV 1 (GNSS) RWY 26
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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 SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

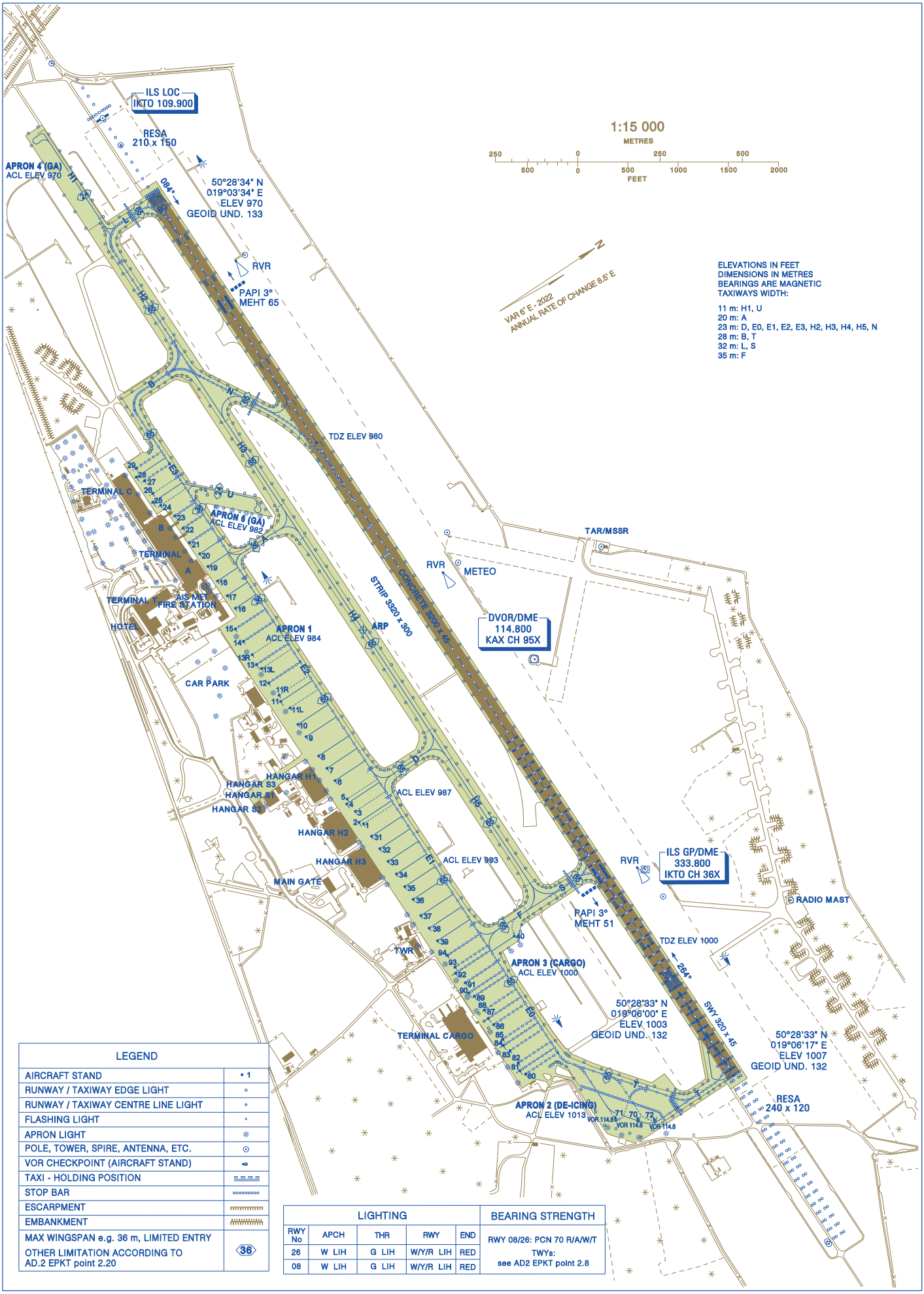
AERODROME CHART - ICAO

50°28'27" N
019°04'48" E

ELEV 1007 ft
GEOID UND. 132

Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230

Katowice - Pyrzowice



LEGEND	
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	◦
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	◦
FLASHING LIGHT	˄
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
VOR CHECKPOINT (AIRCRAFT STAND)	⊕
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡≡≡
STOP BAR	ooooooooo
ESCARPMENT	
EMBANKMENT	
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD.2 EPKT point 2.20	36

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY 08/26: PCN 70 R/A/W/T TWYs: see AD2 EPKT point 2.8
26	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	
08	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	

Correction: editorial changes

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023, OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

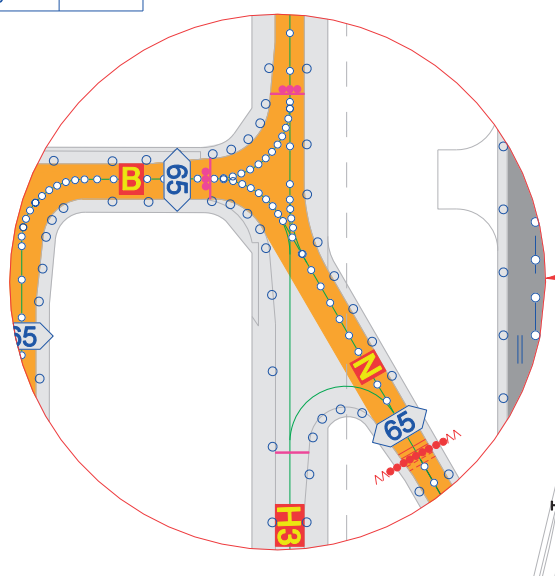
50° 28’ 27" N
019° 04’ 48" E

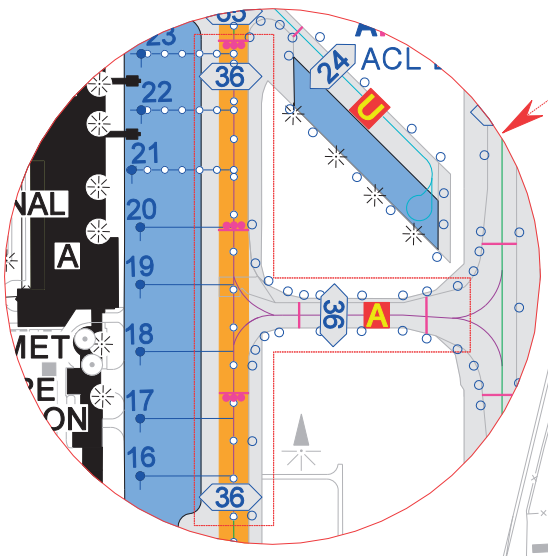
ELEV 1007 ft
GEOID UND. 132

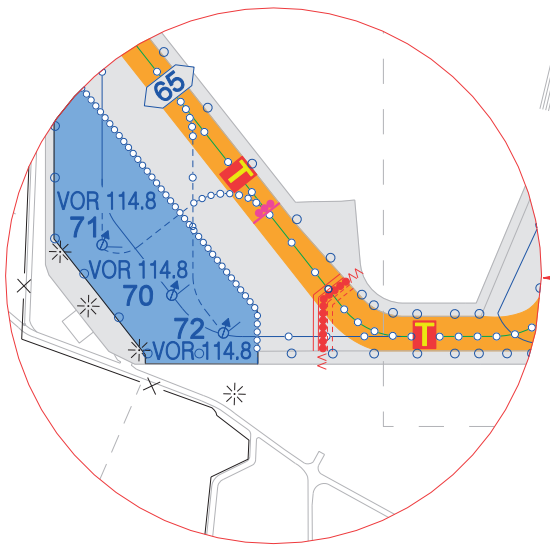
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230

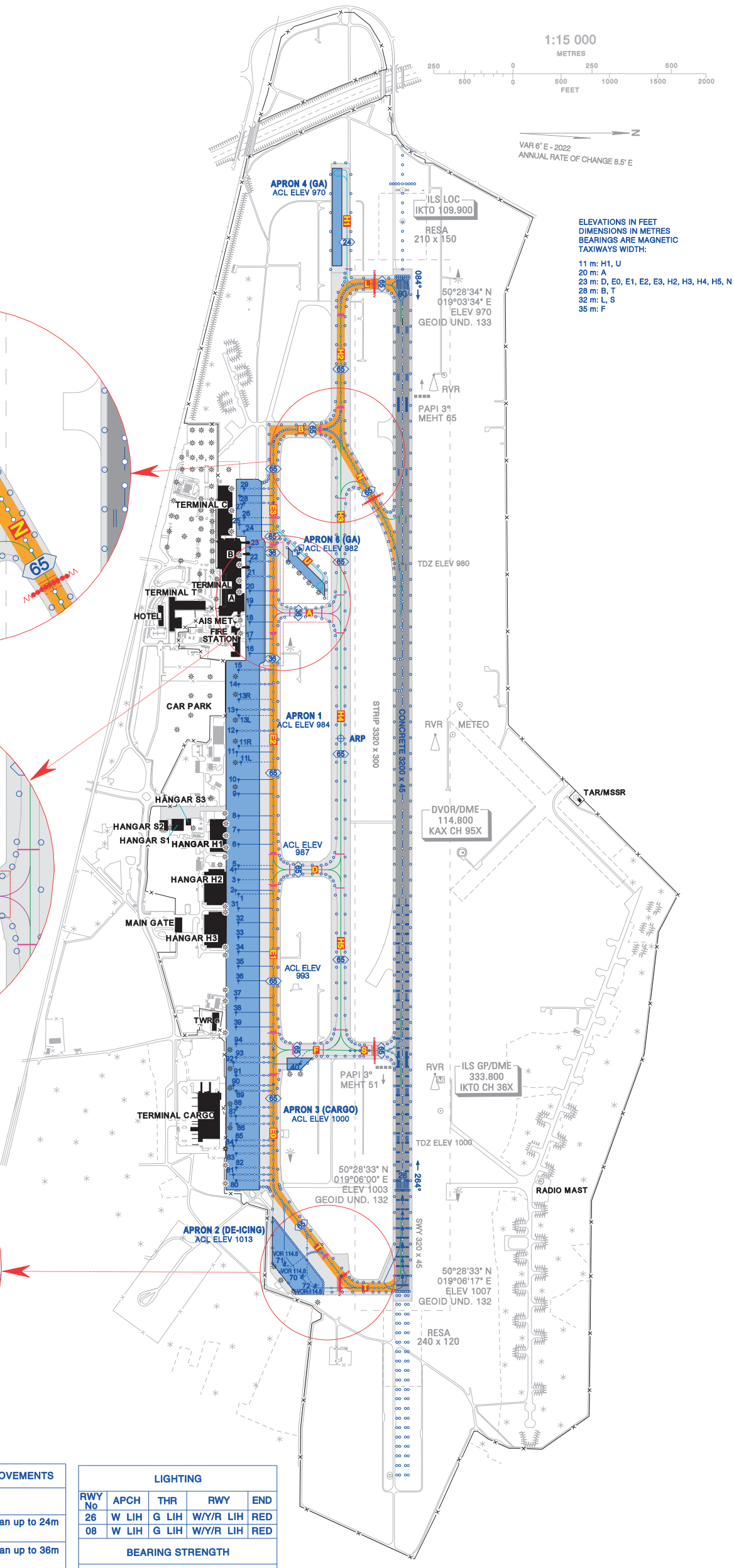
Katowice - Pyrzowice

LEGEND	
AIRCRAFT STAND	•1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	◦
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	◦
FLASHING LIGHT	^
STOP BAR	●●●●●●
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTS	●●●
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
VOR CHECKPOINT (AIRCRAFT STAND)	⊛
TAXI - HOLDING POSITION	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
TAXIWAY	
APRON BOUNDARY	
OTHER ROADS	
OPERATIONAL BUILDINGS	
OTHER BUILDINGS	
SECURITY FENCE	
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD2 EPKT point 2.20	36









STANDARD TAXIING ROUTE AND OTHER RESTRICTIONS ON AIRCRAFT MOVEMENTS		
	standard taxiing route: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0,T	
24	TWY H1, U	permitted taxiing of aircraft with wing span up to 24m (ICAO code B) inclusive
36	TWY A and TWY E2, E3 at stands 16-23	permitted taxiing of aircraft with wing span up to 36m (ICAO code C) inclusive
	The other TWYs have E ICAO code parameters.	

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings.
Other restrictions on TWY's and procedure for taxiing ACFT code F in accordance with the AIP 2.20

LIGHTING				
RWY No	APCH	THR	RWY	END
26	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED
08	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED
BEARING STRENGTH				
RWY 08/26: PCN 70 R/A/W/T TWYs: see AD2 EPKT point 2.8				
APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS see AD2 EPKT point 2.23				

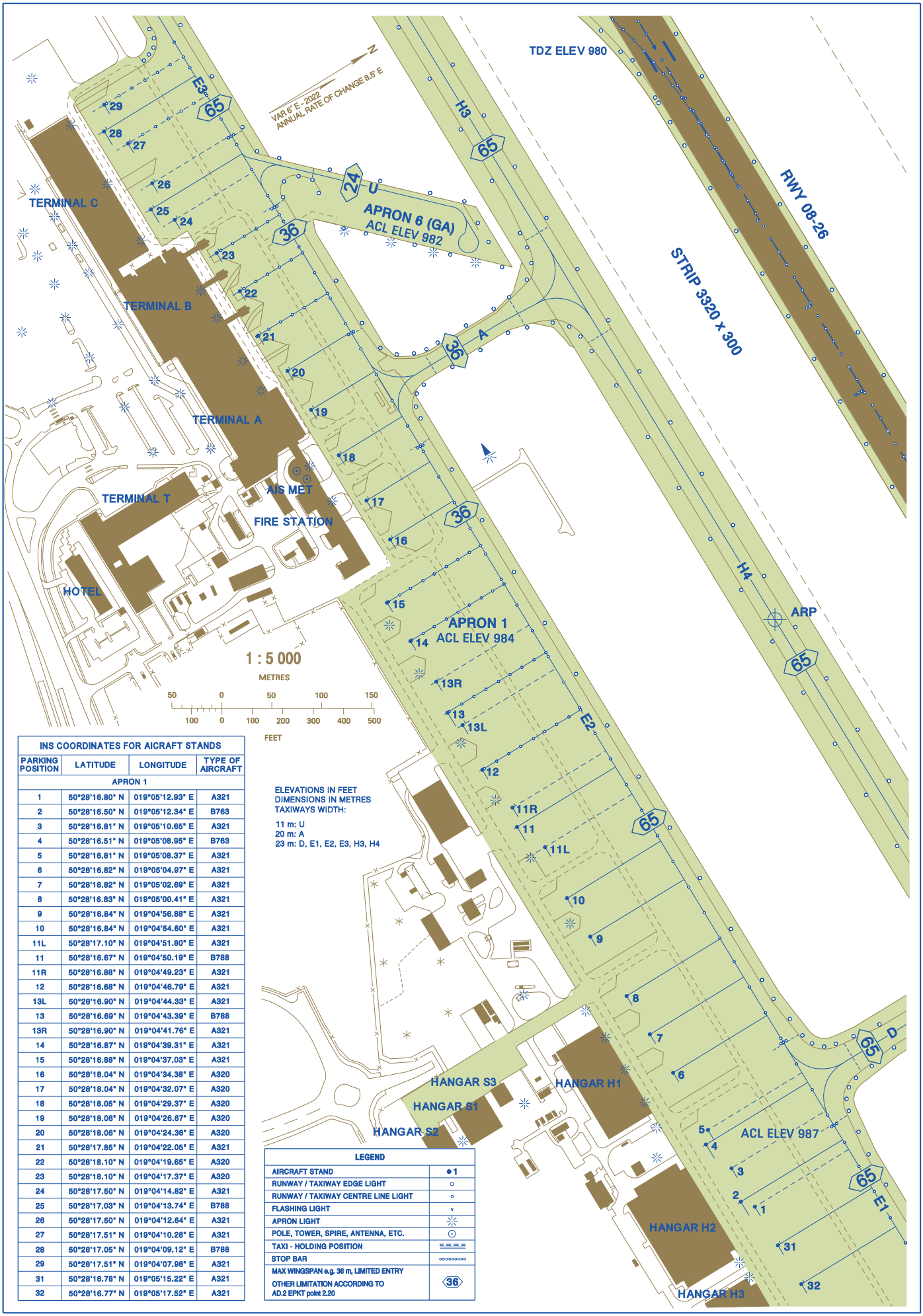
Correction: editorial changes

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230

Katowice - Pyrzowice



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
TAXIWAYS WIDTH:

11 m: U
20 m: A
23 m: D, E1, E2, E3, H3, H4

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 1			
1	50°28'16.80" N	019°05'12.93" E	A321
2	50°28'16.50" N	019°05'12.34" E	B763
3	50°28'16.81" N	019°05'10.65" E	A321
4	50°28'16.51" N	019°05'08.95" E	B763
5	50°28'16.81" N	019°05'08.37" E	A321
6	50°28'16.82" N	019°05'04.97" E	A321
7	50°28'16.82" N	019°05'02.69" E	A321
8	50°28'16.83" N	019°05'00.41" E	A321
9	50°28'16.84" N	019°04'56.88" E	A321
10	50°28'16.84" N	019°04'54.60" E	A321
11L	50°28'17.10" N	019°04'51.80" E	A321
11	50°28'16.67" N	019°04'50.19" E	B788
11R	50°28'16.88" N	019°04'49.23" E	A321
12	50°28'16.68" N	019°04'46.79" E	A321
13L	50°28'16.90" N	019°04'44.33" E	A321
13	50°28'16.69" N	019°04'43.39" E	B788
13R	50°28'16.90" N	019°04'41.76" E	A321
14	50°28'16.87" N	019°04'39.31" E	A321
15	50°28'16.88" N	019°04'37.03" E	A321
16	50°28'18.04" N	019°04'34.38" E	A320
17	50°28'18.04" N	019°04'32.07" E	A320
18	50°28'18.05" N	019°04'29.37" E	A320
19	50°28'18.06" N	019°04'26.67" E	A320
20	50°28'18.06" N	019°04'24.36" E	A320
21	50°28'17.85" N	019°04'22.05" E	A321
22	50°28'18.10" N	019°04'19.65" E	A320
23	50°28'18.10" N	019°04'17.37" E	A320
24	50°28'17.50" N	019°04'14.82" E	A321
25	50°28'17.03" N	019°04'13.74" E	B788
26	50°28'17.50" N	019°04'12.64" E	A321
27	50°28'17.51" N	019°04'10.28" E	A321
28	50°28'17.05" N	019°04'09.12" E	B788
29	50°28'17.51" N	019°04'07.98" E	A321
31	50°28'16.78" N	019°05'15.22" E	A321
32	50°28'16.77" N	019°05'17.52" E	A321

LEGEND	
AIRCRAFT STAND	●1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	○
FLASHING LIGHT	✦
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡≡≡
STOP BAR	○○○○○○○○
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD.2 EPKT point 2.20	36

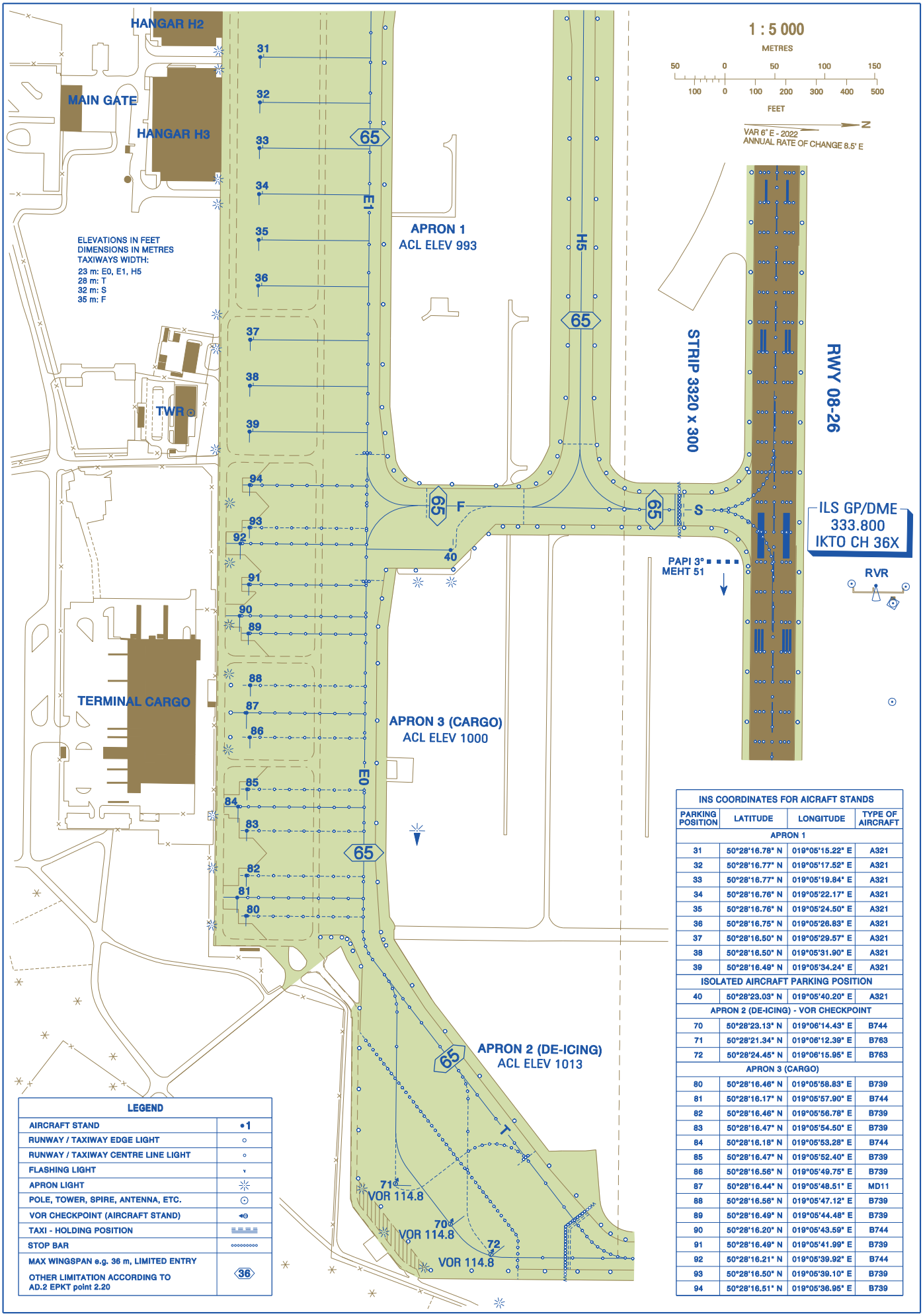
Correction: editorial changes

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230

Katowice - Pyrzowice



LEGEND	
AIRCRAFT STAND	•1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	◦
FLASHING LIGHT	✧
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
VOR CHECKPOINT (AIRCRAFT STAND)	◂⊖
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡≡≡
STOP BAR	○○○○○○○○
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD.2 EPKT point 2.20	36

INS COORDINATES FOR AICRAFT STANDS			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 1			
31	50°28'16.78" N	019°05'15.22" E	A321
32	50°28'16.77" N	019°05'17.52" E	A321
33	50°28'16.77" N	019°05'19.84" E	A321
34	50°28'16.76" N	019°05'22.17" E	A321
35	50°28'16.76" N	019°05'24.50" E	A321
36	50°28'16.75" N	019°05'26.83" E	A321
37	50°28'16.50" N	019°05'29.57" E	A321
38	50°28'16.50" N	019°05'31.90" E	A321
39	50°28'16.49" N	019°05'34.24" E	A321
ISOLATED AIRCRAFT PARKING POSITION			
40	50°28'23.03" N	019°05'40.20" E	A321
APRON 2 (DE-ICING) - VOR CHECKPOINT			
70	50°28'23.13" N	019°06'14.43" E	B744
71	50°28'21.34" N	019°06'12.39" E	B763
72	50°28'24.45" N	019°06'15.95" E	B763
APRON 3 (CARGO)			
80	50°28'16.46" N	019°05'58.83" E	B739
81	50°28'16.17" N	019°05'57.90" E	B744
82	50°28'16.46" N	019°05'56.78" E	B739
83	50°28'16.47" N	019°05'54.50" E	B739
84	50°28'16.18" N	019°05'53.28" E	B744
85	50°28'16.47" N	019°05'52.40" E	B739
86	50°28'16.56" N	019°05'49.75" E	B739
87	50°28'16.44" N	019°05'48.51" E	MD11
88	50°28'16.56" N	019°05'47.12" E	B739
89	50°28'16.49" N	019°05'44.48" E	B739
90	50°28'16.20" N	019°05'43.59" E	B744
91	50°28'16.49" N	019°05'41.99" E	B739
92	50°28'16.21" N	019°05'39.92" E	B744
93	50°28'16.50" N	019°05'39.10" E	B739
94	50°28'16.51" N	019°05'36.95" E	B739

Correction: editorial changes

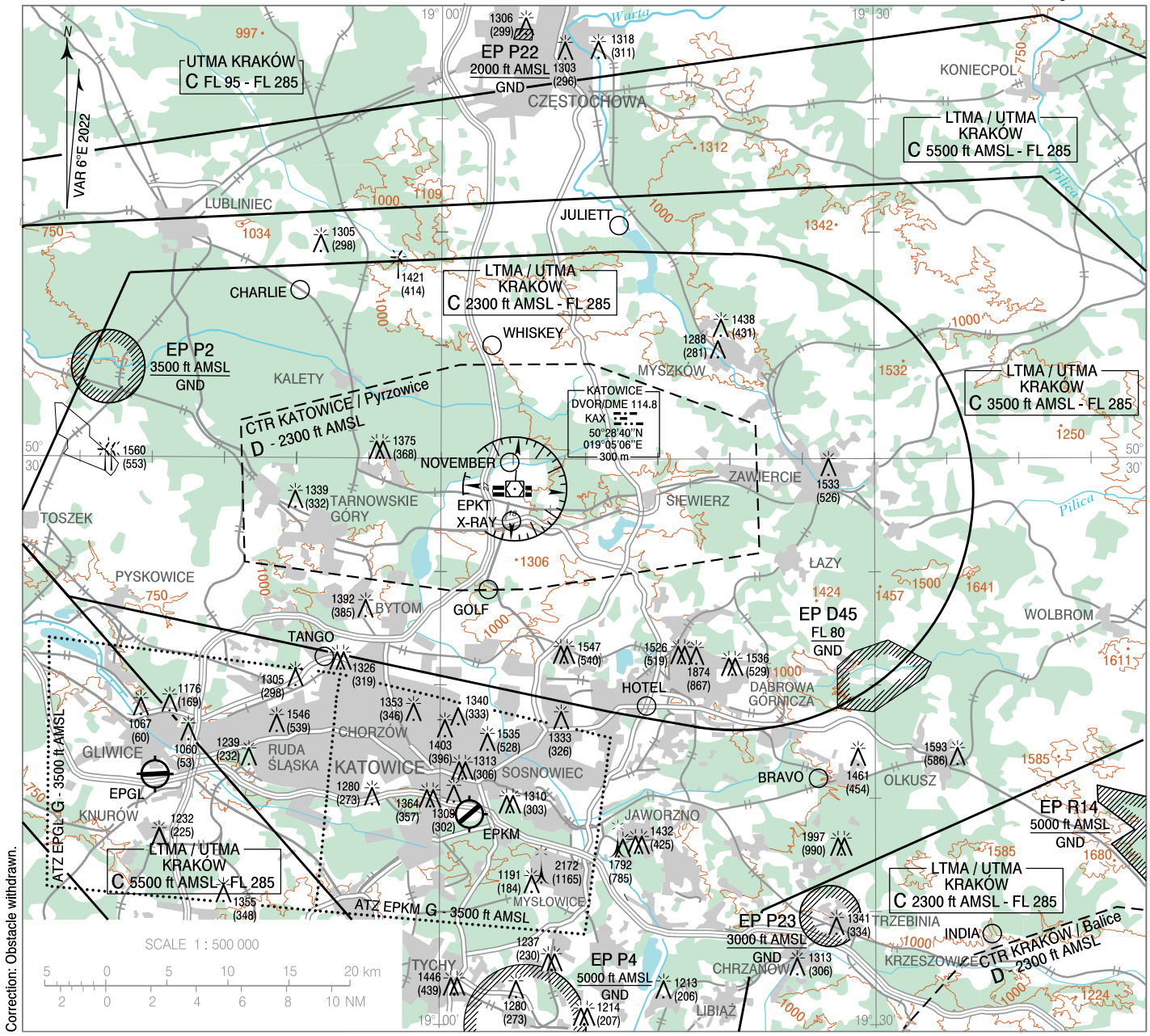
DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 1007 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255

Katowice - Pyrzowice



RADIO COMMUNICATION MANDATORY POINTS
(see AIP Poland AD 2 EPKK and EPKT)

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
CHARLIE	EPKTC	50°37'25"N	018°50'10"E	Koszęcin town
GOLF	EPKTG	50°24'13"N	019°03'18"E	Rogoźnik town - water reservoir - eastern end
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzeszowice town - mine, north of the city
JULIETT	EPKTJ	50°40'18"N	019°12'18"E	Pora town - artificial lake
NOVEMBER	EPKTN	50°29'50"N	019°04'45"E	Church in Zendek town
TANGO	EPKTT	50°21'14"N	018°51'59"E	Bytom Karb, intersection of roads E40 and 94
WHISKEY	EPKTW	50°35'00"N	019°03'30"E	Woźniki town - intersection
X-RAY	EPKTX	50°27'14"N	019°04'53"E	Pyrzowice town - intersection of roads S1 and 913

EPLB AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPLB - Lublin

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

1.	**ARP - współrzędne i lokalizacja** 51 14 25 N 022 42 49 E - Geometryczny środek RWY.	**ARP - coordinates and site at AD** 51 14 25 N 022 42 49 E - Geometrical centre of RWY.
2.	**Odległość, kierunek od miasta** 10 km (5,5 NM) BRG 095° Lublin.	**Direction and distance from city** 10 km (5.5 NM) BRG 095° Lublin.
3.	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** 636 ft/26.0°C	**Elevation/Reference temperature** 636 ft/26.0°C
4.	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** 99 ft	**Geoid undulation at AD ELEV PSN** 99 ft
5.	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** 6°E (2020)/ 8'E	**MAG VAR/Annual change** 6°E (2020)/ 8'E
6.	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej** Port Lotniczy Lublin SA ul. Króla Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Tel.: +48-81-458-1400 Faks: +48-81-470-4600 E-mail: info@airport.lublin.pl www.airport.lublin.pl	**AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address** Port Lotniczy Lublin SA ul. Króla Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Phone:+48-81-458-1400 Fax:+48-81-470-4600 E-mail: info@airport.lublin.pl www.airport.lublin.pl
7.	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** IFR/VFR	**Types of traffic permitted (IFR/VFR)** IFR/VFR
8.	**Uwagi** Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-81-458-1301 Faks: +48-81-470-4601 Kom.: +48-661-340-617 E-mail: dopl@airport.lublin.pl TWR: Tel.: +48-81-458-1303 Faks: +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 E-mail: twr.lublin@pansa.pl AFS: EPLBZTZX Port: Tel.: +48-81-458-1400 Służba ochrony: Tel.: +48-81-458-1323 Faks: +48-81-470-4605	**Remarks** Airport Duty Officer: Phone: +48-81-458-1301 Fax: +48-81-470-4601 Mobile: +48-661-340-617 E-mail: dopl@airport.lublin.pl TWR: Phone: +48-81-458-1303 Fax: +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 E-mail: twr.lublin@pansa.pl AFS: EPLBZTZX Airport: Phone: +48-81-458-1400 Security service: Phone: +48-81-458-1323 Fax: +48-81-470-4605

EPLB AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC [1])	OPERATIONAL HOURS (UTC [1])

1.	**Zarządzający lotniskiem** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM	**Aerodrome Administration** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM
2.	**Służby celne oraz imigracyjne** H24	**Customs and immigration** H24
3.	**Służby medyczne i sanitarne** NIL	**Health and sanitation** NIL
4.	**Służba Informacji Lotniczej** NIL	**AIS** NIL
5.	**Biuro Odpraw Załóg** NIL	**ATS Reporting Office (ARO)** NIL
6.	**Biuro odpraw MET** NOTAM Godziny pracy podane w obowiązującym NOTAM.	**MET briefing Office** NOTAM Working hours are provided in a valid NOTAM.
7.	**ATS** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM	**ATS** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM
8.	**Tankowanie** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM	**Fuelling** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM

9.	**Obsługa naziemna** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM	**Handling** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie.	**De-icing** MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12.	**Uwagi** 1) - patrz GEN 2.1 Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym - z wyprzedzeniem 48 HR.	**Remarks** 1) - see GEN 2.1 Aerodrome operation outside working hours after prior consultation with the AD administrator - 48 HR in advance.

EPLB AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE / HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1.	**Środki załadowcze** Wózki bagażowe, wózek wielkogabarytowy, taśmociągi bagażowe, podnośnik kontenerów.	**Cargo-handling facilities** Baggage carts, cargo truck, conveyor belt loader, high loader.
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1, AVGAS 100LL	**Fuel/Oil types** JET A-1, AVGAS 100LL
3.	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** JET A-1 (autocysterny - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL zbiornik stacjonarny (1 x 30000 L)	**Fuelling capacity** JET A-1 (tank trucks - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL fuel dispenser (1 x 30000 L)
4.	**Urządzenia do odladzania** Samojezdne zestawy do odladzania. 2 x Safeaero Typhoon	**De-icing facilities** Mobile de-icing sets. 2 x Safeaero Typhoon
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Repair facilities for visiting aircraft** NIL
7.	**Uwagi** Handling: Tel.: +48-81-458-1332 Tel. kom.: +48-609-900-638 Faks: +48-81-470-4607 Znak wywoławczy - "LUBLIN KOORDYNACJA". Częstotliwość - 131,505 MHz. W przypadku nienawiązania łączności na częstotliwości 131,505 MHz stosowne informacje dla LUBLIN KOORDYNACJA mogą być przekazane przez kontrolera TWR. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) karty paliwowe: AIR BP, SHELL, c) przedpłaty, d) przelewy.	**Remarks** Handling: Phone: +48-81-458-1332 Mobile: +48-609-900-638 Fax: +48-81-470-4607 Call sign - "LUBLIN COORDINATION". Frequency - 131.505 MHz. If no radio contact has been established on 131.505 MHz, information relevant for LUBLIN COORDINATION may be forwarded by the TWR controller. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) fuel cards: AIR BP, SHELL, c) prepayments, d) bank transfer.

EPLB AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW / PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** W Lublinie i w Świdniku.	**Hotels** Hotels in Lublin and Świdnik
2.	**Restauracje** W Lublinie i w Świdniku	**Restaurants** Restaurants in Lublin and Świdnik
3.	**Środki transportu** Komunikacja miejska, taksówki, szynobus do Lublina i Świdnika, komunikacja kolejowa z miasta Świdnik.	**Transportation** Bus transport, taxi, railbus to/from Lublin and Świdnik, railway transport to/from Świdnik.
4.	**Pomoc medyczna** Szpitale w Lublinie i w Świdniku	**Medical facilities** Hospitals in Lublin and Świdnik
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** W Lublinie i w Świdniku	**Bank and Post office** In Lublin and Świdnik
6.	**Informacja turystyczna** W Lublinie i w Świdniku	**Touristic office** In Lublin and Świdnik
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPLB AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)	**Aerodrome category for fire fighting** CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2.	**Wyposażenie ratownicze** 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.	**Rescue equipment** 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.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** 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).	**Capability for removal of disabled aircraft** 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.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

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

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** oczyszczarka kompaktowa - 1, oczyszczarka lotniskowa - 4, pług wirnikowy - 1, rozsiewacz środków chemicznych - 1, podciśnieniowa zamiatarka lotniskowa - 1.	**Type(s) of clearing equipment** sweeper-blower - 1, runway sweeper - 4, rotary plough - 1, spreader vehicle - 1, vacuum runway sweeper - 1.
2.	**Kolejność oczyszczania** RWY, TWY B, APN 2, TWY A, APN 1, drogi patrolowe i techniczne, drogi do urządzeń nawigacyjnych poza lotniskiem. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, kierujący akcją oczyszczania, może zmienić wymienioną kolejność.	**Clearance priorities** RWY, TWY B, APN 2, TWY A, APN 1, aerodrome patrol and service roads, roads leading to navigation facilities outside the aerodrome area. If special circumstances arise, the director of the cleanup operation may change the listed order.
3.	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobiegające oblodzeniu: - KFOR, NAFO.	**Use of material for movement area surface treatment** The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, NAFO.
4.	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** NIL	**Specially prepared winter runway** NIL
5.	**Uwagi** Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM.	**Remarks** Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T
2.	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** 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	**Designation, width, surface and strength of taxiways** 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.	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** APN 1 - 51 14 13,48 N 022 42 52,74 E, ELEV 633 ft.	**Location and elevation of altimeter checkpoints** APN 1 - 51 14 13.48 N 022 425 2.74 E, ELEV 633 ft.
4.	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** VOR - APN 1 - 51 14 13,48 N 022 42 52,74 E (112,200 MHz, 087°, 1,1 NM).	**Location of VOR checkpoints** VOR - APN 1 - 51 14 13.48 N 022 42 52.74 E (112.200 MHz, 087°, 1.1 NM).
5.	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** Patrz AD 2 EPLB 1-1-1.	**Position of INS checkpoints** See AD 2 EPLB 1-1-1.
6.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

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

1.	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** Znaki poziome i pionowe. Pozioma numeracja miejsc.	**Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands** Markings and signs. Markings with parking stand numbers.
2.	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** Oznakowanie dzienne: 1) RWY: THR, tożsamości RWY, TDZ, punktu celowania, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania[1)]; 2) TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, znaki nakazu i informacyjne (z wyjątkiem TWY C). Światła: 1) RWY: patrz pkt. AD 2.14; 2) TWY: patrz pkt. AD 2.15.	**RWY and TWY markings and lights** Marking aids: 1) RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, centre line, edge, turn pad[1)]; 2) TWY: centre line, edge, runway-holding positions, mandatory and information markings (excluding TWY C). Lights: 1) RWY: see AD 2.14; 2) TWY: see AD 2.15.
3.	**Poprzeczki zatrzymania** 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.	**Stop bars** 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.	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** NIL	**Other RWY protection measures** NIL
5.	**Uwagi** [1)]Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 25 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do A-310.	**Remarks** [1)]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: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. 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 https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPLB AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1.	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin	**Name of the associated meteorological office** Aeronautical Meteorological Station Lublin
2.	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** H24	**Hours of service/MET Office outside hours** H24
3.	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru/24 HR	**Office responsible for TAF preparation/Periods of validity** Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office/24 HR
4.	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** NIL	**Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance** NIL
5.	**Odprawy przedstartowe** Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-81-458-1304	**Briefing and consultation provided** Telephone consultation. Tel.: +48-81-458-1304
6.	**Dokumentacja i stosowane języki** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	**Flight documentation/Language(s) used** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. PL, EN
7.	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** SWH, SWM, SWL, Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne	**Charts and other information available for briefing or consultation** SWH, SWM, SWL, Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Radar data, Satellite images.
8.	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** Internet, telefon.	**Supplementary equipment available for providing information** Internet, phone.

EPLB 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
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

5	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.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC [1])
1	2	3	4	5	6
TWR	LUBLIN WIEŻA LUBLIN TOWER	136.430	-	-	MON-SUN 0700-1900 (0600-1800) 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
[1] - patrz GEN 2.1.	[1] - see GEN 2.1.

EPLB 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	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).

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 działanie 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 item 18 of the flight plan or during 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	**MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA**	**BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC IN THE VICINITY OF THE AERODROME**
2.23.8.1	**Migracja ptaków**	**Bird migration**
	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.	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	**Ostrzeżenie**	**Warning**
	Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie drogi startowej ze zwierzętami związane z wzmożoną aktywnością ptaków:	There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals in the vicinity of the RWY due to increased bird activity:
	gawron – cały rok, najwięcej październik, listopad, szpak – od lutego do czerwca, mewa siwa – wrzesień, listopad, myszołów – cały rok, mewa śmieszka – marzec, listopad, pustułka – 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.	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.
	Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: jerzyki, zające, lisy.	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
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPLB 3-1-1	RWY 25	RWY 25
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLB 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPLB 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	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	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPLB 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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

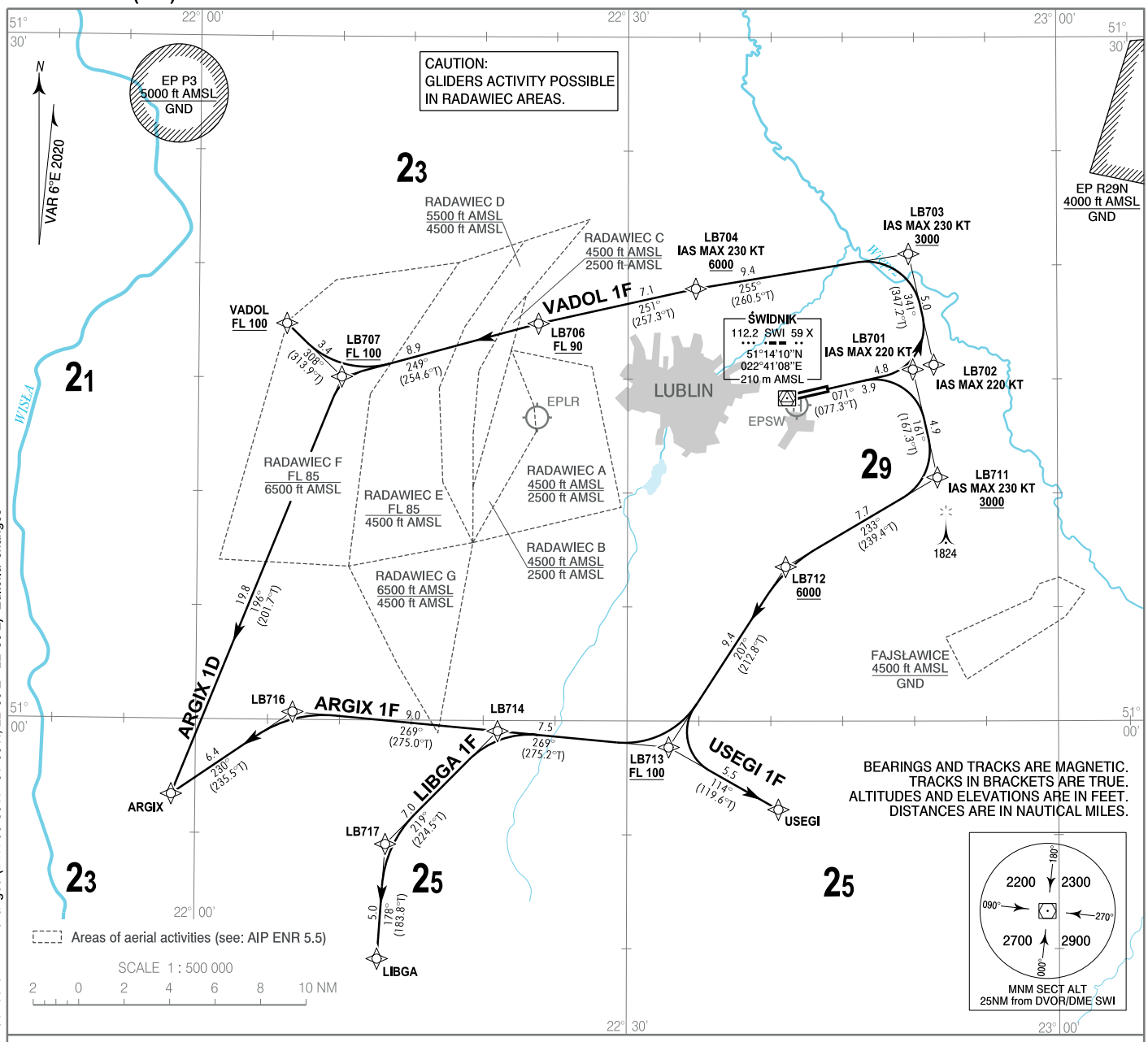
EPLB AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

RNP 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 07



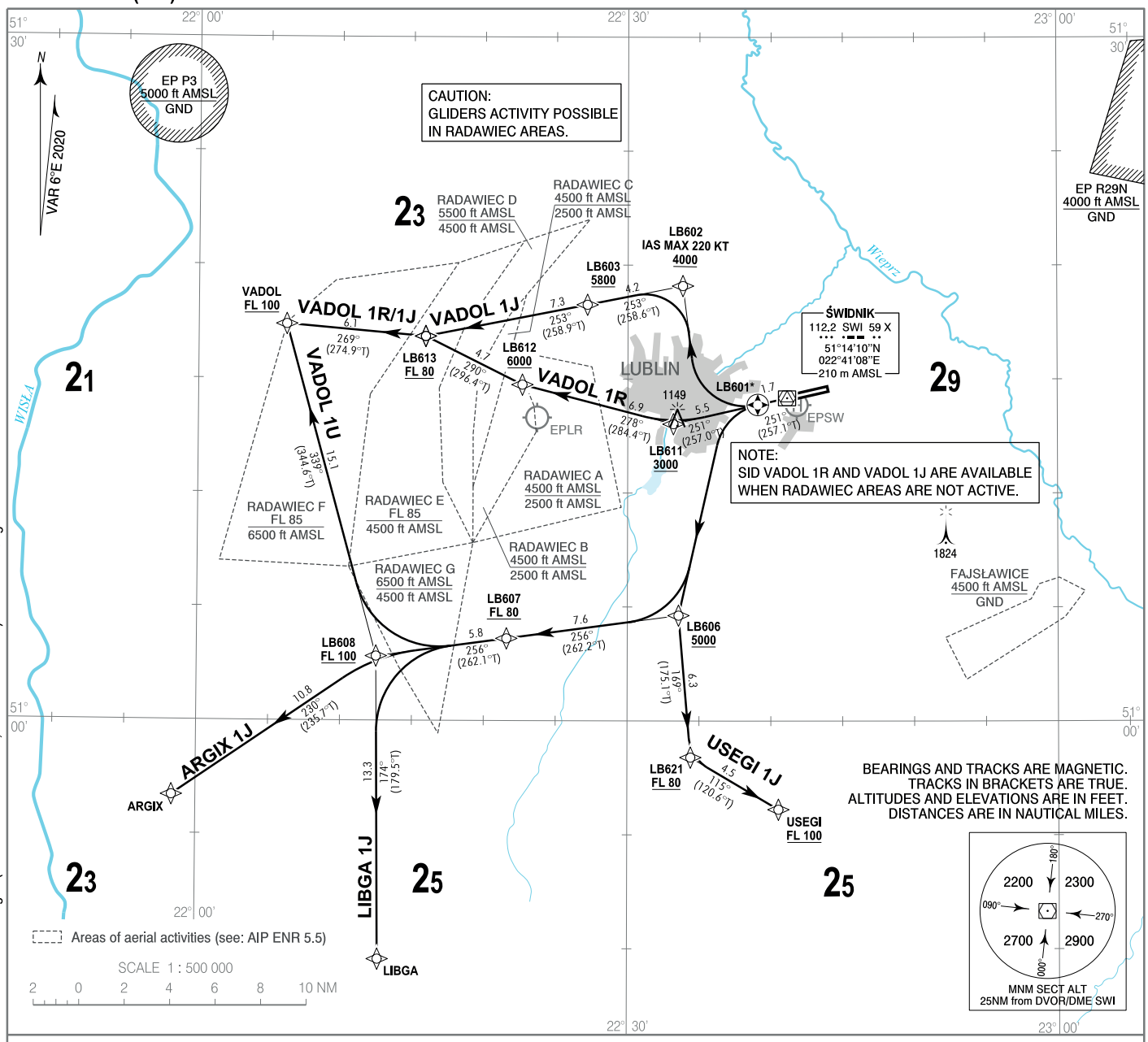
Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E). Editorial changes.

RNP 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 25



* IAS max 200 kt for SID VADOL 1J
IAS max 220 kt for SID LIBGA 1J, ARGIX 1J, VADOL 1U, USEGI 1J

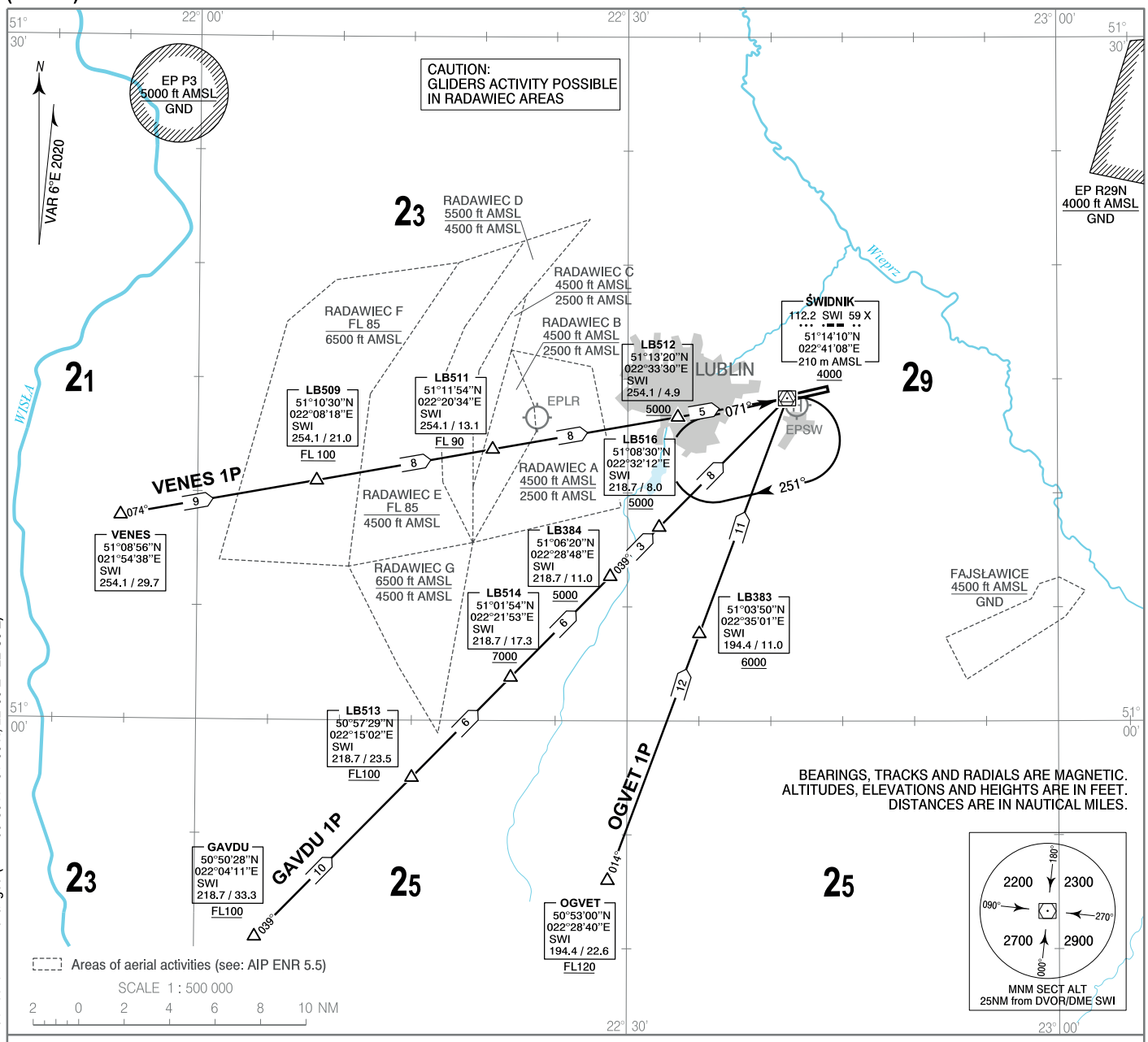
Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E). Edirorial changes.

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 07 / 25



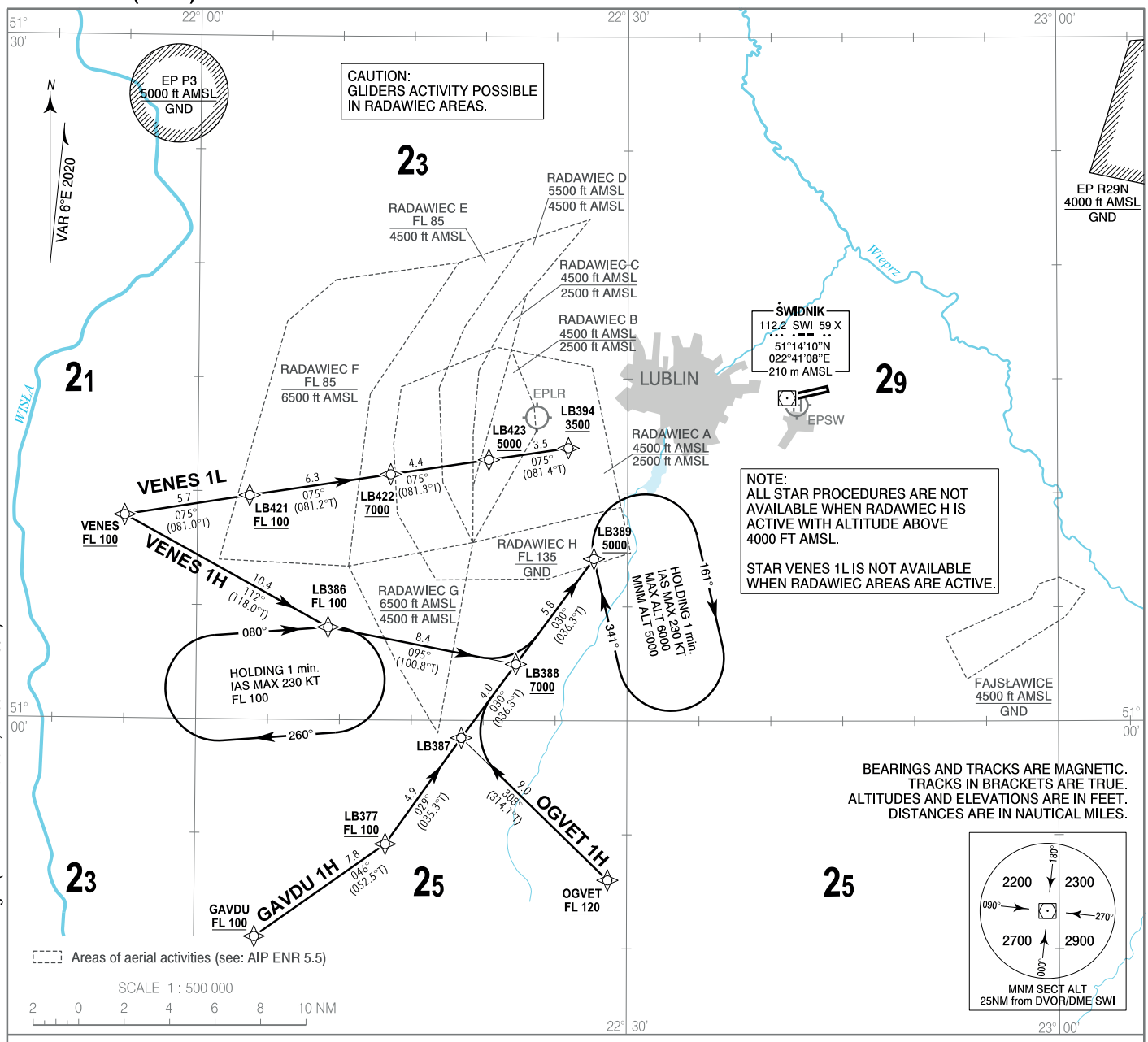
Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E).

RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 07



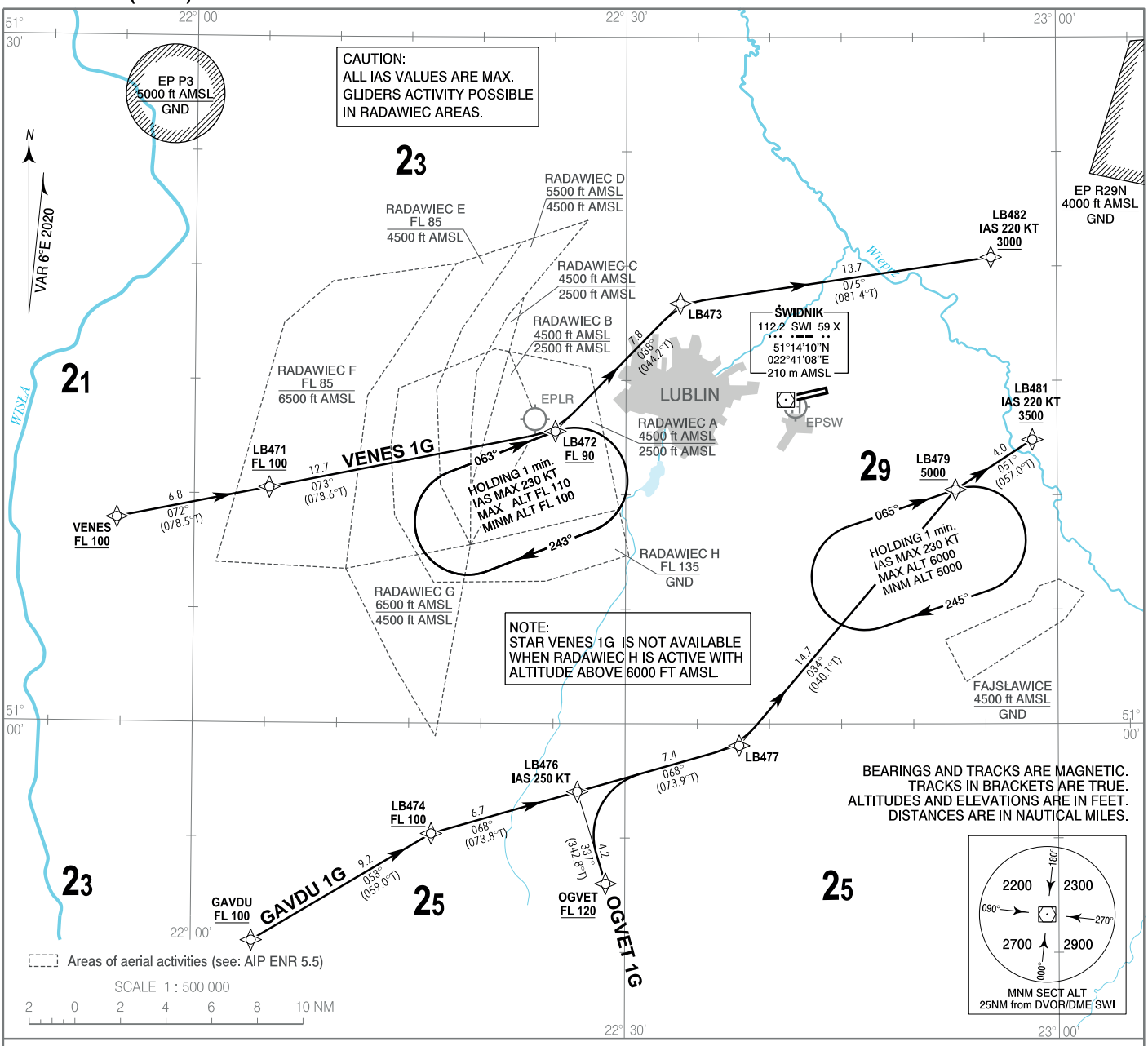
Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E).

RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 25



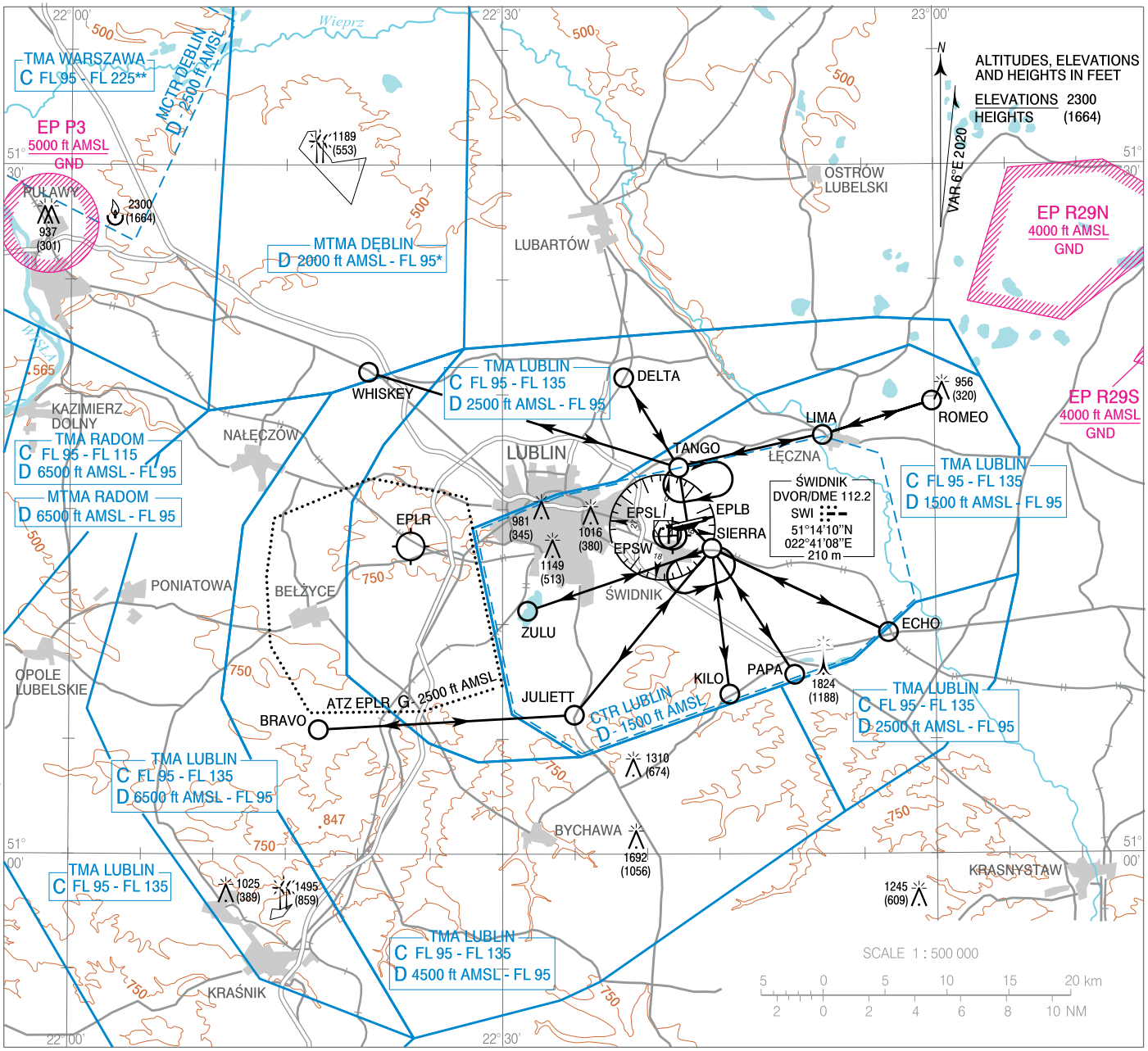
Correction: AMA changed (BTN 50°30'N - 51°00'N, 22°00'E - 22°30'E). Editorial changes.

AERODROME ELEV 636 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Lublin TOWER 136.430

VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Lublin



Correction: Obstacles added. Editorial changes.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	51°05'25"N	022°17'16"E	Borzechów - stadium
DELTA	51°20'44"N	022°38'26"E	South of the Niemce town- greenhouses
ECHO	51°09'38"N	022°56'43"E	Biskupice town - intersection
JULIETT	51°06'03"N	022°34'58"E	Jabłonna-Majątek town - lake
KILO	51°06'57"N	022°45'43"E	Majdanek Kozicki town - road crossing
LIMA	51°18'14"N	022°52'13"E	Łęczna town - bridge
PAPA	51°07'48"N	022°50'13"E	South of Piaski town
ROMEO	51°19'42"N	022°59'49"E	Bogdanka mine
SIERRA	51°13'18"N	022°44'31"E	Franciszków town - level crossing
TANGO	51°16'49"N	022°42'14"E	Turka town - forest south-east of the town
WHISKEY	51°20'59"N	022°20'42"E	Garbów town - church
ZULU	51°10'40"N	022°31'42"E	Zemborzycki Reservoir

* excluding active MCTR DĘBLIN
** excluding TMA RADOM

See AIP Poland AD 2 EPLB

7.	**ATS** 0600-2200 (0500-2100) patrz NOTAM	**ATS** 0600-2200 (0500-2100) see NOTAM
8.	**Tankowanie** 0600-2200 (0500-2100) patrz NOTAM	**Fuelling** 0600-2200 (0500-2100) see NOTAM
9.	**Obsługa naziemna** 0600-2200 (0500-2100) patrz NOTAM	**Handling** 0600-2200 (0500-2100) see NOTAM
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** NOTAM 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie.	**De-icing** NOTAM 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12.	**Uwagi** 1) Patrz GEN 2.1.	**Remarks** 1) See GEN 2.1.

EPLL AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE / HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1.	**Środki załadowcze** ciągnik akumulatorowy -5 ciągnik spalinowy - 4 samochód osobowy - 1 autobus - 2 taśmociąg samojezdny - 3 podgrzewacz samolotowy - 2 GPU - 3 konwerter -1 schody pasażerskie - 5 wózek bagażowy - 16 ładowarka do palet i kontenerów - 1 wózek transportowy cargo - 10 urządzenie odladzające - 2 wóz asenizacyjny - 2 airstarter - 1 pushback - 1 urządzenie Ambulift - 1 stół rolkowy - 11 wózek widłowy - 5 ciężki wózek widłowy Heli - 1	**Cargo-handling facilities** electric tow tractor - 5 diesel tow tractor -4 passenger car - 1 bus - 2 self-propelled belt loader - 3 aircraft heater - 2 GPU - 3 converter - 1 passenger stairs - 5 baggage trolley - 16 pallet and container loader - 1 cargo transporter - 10 de-icing device - 2 lavatory truck - 2 airstarter - 1 pushback - 1 Ambulift device - 1 roller lift table - 11 fork lift truck - 5 heavy fork lift truck Heli - 1
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1, AVGAS 100LL	**Fuel/Oil types** JET A-1, AVGAS 100LL
3.	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** Dystrybutor stacjonarny 20000 L, długość węża 40 m (AVGAS 100LL) - 1, cysterna 35000 L (JET A-1) - 2.	**Fuelling facilities/Capacity** Stationary fuel dispenser 20000 L, hose length 40 m (AVGAS 100LL) - 1, tank truck of 35000 L capacity (JET A-1) - 2.
4.	**Urządzenia do odladzania** Elephant My - 1 Safeaero Typhoon - 1	**De-icing facilities** Elephant My - 1 Safeaero Typhoon - 1
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW.	**Repair facilities for visiting aircraft** Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW.
7.	**Uwagi** Obsługa liniowa/obsługa hangarowa: Bartolini Air Maintenance Tel. kom.: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com, dzarzycki@bartoliniair.com	**Remarks** Line maintenance/hangar maintenance: Bartolini Air Maintenance Mobile: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com, dzarzycki@bartoliniair.com

EPLL AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW / PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** Hotele w mieście.	**Hotels** Hotels in the city.
2.	**Restauracje** Restauracja w porcie lotniczym, restauracje w mieście.	**Restaurants** Restaurant at the airport, restaurants in the city.
3.	**Środki transportu** Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	**Transportation** Municipal bus, taxi, car hire .
4.	**Pomoc medyczna** Pierwsza pomoc w porcie lotniczym, szpitale w mieście.	**Medical facilities** First aid at the airport, hospitals in the city.

7	51 42 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 ZGŁASZANIE 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 odblaskowymi 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.

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.

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.

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.

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).

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.

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

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	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLL 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPLL 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
AD 2 EPLL 5-2-1	Mapa obszaru kontrolowanego lotniska - ICAO Trasy dolotowe i tranzytowe TMA ŁÓDŹ	Area Chart - ICAO Arrival and Transit Routes - ICAO TMA ŁÓDŹ
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLL 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPLL 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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

6.	**Biuro odpraw MET** H24	**MET briefing Office** H24
7.	**ATS** TWR: 0530-0159 (0430-0059).	**ATS** TWR: 0530-0159 (0430-0059).
8.	**Tankowanie** H24	**Fuelling** H24
9.	**Obsługa naziemna** W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.	**Handling** ASP handling agent by prior arragement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arragement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arragement, 24 HR in advance.
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.	**De-icing** ASP handling agent by prior arragement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arragement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arragement, 24 HR in advance.
12.	**Uwagi** Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1	**Remarks** Current working hours of TWR are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1

EPMO AD 2.4	**SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE**	**HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1.	**Środki załadowcze** transportery taśmowe przyczepy do bagażu ciągarki elektryczne do przewozu bagażu urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich	**Cargo-handling facilities** self-propelled belt loaders baggage carts electric ramp tractors "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1 AVGAS	**Fuel/Oil types** JET A-1 AVGAS
3.	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** JET A-1: 34000 L, 3 x 37000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L	**Fuelling facilities/Capacity** JET A-1: 34000 L, 3 x 37000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L
4.	**Urządzenia do odladzania** Mallaghan TA8200 – w zakresie ASP.	**De-icing facilities** Mallaghan TA8200 - provided by ASP.
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	**Repair facilities for visiting aircraft** Up to MTOW 5700 kg.
7.	**Uwagi** **Aviation Support Poland sp. z o.o.** Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5079 Tel. kom.: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR **Kierownik zmiany obsługi pasażerskiej:** Tel.: +48-22-346-5078 Tel. kom.: +48-504-175-899 E-mail: wmipax@ryanairsun.com **AMC Aviation Sp. z o.o.** Obsługa techniczna oraz handlingowa, hangarowanie samolotów Handling: Tel. kom.: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Serwis & AOG: Tel. kom.: +48-601-629-629 E-mail: maintenance@amcaviation.eu **WELCOME Airport Services Sp. z o.o.** Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5380 Tel kom.: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl	**Remarks** **Aviation Support Poland sp. z o.o.** Duty Manager: Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR **Passenger Services Duty Manager:** Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-504-175-899 E-mail: wmipax@ryanairsun.com **AMC Aviation Sp. z o.o.** Maintenance and handling service, hangar facilities Handling: Mobile: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Service & AOG: Mobile: +48-601-629-629 E-mail: maintenance@amcaviation.eu **WELCOME Airport Services Sp. z o.o.** Duty Manager: Phone: +48-22-346-5380 Mobile: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl

6.	**Światła podejścia i światła FATO** NIL	**Approach and FATO lighting** NIL
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPMO 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/Modlin CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 29 01 N 020 21 30 E 52 34 53 N 020 38 04 E 52 35 18 N 020 39 16 E 52 34 22 N 020 46 55 E 52 29 57 N 020 51 26 E 52 27 06 N 020 52 20 E 52 22 54 N 020 36 00 E 52 22 56 N 020 30 27 E 52 26 00 N 020 21 45 E 52 29 01 N 020 21 30 E	2000 ft GND	[D]	MODLIN WIEŻA (123.930 MHz) PL MODLIN TOWER (123.930 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC [1])
1	2	3	4	5	6
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	-	-	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	128.805	-	-	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	129.380	-	-	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	135.930	-	-	H24
TWR	MODLIN DELIVERY	119.680	-	-	0530-0159 (0430-0059)
TWR	MODLIN WIEŻA MODLIN TOWER	123.930	-	-	0530-0159 (0430-0059)
ATIS	-	136.555	-	-	H24

Uwagi	Remarks
[1] - patrz GEN 2.1.	[1] - see GEN 2.1.

EPMO 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	IMDX	CH20X	H24	52 26 55.8 N 020 38 20.1 E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100). Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o

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
DVOR/DME (5°E/Jun 20)	MOL	116.600 MHz CH113X	H24	52 27 08.6 N 020 40 40.0 E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	334.100 MHz	H24	52 26 55.8 N 020 38 20.1 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 56 ft GP 3.0° Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o
ILS LOC (5°E/Jun 20) CAT II 4 / E	IMDX	108.300 MHz	H24	52 27 12.0 N 020 40 27.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin 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

EPMO AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

2.20.1.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU WARSZAWA/ MODLIN

ATC PROCEDURES AT WARSZAWA/MODLIN AERODROME

Służba ATC lotniska Warszawa/Modlin między godzinami 0500 - 2100 (0400 - 2000) w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko MODLIN DELIVERY pracujące na częstotliwości 119,680 MHz. W czasie pracy operacyjnej stanowiska TWR i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

ATC service of Warszawa/Modlin aerodrome opens MODLIN DELIVERY on frequency 119.680 MHz between 0500 - 2100 (0400 - 2000) during increased volume of air traffic. During operational hours TWR and DELIVERY stands operate on the basis of provisions and procedures mentioned below.

2.20.1.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z MODLIN DELIVERY na częstotliwości 119,680 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall establish radio contact with MODLIN DELIVERY on 119,680 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- planowany poziom przelotu (jeśli inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu,
- informację o braku możliwości wykonania SID.

- aircraft call sign,
- parking position number,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the fight plan,
- information on lack of possibility to perform a SID operation.

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

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

PUSH-BACK, START-UP, TAXI, ARRIVAL AND DEPARTURE CLEARANCES

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez MODLIN WIEŻA, częstotliwość 123,930 MHz.

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

DEPARTURES

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

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

ARRIVALS

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.

Pilots are reminded that a rapid exit from the RWY enables the ATC to apply the minimum separation 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

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

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):

The following noise abatement runway preference system has been established for WARSZAWA/Modlin aerodrome between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1):

Doloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

Arrivals:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

Odloty:

1. RWY 26, 2. RWY 08.

Departures:

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.

NOTE:

Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) 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.

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

Noise abatement shall not be a decisive factor in the selection of runway under the following circumstances:

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;

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.

b) przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft AAL albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;

b) during landing, when the ceiling is less than 500 ft AAL or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;

c) kiedy podejście do lądowania wymaga minimów pionowych większych niż 300 ft AAL i podstawa chmur jest niższa niż 800 ft AAL lub widzialność jest mniejsza niż 3000 m;

c) when the approach for landing requires vertical minima greater than 300 ft AAL and the cloud base is less than 800 ft AAL or the visibility is less than 3000 m;

d) gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy, przekracza 9km/h (5 kt);

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);

e) kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

e) when a wind shear has been reported or forecast, or thunderstorms affecting arrivals and departures are expected.

2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

Operators of aircraft conducting flight operations at WARSZAWA/Modlin aerodrome shall follow own noise abatement procedures for the aircraft type to reduce noise level in areas adjacent to the aerodrome.

W przypadku braku własnych procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się aby odloty z lotniska Warszawa/ Modlin 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.

If no noise abatement procedures for the aircraft type are available, it is advised that departures from WARSZAWA/Modlin aerodrome are conducted using the example procedure of noise abatement take-off climb (NADP 1), in accordance with Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (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, zgodne z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

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

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

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 gaseous emissions.

TECHNIKA CDA:

CDA TECHNIQUE:

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

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.

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) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

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

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.

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

- expect base leg after/before/between WPT.

- oczekuj pełnej procedury.

- expect full procedure.

2.21.3.1 ZNIŻANIE DO LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN (EPMO)

DESCENT TO WARSZAWA/MODLIN AERODROME (EPMO)

Statki powietrzne dolatujące do lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO) bezwzględnie powinny przestrzegać wysokości wlotowych do TMA WARSZAWA, zapisanych na mapach STAR EPMO.

Aircraft approaching WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome, shall obey altitudes for WARSZAWA TMA entry, recorded on EPMO STAR charts.

EPMO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA DLA LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN

SPEED REDUCTION PROCEDURE WITHIN WARSZAWA TMA FOR WARSZAWA/MODLIN AERODROME

W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku WARSZAWA/Modlin:

The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at WARSZAWA/Modlin aerodrome:

Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkości na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA są opublikowane na mapach STAR EPMO. Następnie należy redukować prędkość zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0; redukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is depicted on EPMO STAR charts. Then reduce speed according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0; reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.

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

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

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

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

2.22.3 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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

Training flights within the WARSZAWA/Modlin 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.

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

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the relevant ATC unit and after receiving instruction from the ATC unit.

2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

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

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

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotnisk Chopina w Warszawie i WARSZAWA/Modlin. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 dla lotniska Chopina w Warszawie oraz RWY 08, 26 dla WARSZAWA/Modlin i kończą się w FAF/FAP.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Warsaw Chopin Airport and WARSZAWA/Modlin aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 for Warsaw Chopin Airport and RWY 08, 26 for WARSZAWA/Modlin aerodrome and end at FAF/FAP positions.

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.

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.

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.

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

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.

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

W miarę możliwości ATC zapewniać 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.

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.

Dla kierunków RWY 08/26 EPMO punkty taktycznego wektorowania umiejscowione są 1,5 NM przed FAF. Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

For EPMO RWY direction 08/26, tactical vectoring points are situated 1.5 NM before FAF. These points may be used only after request/approval of air crews.

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

Statki powietrzne odlatujące z lotniska EPMO 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 do ATC niestandardowy odlot przed uruchomieniem.

Flights departing from EPMO aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file the flight plan disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure from ATC before start-up.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,930 MHz) wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (IAS).

On initial contact with MODLIN TWR (123.930 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

Ze względu na naruszanie 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.

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.

2.22.4.1 ODLOTY WIELOKIERUNKOWE

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

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.

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.

2.22.4.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

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

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME "MOL". Nad DVOR/DME "MOL" zniżać 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.

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the fight 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 approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

2.22.4.2.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Communication failure procedure when conducting a 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.

As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 4-2-1-0 and SID 26 AD 2 EPMO 4-2-2-0.

2.22.4.2.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

Communication failure procedure when conducting a 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.

As specified on charts 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

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.5.1 PUNKTY VFR:

VFR POINTS:

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

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

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

ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR IN VFR FLIGHTS

a. Wlot w CTR WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA.

Entry into WARSZAWA/Modlin CTR may be performed upon clearance issued by the appropriate ATS unit and relayed by WARSZAWA FIS.

b. Jeżeli informator FIS nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA w punktach HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC lub przed wejściem w strefę CTR WARSZAWA/Modlin.

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.

2.22.5.2.1 Start z CTR WARSZAWA/Modlin z wyłączeniem startu z lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO):

Departure from WARSZAWA/Modlin CTR excluding WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome:

a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.

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.

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.

2.22.5.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

VFR HOLDING PROCEDURES

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

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:

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.

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.

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.

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.

2.22.5.3.3 Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

Maximum holding altitude is 1500 ft AMSL, unless other conditions for the flight have been set by the air traffic service.

2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR

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).

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:

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) wyłącznie w porze dziennej,

a) the flight will be performed during daytime only,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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.

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.

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

2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

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.

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.

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:

If radio communication fails in flight with destination WARSZAWA/Modlin aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, the crew shall:

2.22.5.5.2.1 W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

When approaching from the northern side of the aerodrome:

- Wykonać dolot do punktu INDIA i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.

- Make an approach to reach INDIA point and await visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.

- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.

- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding.

- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

2.22.5.5.2.2 W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

When approaching from the southern side of the aerodrome:

- Wykonać dolot do punktu UNIFORM i oczekiwać (nie przekraczając północnej strony Wisły) na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.

- 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.

- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.

- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach and holding.

- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- After receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.

- 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.

- 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.

	- 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.	- 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.
	- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".	- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.
2.22.6	**OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**	**LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)**
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.	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.
2.22.6.1.2	Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP.	Criteria for the initiation and termination of LVP.
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.	The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or the cloud base is at 300 ft or lower.
2.22.6.1.2.2	Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m lub podstawa chmur spadnie do 200 ft lub niżej.	LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m or the cloud base is at 200 ft or lower.
	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.	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.
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.	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.
2.22.6.1.3	Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP).	Description of Low Visibility Operations (LVP).
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”.	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”.
	Do rozpoczęcia procedur LVP używana będzie frazeologia: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION. W przypadku zawieszenia procedur LVP: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED. W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE. Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.	For the commencement of LVP procedures the following phraseology will be used: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION. In case of suspension of LVP procedures: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED. If ILS approach is unavailable, CAT II operations are suspended. LVTO operations and taxiing are available: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE. If removal of the cause of LVP suspension is long lasting or impossible: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.
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.	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.
2.22.6.1.3.3	Standardowe trasy kołowania dla przylatujących statków powietrznych RWY 08: B, C, A1, A2.	Standard taxi routes for arriving aircraft RWY 08: B, C, A1, A2.
2.22.6.1.3.4	W sytuacjach niestandardowych, na przykład czasowego wyłączenia z użytkowania operacyjnego TWY wymienionej jako standardowa trasa kołowania, dopuszcza się wykorzystanie pozostałych TWY przystosowanych do procedur LVP.	In non-standard situations, e.g. exclusion from operational use of a TWY listed as a standard taxi route, it is allowed to use other TWYs adapted for LVP procedures.
	TWY przystosowane do użytkowania w warunkach ograniczonej widzialności: A1, A2, A3, B, C, E.	TWYs adapted for use in LVP conditions: A1, A2, A3, B, C, E.
2.22.6.1.3.5	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.	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.
2.22.6.1.3.6	TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.	TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.
2.22.6.1.3.7	Piloci zainteresowani wykonaniem podejscia 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.	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.
2.22.7	**PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW**	**PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS**

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.

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.

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 płozowym oraz po powietrznej TWY Z, która jest przystosowana do ruchu śmigłowców z podwoziem płozowym (TWY w locie).

Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

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.

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.

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.

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 przyziemiania śmigłowców we wszystkich strefach.

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.

W strefie nr 3 dopuszcza się ustawienia elementów treningowych, takich jak np. beczki i tyczki.
Po wystawieniu ww. elementów zostanie wydany stosowny NOTAM.

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.

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 conducted only from sunrise to sunset.

In area No 3, it is allowed to set up training elements, such as barrels and poles.
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	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2 EPMO 2-1-1	RWY 08/26	RWY 08/26
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPMO 3-1-1	RWY 08	RWY 08
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPMO 4-2-1-0	RNAV 1 RWY 08	RNAV 1 RWY 08
AD 2 EPMO 4-2-2-0	RNAV 1 RWY 26	RNAV 1 RWY 26
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPMO 5-3-1-0	RNAV 1 RWY 08	RNAV 1 RWY 08
AD 2 EPMO 5-3-2-0	RNAV 1 RWY 26	RNAV 1 RWY 26
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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)
	Mapa podejścia z widocznością - ICAO	Visual Approach Chart - ICAO
AD 2 EPMO 7-1-1	RWY 26	RWY 26
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.

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

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

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

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

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

TWY R - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m, jednokierunkowa TWY szybkiego zjazdu do zjazdu z RWY.

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 i M - drogi kołowania w powietrzu; dopuszczone 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.

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

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

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

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

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

TWY R - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m, one-way rapid exit TWY from RWY.

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 and M - air TWYs; 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.

2.20.2.2 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

PARKING AND PUSH-BACK RESTRICTION

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

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

Na stanowiskach od 2 do 20 obowiązuje pocedura wypychania.

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

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.

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.

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

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

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.

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.

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 powietrzego. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

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.

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

Faks: +48-61-847-3169

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

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

Fax: +48-61-847-3169

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

Stanowiska 1-5 na APN 1 oraz APN 3 przeznaczone są dla samolotów lotnictwa ogólnego (samoloty kodu referencyjnego A i B). APN 2 przeznaczona jest dla samolotów lotnictwa ogólnego bazujących w hangarach (samoloty kodu referencyjnego A).
Z uwagi na zły stan techniczny APN 2 wyłączona z użytkowania z wyjątkiem wyznaczonej TWY T prowadzącej do/z hangarów.

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.

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 myszołowy 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	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPPO 1-3-1	Płyta postojowa 1	Apron 1
AD 2 EPPO 1-3-2	Płyty postojowe 2, 3	Aprons 2, 3
AD 2 EPPO 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 10/28	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10/28
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPPO 3-1-1	RWY 28	RWY 28
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPPO 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 10	RNAV 1 (GNSS) RWY 10
AD 2 EPPO 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 28	RNAV 1 (GNSS) RWY 28
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPPO 5-1-1	RWY 28	RWY 28
AD 2 EPPO 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 10	RNAV 1 (GNSS) RWY 10
AD 2 EPPO 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 28	RNAV 1 (GNSS) RWY 28
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	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

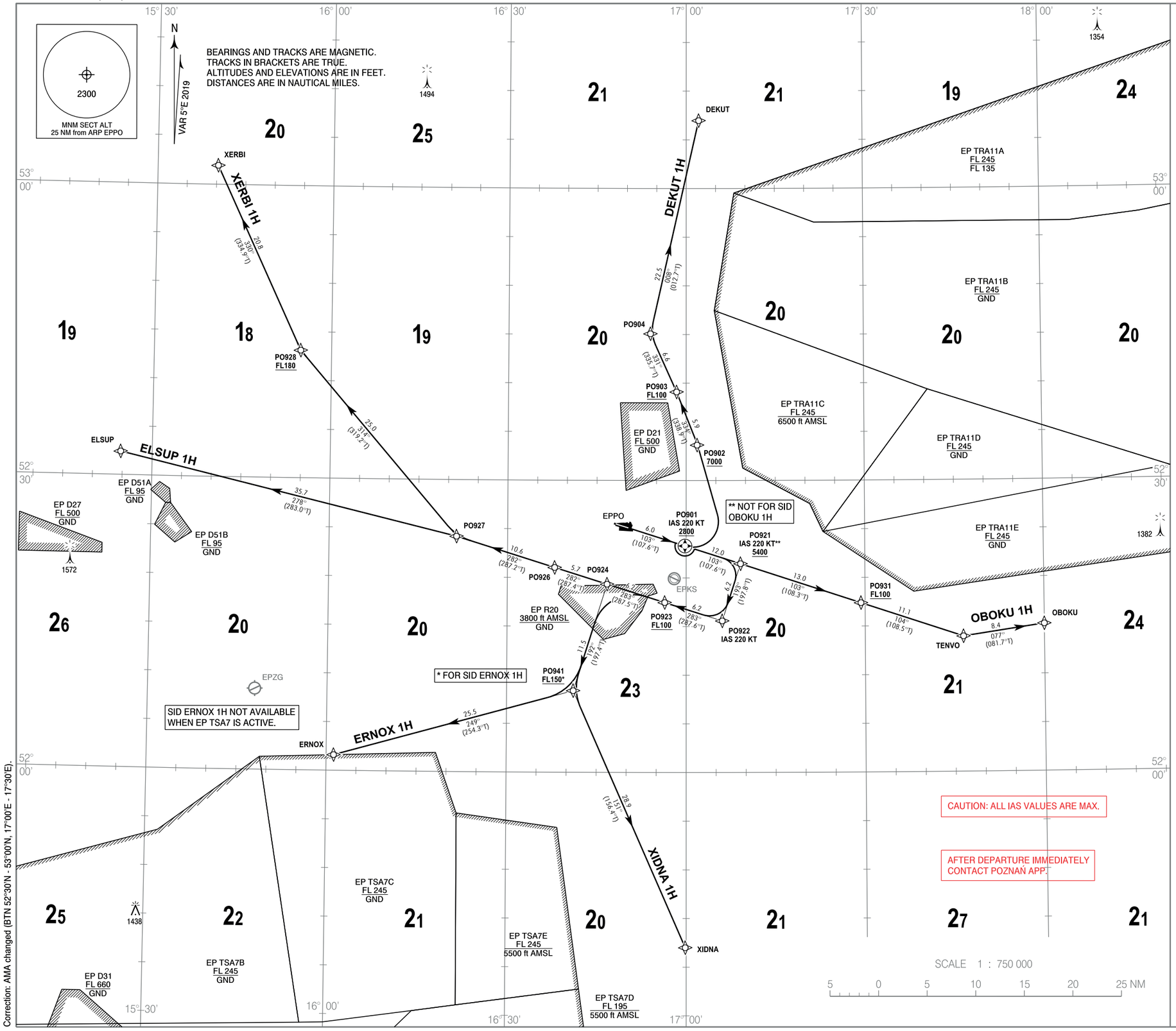
EPPO AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH	128.925
Poznań DELIVERY	121.805
Poznań TOWER	119.980

Poznań - Ławica
RWY 10



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. 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 climb to FPL flight level.
b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

DEKUT 1H:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO DEKUT.

OBOKU 1H:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO OBOKU.

XIDNA 1H, ERNOX 1H:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO941.

ELSUP 1H:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO927.

XERBI 1H:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO928.

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E).

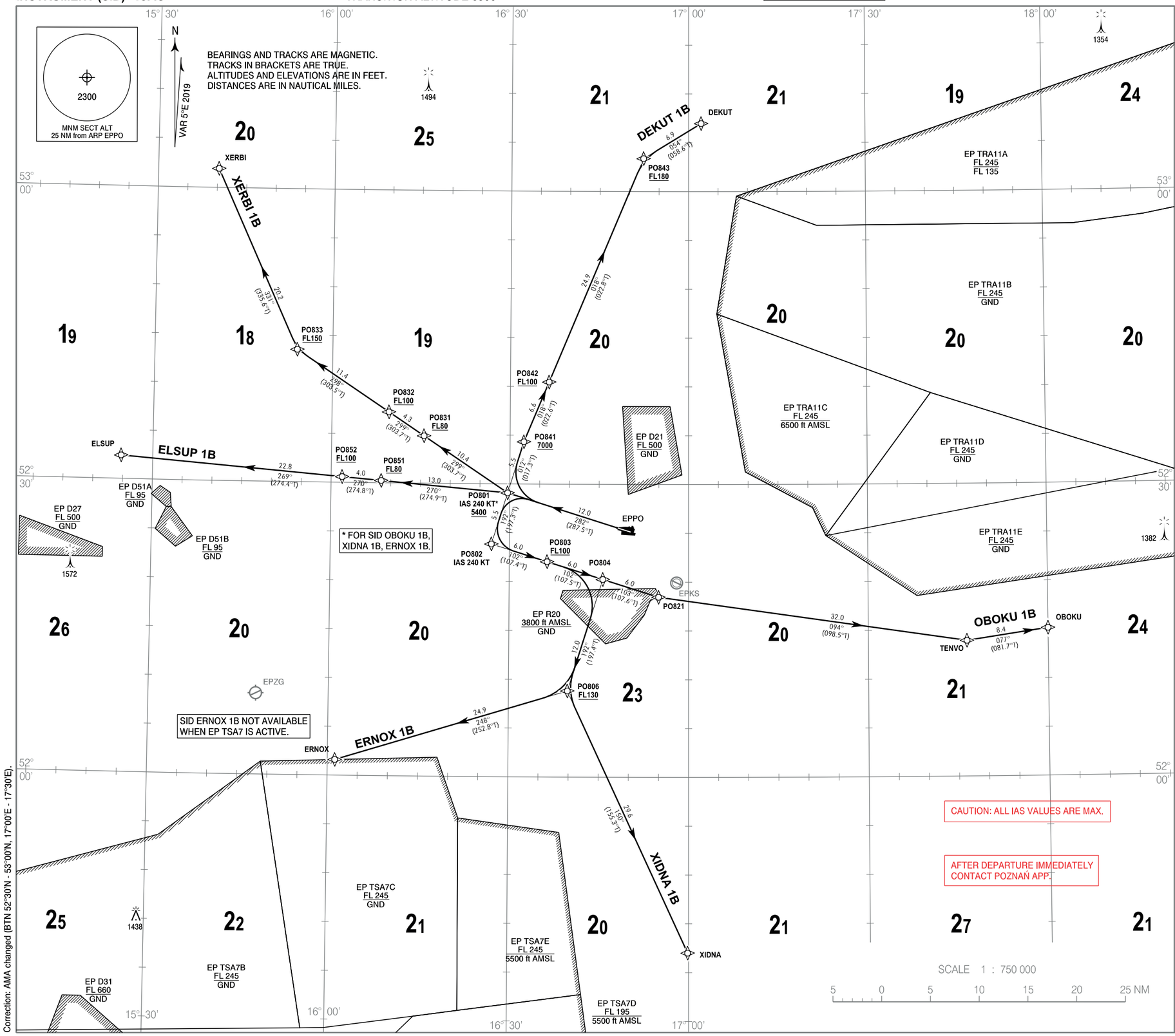
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH	128.925
Poznań DELIVERY	121.805
Poznań TOWER	119.980

Poznań - Ławica
RWY 28



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. 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 climb to FPL flight level.
b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

DEKUT 1B:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO843.

OBOKU 1B:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO821.

XIDNA 1B, ERNOX 1B:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO806.

ELSUP 1B:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO ELSUP.

XERBI 1B:
PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO PO833.

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E).

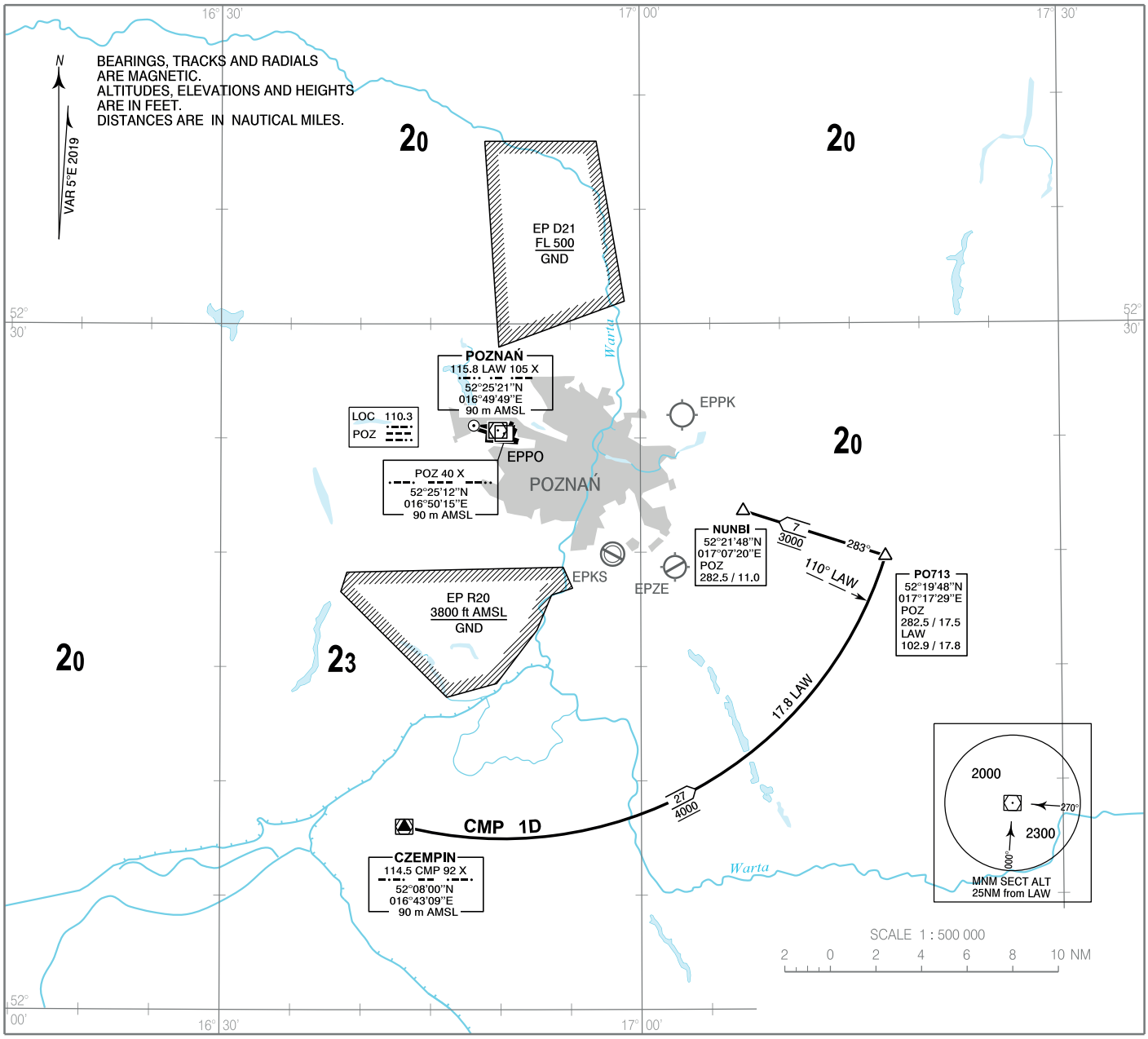
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH	128.925
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

Poznań - Ławica
RWY 28



Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.

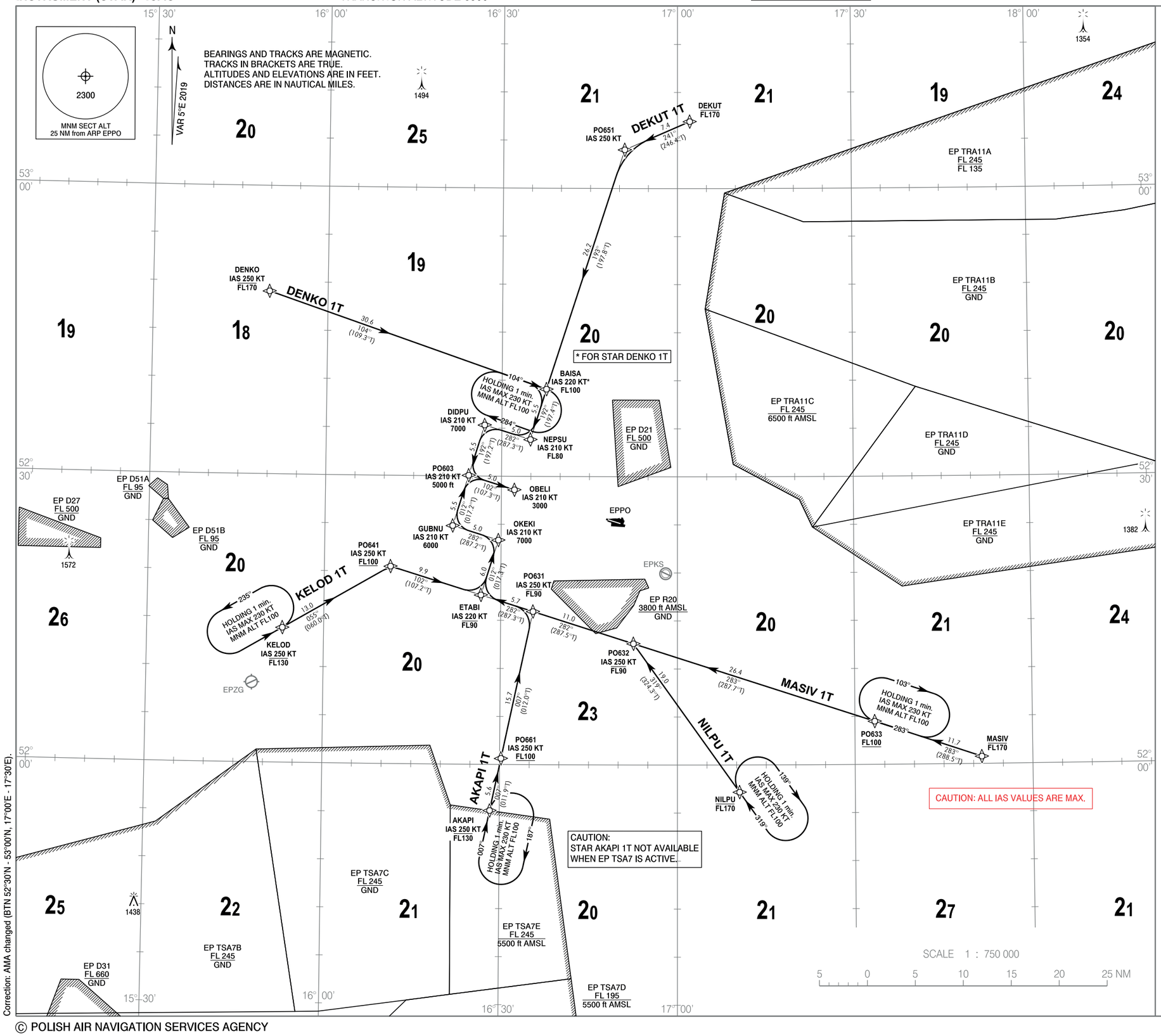
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH	128.925
Poznań DELIVERY	121.805
Poznań TOWER	119.980

Poznań - Ławica
RWY 10



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 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. 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.

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E).

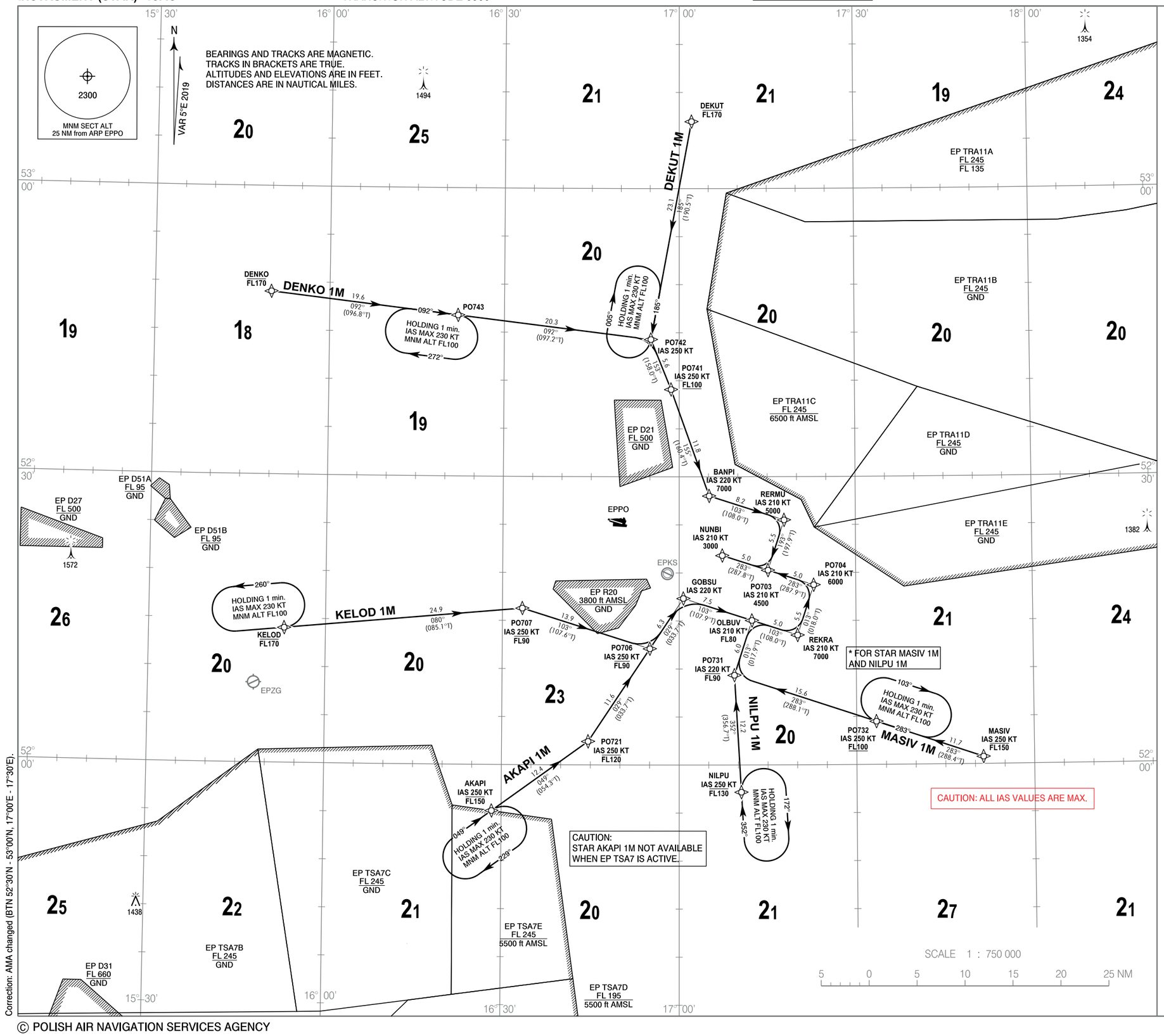
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH	128.925
Poznań DELIVERY	121.805
Poznań TOWER	119.980

Poznań - Ławica
RWY 28



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 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. 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.

Correction: AMA changed (BTN 52°30'N - 53°00'N, 17°00'E - 17°30'E).

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

EPRA AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPRA - Warszawa-Radom

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

1.	**ARP - współrzędne i lokalizacja** 51 23 20 N 021 12 42 E - centralna linia RWY, 1000 m od początku RWY 07	**ARP - coordinates and site at AD** 51 23 20 N 021 12 42 E - RWY centre line, 1000 m from RWY 07
2.	**Odległość, kierunek od miasta** 4 km (2,16 NM) na południowy wschód od centrum miasta Radom.	**Direction and distance from city** 4 km (2.16 NM) to the south-east of Radom city centre.
3.	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** 625 ft/26.8°C	**Elevation/Reference temperature** 625 ft/26.8°C
4.	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** 112 ft	**Geoid undulation at AD ELEV PSN** 112 ft
5.	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** 7°E (2020)/ 9'E	**MAG VAR/Annual change** 7°E (2020)/ 9'E
6.	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej** Polskie Porty Lotnicze S.A. Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel.: +48-48-378-7180 Tel. kom.: +48-609-792-836 Faks: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl	**AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address** Polish Airports Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone: +48-48-378-7180 Mobile: +48-609-792-836 Fax: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl
7.	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** IFR/VFR	**Types of traffic permitted (IFR/VFR)** IFR/VFR
8.	**Uwagi** Dyżurny Operacyjny: Tel. kom.: +48-887-781-080, +48-887-781-090 E-mail: dopl.rdo@ppl.pl Radom TWR: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Lubelska 158 26-600 Radom Tel.: +48-22-574-7976 Faks: +48-22-574-7977 E-mail: twr.radom@pansa.pl TWR (AMHS): EPRAZTZX Dowódca Jednostki Wojskowej Nr 4938: Tel.: +48-261-511-500, +48-261-511-330 Radom TWR MIL: Tel.: +48-261-511-229 E-mail: 42blsz.epra.twr@ron.mil.pl AFS: EPRAZTZM Radom APP MIL: Tel.: +48-261-511-227 E-mail: 42blsz.epra.app@ron.mil.pl AFS: EPRAZAZM Radom MIL GROUND: Tel.: +48-261-511-229 MIL ARO: Tel.: +48-261-511-228 Faks: +48-261-511-427 E-mail: 42blsz.epra.boz@ron.mil.pl AFS: EPRAZPZM Straż Graniczna: Tel.: +48-48-332-3400 Oddział Celny: Tel.: +48-48-334-3140	**Remarks** Duty Officer: Mobile: +48-887-781-080, +48-887-781-090 E-mail: dopl.rdo@ppl.pl Radom TWR: Polish Air Navigation Services Agency ul. Lubelska 158 26-600 Radom Phone: +48-22-574-7976 Fax: +48-22-574-7977 E-mail: twr.radom@pansa.pl TWR (AMHS): EPRAZTZX Commander of Military Unit No. 4938: Phone: +48-261-511-500, +48-261-511-330 Radom TWR MIL: Phone: +48-261-511-229 E-mail: 42blsz.epra.twr@ron.mil.pl AFS: EPRAZTZM Radom APP MIL: Phone: +48-261-511-227 E-mail: 42blsz.epra.app@ron.mil.pl AFS: EPRAZAZM Radom MIL GROUND: Phone: +48-261-511-229 MIL ARO: Phone: +48-261-511-228 Fax: +48-261-511-427 E-mail: 42blsz.epra.boz@ron.mil.pl AFS: EPRAZPZM Border Guards: Phone: +48-48-332-3400 Customs department: Phone: +48-48-334-3140

4.	**Urządzenia do odladzania** Elephant My - 1	**De-icing facilities** Elephant My - 1
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Repair facilities for visiting aircraft** NIL
7.	**Uwagi** Agent handlingowy: Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-4546/47 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl Odladzanie: SITA: WAWOOXH 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 Kontakt w sprawach operacyjnych: ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Tel.: +48-22-778-0388 Tel. kom.: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl	**Remarks** Handling Agent: Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/47 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl De-icing: SITA: WAWOOXH 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 Operational contact: ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Phone: +48-22-778-0388 Mobile: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl

EPRA AD 2.5 ŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW / PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** W mieście.	**Hotels** In the city.
2.	**Restauracje** Restauracje, kawiarnie.	**Restaurants** Restaurants, coffee shops.
3.	**Środki transportu** Komunikacja miejska, taksówki, wypożyczalnia samochodów.	**Transportation** Public transport, taxi, car rental.
4.	**Pomoc medyczna** Pierwsza pomoc przedmedyczna udzielana jest przez strażaków lotniskowej straży pożarnej. Pomoc medyczna realizowana jest przez pogotowie ratunkowe z miasta.	**Medical facilities** First aid (pre-medical) provided by fire fighters from the Aerodrome Fire Sevice. Medical assistance provided by the emergency ambulance service from the city.
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** Kantor wymiany walut, bankomat.	**Bank and Post office** Exchange office, cash dispenser.
6.	**Informacja turystyczna** Miejska Informacja Turystyczna w Radomiu, tel.: +48-48-360-0610.	**Touristic office** The Tourist Office in Radom, phone: +48-48-360-0610.
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPRA AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE / RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)	**Aerodrome category for fire fighting** CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2.	**Wyposażenie ratownicze** pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, pojazd operacyjny - 1.	**Rescue equipment** rescue and firefighting vehicles - 3, operational vehicle - 1.
3.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** Zarządzający lotniskiem nie posiada własnych sił i środków do usunięcia ACFT z pola ruchu naziemnego lub w jego pobliżu. Dźwig ratowniczy dostępny jest zgodnie z umową Zarządzającego lotniskiem z podmiotem zewnętrznym. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSRG działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie.	**Capability for removal of disabled aircraft** The aerodrome administrator has neither forces or measures to remove ACFT from the movement area or its vicinity. Rescue crane available in accordance with AD administrator agreement with an outside body. Depending on the needs, the AD administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Fire Fighting Service operating at Warsaw Chopin Airport.
4.	**Uwagi** Możliwość czasowego podniesienia kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska do CAT 8 ICAO na czas operacji. Wniosek należy kierować do dyżurnego operacyjnego portu z wyprzedzeniem co najmniej 24HR przed operacją (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).	**Remarks** AD category for firefighting may be temporarily increased to CAT 8 ICAO during the operation. Requests to be submitted to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the operation (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

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

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** CIV: - oczyszczarka lotniskowa - 3, - oczyszczarka kompaktowa - 3, - pług wirnikowy -1. MIL: - oczyszczarka - 2, - odśnieżarka - 1, - pług odśnieżny - 2.	**Type(s) of clearing equipment** CIV: - runway sweeper - 3, - compact sweeper - 3, - rotor plough - 1. MIL: - sweeper - 2, - snow blower - 1, - snow plough - 2.
2.	**Kolejność oczyszczania** **CIV:** RWY, TWY A1, A4, płyta przydworcowa (używane miejsca postojowe), pozostałe TWY, APN 2. W razie zaistnienia szczególnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie. **MIL:** TWY A5, TWY A6, TWY M, APN 4.	**Clearance priorities** **CIV:** RWY, TWY A1, A4, station apron (used parking spaces), remaining TWYs, APN 2. In the event of special circumstances, the above-mentioned order may change. **MIL:** TWY A5, TWY A6, TWY M, APN 4.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odśnieżania, odladzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR; - NAFO.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR; - NAFO.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	**Uwagi** Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM.	**Remarks** Information on critical snowbanks at the RWY edges, from a height of 40 cm, will be published by SNOWTAM.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 - CONC, PCN 110 R/C/W/T (CIV) APN 2 DEICING - CONC, PCN 100 R/A/W/T (CIV) APN 3 - CONC, PCN 14 F/B/Y/T (MIL) APN 4 - CONC, PCN 28 R/C/X/T (MIL) APN 5 - CONC, PCN 14 R/B/Y/T (MIL)	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 - CONC, PCN 110 R/C/W/T (CIV) APN 2 DEICING - CONC, PCN 100 R/A/W/T (CIV) APN 3 - CONC, PCN 14 F/B/Y/T (MIL) APN 4 - CONC, PCN 28 R/C/X/T (MIL) APN 5 - CONC, PCN 14 R/B/Y/T (MIL)
2.	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** TWY A - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A5 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 26 F/B/X/T (MIL) TWY A6 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 37 F/B/X/T (MIL) TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 111 F/C/X/T (CIV) TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 100 F/C/X/T (CIV) TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 120 F/C/X/T (CIV) TWY G - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/B/W/T (MIL) TWY H - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 8 F/B/W/T (MIL) TWY K1 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K2 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K3 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K4 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K5 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M (A5 - A6) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/B/W/T (MIL) TWY M (A6 - END) - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/C/W/T (MIL) TWY M (B - M1) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 53 R/C/W/T (CIV/MIL) TWY M (M1 - A5) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 83 R/C/W/T (MIL) TWY M1 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 22 F/B/W/T (MIL) TWY M2 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M3 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY S - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/Y/T (MIL)	**Designation, width, surface and strength of taxiways** TWY A - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T TWY A5 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 26 F/B/X/T (MIL) TWY A6 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 37 F/B/X/T (MIL) TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 111 F/C/X/T (CIV) TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 100 F/C/X/T (CIV) TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 120 F/C/X/T (CIV) TWY G - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/B/W/T (MIL) TWY H - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 8 F/B/W/T (MIL) TWY K1 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K2 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K3 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K4 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K5 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M (A5 - A6) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/B/W/T (MIL) TWY M (A6 - END) - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/C/W/T (MIL) TWY M (B - M1) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 53 R/C/W/T (CIV/MIL) TWY M (M1 - A5) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 83 R/C/W/T (MIL) TWY M1 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 22 F/B/W/T (MIL) TWY M2 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M3 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY S - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/Y/T (MIL)

3.	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** 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	**Location and elevation of altimeter checkpoints** 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.	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** NIL	**Location of VOR checkpoints** NIL
5.	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** Patrz AD 2 EPRA 1-3-1.	**Position of INS checkpoints** See AD 2 EPRA 1-3-1.
6.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPRA AD 2.9	**SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE**	**SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1.	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** Znaki poziome. Pozioma numeracja stanowisk postojowych.	**Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands** Markings. Parking stand number markings.
2.	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** <u>Oznakowanie:</u> 1. **RWY:** THR, DTHR, TDZ, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe, linia do zawracania na THR 25. 2. **TWY:** linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. <u>Światła:</u> 1. **RWY:** patrz punkt 2.14. 2. **TWY:** patrz punkt 2.15.3.	**RWY and TWY markings and lights** <u>Marking:</u> 1. **RWY:** THR, DTHR, TDZ, aiming point, RWY designation, centre line, edge, THR 25 backtrack line. 2. **TWY:** centre line, edge, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. <u>Lights:</u> 1. **RWY:** see point 2.14. 2. **TWY:** see point 2.15.3.
3.	**Poprzeczki zatrzymania** NIL	**Stop bars** NIL
4.	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** Światła ochronne RWY (WIG-WAG) dla TWY: A1, A4, A5, A6, S.	**Other RWY protection measures** RWY guard lights (WIG-WAG) for TWY: A1, A4, A5, A6, S.
5.	**Uwagi** **CIV:** Możliwość wykorzystania TWY A4 do kołowania w kierunku drogi startowej tylko w sytuacji pasa w użyciu RWY 25. **MIL:** Na TWY A5 i A6 oznakowanie pionowe i poziome miejsca oczekiwania przed RWY. Brak oznakowania poziomego i pionowego na wojskowych TWY.	**Remarks** **CIV:** It is possible to use TWY A4 to taxi towards RWY only if RWY 25 is in use. **MIL:** On TWY A5 and A6, holding position signs and markings before RWY. No markings and signs on TWYs available.

EPRA 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: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. 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 https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPRA AD 2.11	**ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC[1)])**	**METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC[1)])**

1.	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **CIV:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo **MIL:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne	**Name of the associated meteorological office** **CIV:** Aerodrome MET Office Airport Meteo **MIL:** Aerodrome MET Office

2.	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **CIV:** Patrz AD 2.3.6 /NIL **MIL:** H24 / Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP	**Hours of service/MET Office outsie hours** **CIV:** See AD 2.3.6 /NIL **MIL:** H24 / Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces
3.	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **CIV:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo /9 HR **MIL:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne /9 HR	**Office responsible for TAF preparation/Periods of validity** **CIV:** Aerodrome MET Office Airport Meteo /9 HR **MIL:** Aerodrome MET Office /9 HR
4.	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **CIV:** TAF[2]/3 HR **MIL:** TAF[3]/3 HR	**Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance** **CIV:** TAF[2]/3 HR **MIL:** TAF[3]/3 HR
5.	**Odprawy przedstartowe** **CIV/MIL:** konsultacje osobiste	**Briefing and consultation provided** **CIV/MIL:** personal consultations
6.	**Dokumentacja i stosowane języki** **CIV:** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN **MIL:** METAR, SPECI[4], TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN	**Flight documentation/Language(s) used** **CIV:** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN **MIL:** METAR, SPECI[4], TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN
7.	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **CIV:** 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. **MIL:** Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, SWL.	**Charts and other information available for briefing or consultation** **CIV:** 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. **MIL:** Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8.	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **CIV:** Internet **MIL:** NIL	**Supplementary equipment available for providing information** **CIV:** Internet **MIL:** NIL
9.	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **CIV:** TWR **MIL:** MIL ATS	**ATS units provided with MET information** **CIV:** TWR **MIL:** MIL ATS
10.	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** [1] - patrz GEN 2.1 **CIV:** Tel.: +48-48-378-7187 Tel. kom.: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net **MIL:** Tel.: +48-261-511-226 Faks: +48-261-511-225 [2] Depesze TAF opracowywane w godziach pracy CIV. [3] Depesze TAF opracowywane poza godzinami pracy CIV. [4] Opracowywanie depesz METAR i SPECI poza godzinami pracy CIV oraz SPECI.	**Additional information (limitation of services, etc.)** [1] - see GEN 2.1 **CIV:** Phone: +48-48-378-7187 Mobile: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net **MIL:** 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu 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

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
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 przerwanego 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, A4, B, D, E. 2) Światła osi - NIL.	**TWY edge and centre line lighting** 1) Edge lighting - A, A1, A4, B, D, E. 2) Centre line lighting: NIL.
4.	**Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania** **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.	**Rozporządzalne długości deklarowane** NIL	**Declared distances available** NIL
6.	**Światła podejścia i światła FATO** NIL	**Approach and FATO lighting** NIL
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPRA 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
RADOM CTR 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
RADOM MCTR 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	**Bezwzględna wysokość przejściowa** **Transition altitude**	6500 ft AMSL

Uwagi	Remarks
CIV: CTR/TMA aktywne w godzinach pracy organu RADOM TWR. Organ kontroli lotniska CIV/MIL używają takiej samej częstotliwości i znaku wywoławczego.	**CIV:** 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 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC [1])
1	2	3	4	5	6
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 zapewnia 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.
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
[1] - 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).	[1] - 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) CAT I 4 / E	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.
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.

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
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.

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.

2.20.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

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.

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.

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.

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.

2.20.3 OBSŁUGA STATKÓW POWIETRZNYCH O WYŻSZEJ LITERZE KODU

Lotnisko Warszawa-Radom posiada kod referencyjny 4C ICAO.

RWY oraz następujące drogi kołowania są przystosowane dla statków powietrznych kodu D i E: TWY A, A1, A4, B.

Wszystkie operacje statków powietrznych kodu D i E na drogach kołowania A, A1, A4, B oraz na płycie postojowej wykonywane są obowiązkowo w asyście FOLLOW ME.

Dla statków powietrznych kodu wyższego przewidziane jest lądowanie na kierunku RWY25 oraz start z kierunku RWY07.

Statki powietrzne kodu D i E parkują na APN 1 na stanowiskach 5 lub 7. W przypadku braku możliwości wykorzystania tych stanowisk postojowych możliwe jest parkowanie na APN 2 na stanowisku 12.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników.

Statki powietrzne o literze kodu D oraz E mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Z powodu ograniczonej liczby stanowisk postojowych zgłoszenie lotów należy przesyłać przynajmniej 24 HR przed planowanym przylotem.

Wszelkie zapytania należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu
E-mail: dopl.rdo@ppl.pl
Tel.: +48-887-781-080 lub +48-887-781-090

MAINTENANCE OF HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

Radom aerodrome reference code is 4C ICAO.

RWY and the following TWYs: A, A1, A4, B are adapted to code D and E aircraft.

All aircraft operations with code D and E on APN and TWYs: A, A1, A4, B are carried out mandatorily with FOLLOW ME assistance.

For aircraft with a higher code letter, landing is predicted on RWY 25 and take-off is predicted from RWY 07.

Code D and E aircraft shall park on APN 1 stands 5 or 7. In case of no possibility to use those stands it is possible to park on APN 2 stand 12.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines during taxiing.

Code D and E aircraft may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Due to a limited availability of aircraft parking stands, the flight notification shall be filed at least 24 HR in advance of the planned arrival.

Any enquiries should be directed to:
Airport Duty Officer
E-mail: dopl.rdo@ppl.pl
Phone: +48-887-781-080 or +48-887-781-090

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.

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.

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 – 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 withun 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 Ciepielów/Asphalt plant in Ciepielów
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 dolotowy/odloty przez punkt WHISKEY lotniska EPDE.

When departing/entering via the FOXTROT point, pay special attention to the arrival/departure traffic via the EPDE aerodrome WHISKEY point.

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.

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.

e. Odlot powinien być wykonywany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez właściwy organ ATC punktu na trasie lotu.

Departure should be conducted via the shortest possible route to the first point on the route designated by the appropriate ATC unit.

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.

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.

g. W przypadku odlotu przez punkty INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (128,575 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

For departures via INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, contact with WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz) is expected. Frequency to be changed after obtaining ATC instruction.

h. W przypadku odlotu przez ZULU, CHARLIE, FOXTROT spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (119,450 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

For departures via ZULU, CHARLIE, FOXTROT, contact with WARSZAWA INFORMATION (119.450 MHz) is expected. Frequency to be changed after obtaining ATC instruction.

2.22.2 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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.

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.

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

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

Śmigłowce lotnictwa państwowego, mogą lądować/startować na/z części wojskowej lotniska.

State aviation helicopters may land/take off on/from the military part of the aerodrome.

Załogi śmigłowców lotnictwa państwowego w miarę możliwości powinny zgłaszać zamiar lądowania na wojskowej części pola manewrowego przy pierwszym kontakcie z właściwym organem ATC.

Crews of state aviation helicopters should, where possible, report their intention to land on the military part of the maneuvering area upon first contact with the competent ATC unit.

Lądowanie i odlot śmigłowców lotnictwa państwowego z części wojskowej lotniska możliwe jedynie w locie VFR.

Landings and departures of state aviation helicopters on/from the military part of the aerodrome are only possible under VFR.

Przed odlotem z wojskowej części pola manewrowego załoga nawiązuje łączność z MIL RADOM GROUND, a w razie niedostępności z TWR RADOM.

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.

2.22.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

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.

If radio communication fails before reaching the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is forbidden.

Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM i nastąpi utrata łączności należy:

If radio communication fails after obtaining a clearance to enter the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM the crew shall:

a. w przypadku dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:

- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały z TWR;

- arrive at NOVEMBER and await signals from the TWR;

- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 1600 ft;

- climb/descend to an altitude of 1600 ft;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;

- show all available 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- 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;

- 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;

	- 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;	- 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;
	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.	Civil ACFT after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.
	Wojskowe statki powietrzne - po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.	Military ACFT - after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.
b.	w przypadku dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:	when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:
	- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały z TWR;	- make an approach to reach SIERRA point and await signals given from the TWR;
	- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 2000 ft, o ile pozwoli na to podstawa chmur;	- climb/descend to an altitude of 2000 ft when cloud base permits;
	- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do 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 continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
	- 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;	- 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;
	- 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;	- 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;
	- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;	- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
	- 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;	- 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;
	- 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;	- if no signals have been received from the TWR, hold over HOTEL for another 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
	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.	Civil ACFT after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.
	Wojskowe statki powietrzne - po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.	Military ACFT - after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.
	Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów VFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.	**Note: Radio communication failure procedures for VFR flights apply to CTR/TMA and MCTR/MTMA.**
2.22.4	**LOTY SPECJALNE VFR**	**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/MCTR).	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.
	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:	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:
a.	wyłącznie w porze dziennej,	the flight will be performed during daytime only,
b.	z dala od chmur i z widocznością terenu,	the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
c.	widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,	ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
d.	pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,	the ceiling is not less than 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.

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.

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.

2.22.5 ZEZWOLENIE NA START, LĄDOWANIE I ZAJĘCIE DROGI STARTOWEJ

TAKE-OFF, LANDING AND LINE-UP CLEARANCE

Za zezwolenie na zajęcie drogi startowej, start i lądowanie odpowiada RADOM TWR.

Clearance for take-off, landing and line-up shall be issued by RADOM TWR.

2.22.6 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

CLEARANCE FOR FLIGHT

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.

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.

2.22.7 LOTY SPECJALNE VFR WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

SPECIAL VFR FLIGHTS BY MILITARY AIRCRAFT

Loty specjalne VFR wojskowych statków powietrznych w CTR RADOM mogą być wykonywane zgodnie z aktualną decyzją Prezesa ULC w przedmiotowej sprawie.

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.

2.22.8 WLOT DO PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ Z PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ

ENTRY INTO CONTROLLED AIRSPACE FROM UNCONTROLLED AIRSPACE

a. 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;

a. 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;

b. jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR RADOM przed wlotem do CTR/TMA, MCTR/MTMA RADOM.

b. 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.

2.22.9 LOTY SZKOLNE I TRENINGOWE

SCHOOL AND TRAINING FLIGHTS

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.

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.

2.22.10 LOTY KALIBRACYJNE I POMIAROWE

CALIBRATION AND SURVEY FLIGHTS

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.

Calibration and survey flights within the RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA with STS/FLTCK in the flight plan are possible only after receiving from RADOM TWR by telephone initial permission for a specified period.

2.22.11 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

W TMA RADOM zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania.

A procedural approach control service is provided within the RADOM TMA.

Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

Radar vectoring is not available.

2.22.12 PROCEDURY SID/STAR WEDŁUG SPECYFIKACJI RNP 1

RNP 1 SID/STAR PROCEDURES

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.

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 RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA, DĘBLIN APP, i.e.: 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.

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.

Uwaga: NDB NR, NDB NRA dostępne tylko dla wojskowych statków powietrznych.

Note: NR NDB, NRA NDB are available only for military aircraft.

2.22.13 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

ODLATUJĄCY RUCH IFR

DEPARTING IFR TRAFFIC

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.

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.

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 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

ARRIVING IFR TRAFFIC

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.

Radio communication failure procedure for flight 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 RNP 1 STAR route, intercept the course at the last assigned and confirmed point of the arrival route and continue as described above.

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).

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).

Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów IFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.

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.

The operator of Warszawa-Radom aerodrome has a certificate issued in accordance with the requirements of Regulation (EU) 2018/1139.

Na lotnisku Warszawa-Radom odbywa się ruch cywilnych i wojskowych statków powietrznych na podstawie wewnętrznych porozumień pomiędzy stronami.

At Warszawa-Radom aerodrome, the movement of civil and military aircraft takes place on the basis of internal agreements between the parties.

Informacje dotyczące lotnictwa wojskowego nie są objęte nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Information on military aviation is not subject to the supervision of the President of the Civil Aviation Authority.

Elementy przestrzeni powietrznej, służby ruchu lotniczego, przepisy, elementy infrastruktury lotniskowej zarządzane przez użytkownika wojskowego (JW 4938) zostały stosownie opisane.

Airspace elements, air traffic services, regulations, aerodrome infrastructure elements managed by the military user (Military Unit 4938) have been appropriately described.

2.23.1 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING

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.

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.

Przeprowadza również kontrole pola manewrowego oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia.

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 WSPÓŁRZĘDNE 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		-	-	-

EPRA AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPRA 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRA 1-3-1	Mapa parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
AD 2 EPRA 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRA 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPRA 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPRA 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPRA 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - 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 SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

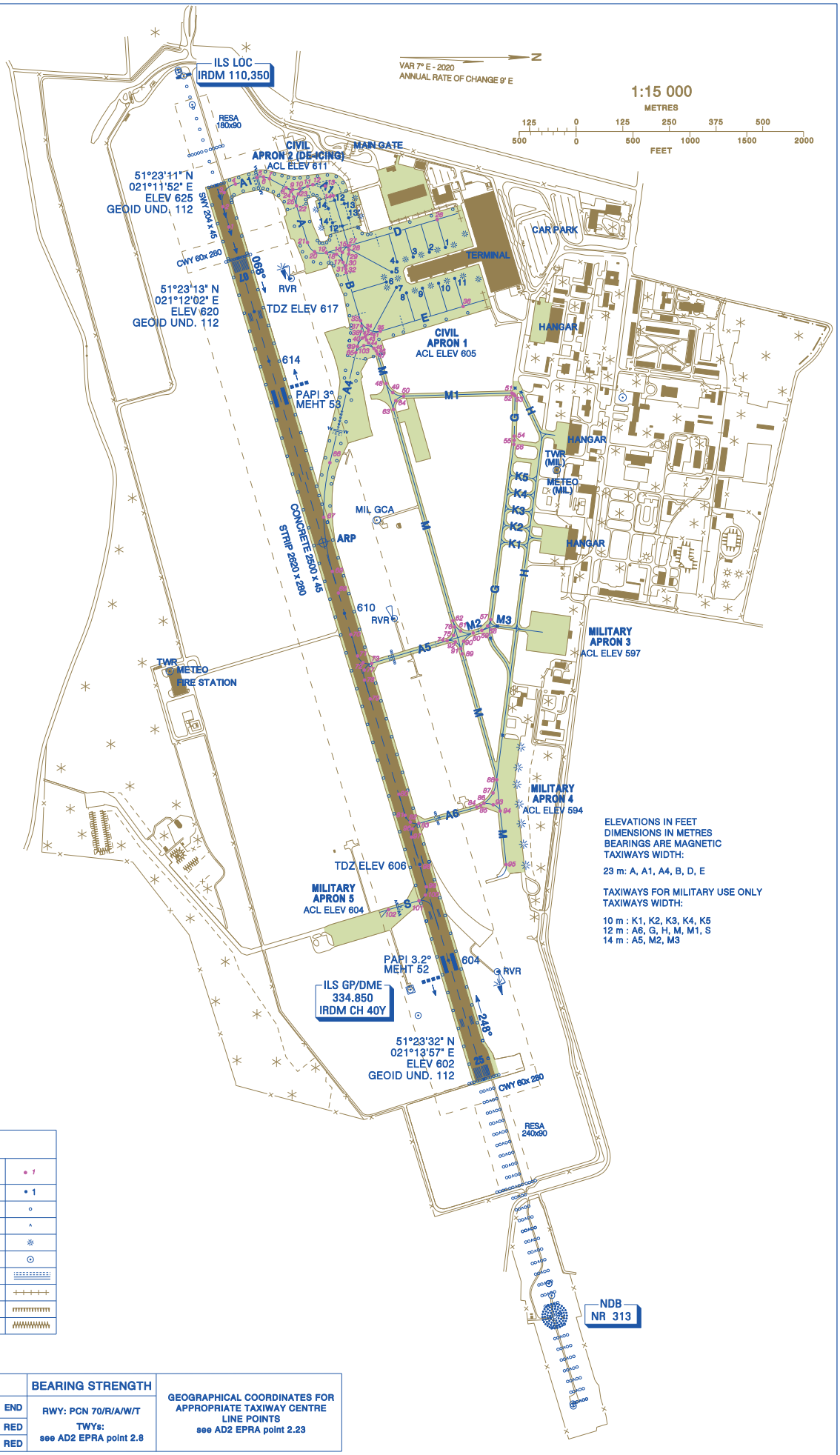
AERODROME CHART - ICAO

51°23'20" N
021°12'42" E

ELEV 625 ft
GEOID UND. 112

Radom TOWER 118.430
MIL Radom TOWER 118.430
MIL Radom GROUND 121.750

Warszawa - Radom



LEGEND	
APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS	• 1
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	◦
FLASHING LIGHT	˄
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	
JET BLAST DEFLECTOR	
ESCARPMENT	
EMBANKMENT	

LIGHTING					BEARING STRENGTH	GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS see AD2 EPRA point 2.23
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 70/R/A/W/T TWYs: see AD2 EPRA point 2.8	
25	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED		
07	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED		

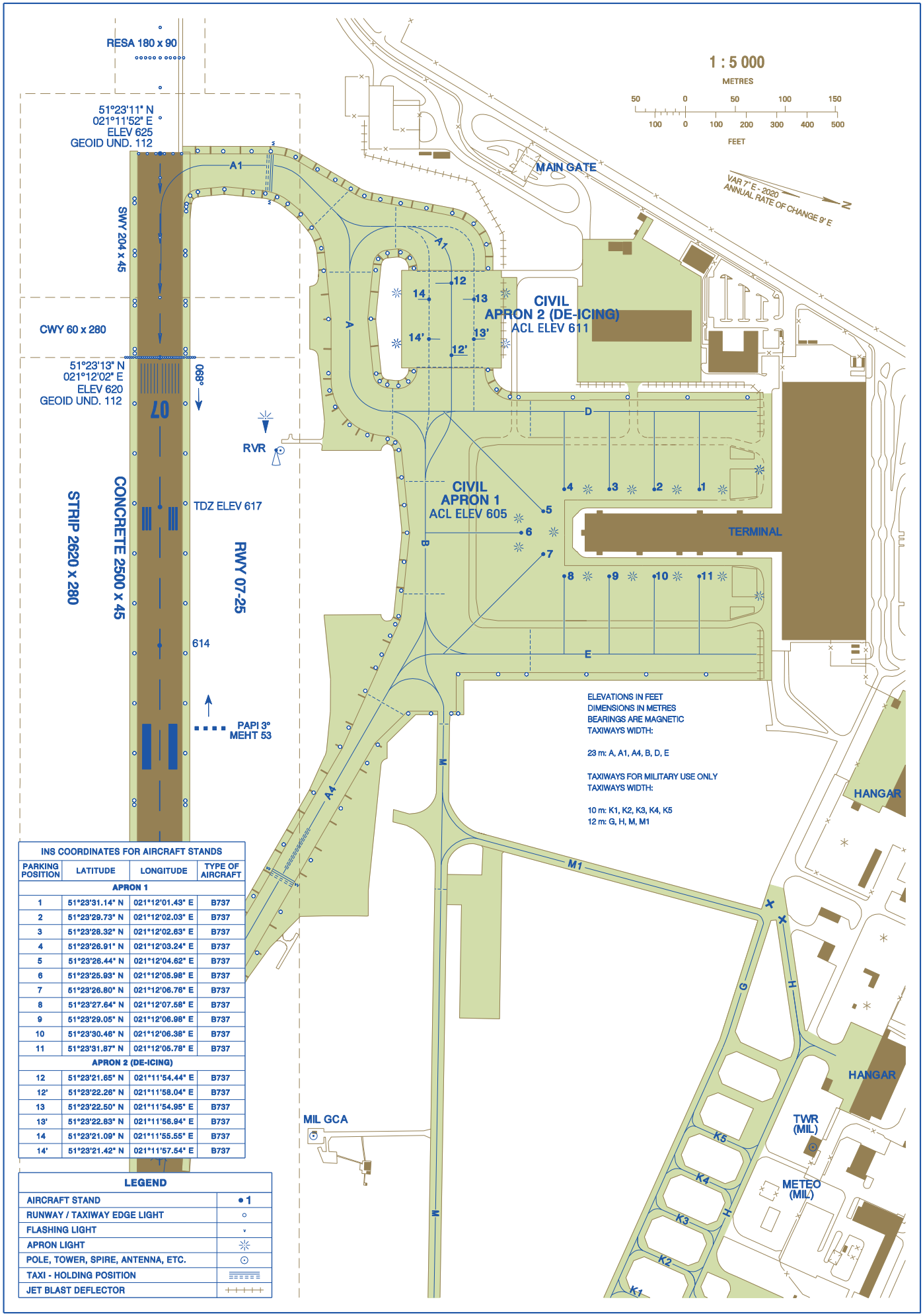
Correction: Taxiway A4 added. Editorial changes.

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Radom TOWER 118.430
MIL Radom TOWER 118.430
MIL Radom GROUND 121.750

Warszawa - Radom



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:

23 m: A, A1, A4, B, D, E

TAXIWAYS FOR MILITARY USE ONLY
TAXIWAYS WIDTH:

10 m: K1, K2, K3, K4, K5
12 m: G, H, M, M1

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 1			
1	51°23'31.14" N	021°12'01.43" E	B737
2	51°23'29.73" N	021°12'02.03" E	B737
3	51°23'28.32" N	021°12'02.63" E	B737
4	51°23'26.91" N	021°12'03.24" E	B737
5	51°23'26.44" N	021°12'04.62" E	B737
6	51°23'25.93" N	021°12'05.98" E	B737
7	51°23'26.80" N	021°12'06.76" E	B737
8	51°23'27.64" N	021°12'07.58" E	B737
9	51°23'29.05" N	021°12'06.98" E	B737
10	51°23'30.46" N	021°12'06.38" E	B737
11	51°23'31.87" N	021°12'05.78" E	B737
APRON 2 (DE-ICING)			
12	51°23'21.65" N	021°11'54.44" E	B737
12'	51°23'22.26" N	021°11'58.04" E	B737
13	51°23'22.50" N	021°11'54.95" E	B737
13'	51°23'22.83" N	021°11'56.94" E	B737
14	51°23'21.09" N	021°11'55.55" E	B737
14'	51°23'21.42" N	021°11'57.54" E	B737

LEGEND	
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
FLASHING LIGHT	ᵛ
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	
JET BLAST DEFLECTOR	

Correction: Taxiway A4 added. Editorial changes.

© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

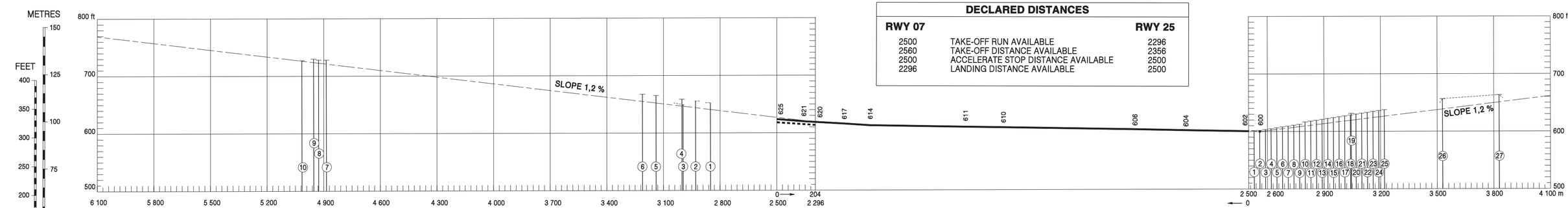
Warszawa – Radom
RWY 07/25

MAGNETIC VARIATION 7° E 2020

RWY 07 - 25

DECLARED DISTANCES

RWY 07		RWY 25
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2296
2560	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2356
2500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2500
2296	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500



OBSTACLE APPROACH LIGHTS

1	602	9	612	17	627
2	602	10	616	18	628
3	603	11	618	20	630
4	605	12	619	21	631
5	606	13	621	22	633
6	608	14	622	23	635
7	609	15	624	24	636
8	611	16	625	25	637

LEGEND

LEGEND	PROFILE
IDENTIFICATION NUMBER	
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	
APPROACH LIGHTS	
BUILDING	
GAS STATION	
TREE OR SHRUB	
MEADOW	
TRANSMISSION LINE OR OVERHEAD CABLE	
RIVER	
LAKE	
TERRAIN CONTOUR	
WOODED OR BUILDINGS AREAS PENETRATING PLANE SURFACE	

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000

METRES

500 400 300 200 100 0 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 3 500

1 000 500 0 1 000 2 000 3 000 4 000 5 000 6 000 7 000 8 000 9 000 10 000

FEET

ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 5 m
VERTICAL 10 ft

AMENDMENT RECORD

No	DATE	ENTERED BY

Correction: Taxiway A4 added

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2023 OPGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVED

	Dyżurny Operacyjny Portu	Airport Duty Officer
	Tel.: +48-17-717-8680	Phone: +48-17-717-8680
	Tel. kom.: +48-609-127-558	Mobile: +48-609-127-558
	Faks: +48-17-852-5412	Fax: +48-17-852-5412
	e-mail: dprze@rzeszowairport.pl	e-mail: dprze@rzeszowairport.pl
	Straż Graniczna	Border Guard
	Tel.: +48-17-866-8200	Phone: +48-17-866-8200
	e-mail: sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl	e-mail: sdo.rzeszowjasionka@strazgraniczna.pl
	Oddział Celny Port Lotniczy	Airport Customs Office
	Tel. kom.: +48-509-456-106	Mobile: +48-509-456-106
	Tel.: +48-17-717-8629	Phone: +48-17-717-8629
	Tel.: +48-17-717-0805	Phone: +48-17-717-0805
	e-mail: oc.jasionka@mf.gov.pl	e-mail: oc.jasionka@mf.gov.pl
	Straż Ochrony Lotniska	Airport Security Services
	Tel. kom.: +48-607-170-105	Mobile: +48-607-170-105
	e-mail: dsol@rzeszowairport.pl	e-mail: dsol@rzeszowairport.pl
	Tankowanie (AVGAS 100LL, JET A1)	Refuelling (AVGAS 100LL, JET A1)
	Tel.: +48-17-717-8663	Phone: +48-17-717-8663
	e-mail: paliwa@rzeszowairport.pl	e-mail: paliwa@rzeszowairport.pl
	Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)	Safety Management System Bureau (SMS)
	Tel. kom.: +48-693-841-098	Mobile: +48-693-841-098
	e-mail: sms@rzeszowairport.pl	e-mail: sms@rzeszowairport.pl

EPRZ AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC [1]) / OPERATIONAL HOURS (UTC [1])

1.	**Zarządzający lotniskiem** H24	**Aerodrome Administration** H24
2.	**Służby celne oraz imigracyjne** H24	**Customs and immigration** H24
3.	**Służby medyczne i sanitarne** H24	**Health and sanitation** H24
4.	**Służba Informacji Lotniczej** 0500-1700 (0400-1600) W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	**AIS** 0500-1700 (0400-1600) In the scope of services provided by ARO.
5.	**Biuro Odpraw Załóg** 0500-1700 (0400-1600)	**ATS Reporting Office (ARO)** 0500-1700 (0400-1600)
6.	**Biuro odpraw MET** H24	**MET briefing Office** H24
7.	**ATS** MON-SUN 0330-2359 (0230-2259) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Patrz NOTAM.	**ATS** MON-SUN 0330-2359 (0230-2259) Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency. See NOTAM.
8.	**Tankowanie** H24	**Fuelling** H24
9.	**Obsługa naziemna** 0400-2300 (0300-2200)	**Handling** 0400-2300 (0300-2200)
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** 0400-2300 (0300-2200)	**De-icing** 0400-2300 (0300-2200)
12.	**Uwagi** [1] - patrz GEN 2.1. Poza godzinami pracy wszystkie plany lotów i depesze z nimi związane powinny być wysyłane do jednego z następujących Biur Odpraw Załóg: EPGD, EPPO, EPWA lub EPWR.	**Remarks** [1]see GEN 2.1. Outside the operational hours all FPLs and associated messages should be sent to one of the following AROs: EPGD, EPPO, EPWA or EPWR.

5.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPRZ 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.	**Rozporządzalne długości deklarowane** NIL	**Declared distances available** NIL
6.	**Światła podejścia i światła FATO** NIL	**Approach and FATO lighting** NIL
7.	**Uwagi** Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPRZ AD 2.22.3.	**Remarks** Procedures for helicopters: see point EPRZ AD 2.22.3.

EPRZ AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych 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	**Bezwzględna wysokość przejściowa** **Transition altitude**	6500 ft AMSL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRZ AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC [1)])
1	2	3	4	5	6
TWR	RZESZÓW GROUND	121.805	-	-	0500-2100 (0400-2000) Patrz NOTAM./See NOTAM.
TWR	RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER	126.805	-	-	MON 0330 - TUE 0100 (MON 0230 - TUE 0000) TUE 0330 - WED 0100 (TUE 0230 - WED 0000) WED 0330 - THU 0100 (WED 0230 - THU 0000) THU 0330 - FRI 0100 (THU 0230 - FRI 0000) FRI 0330 - SAT 0100 (FRI 0230 - SAT 0000) SAT 0330 - SUN 0100 (SAT 0230 - SUN 0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
ATIS	-	124.955	-	-	H24

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

EPRZ AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (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 4 / E	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.

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRZ AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS

2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU RZESZÓW - JASIONKA

Służba ATC lotniska Rzeszów - Jasionka może w godzinach swojej pracy uruchomić stanowisko RZESZÓW GROUND pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:
„For ATC clearance and start up contact GROUND, frequency 121.805 MHz" lub „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz".

ATC PROCEDURES AT RZESZÓW - JASIONKA AERODROME

The ATC of Rzeszów - Jesionka aerodrome during their operational hours may open the RZESZÓW GROUND position operating on 121.805 MHz. Information on the activity of GROUND will be included in the ATIS message:
„For ATC clearance contact GROUND, frequency 121.805 MHz" or „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz".

AD 2.20.1.1 UZYSKANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z RZESZÓW GROUND na częstotliwości 121,805 MHz (jeśli niedostępne, wtedy RZESZÓW TWR na 126,805 MHz) w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:
- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego
- planowany dystans do odlotu (jeśli inny niż pełny),
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.
- w przypadku lotów szkolnych należy podać rodzaj planowanego zadania (kręgi, lot trasowy, itd.).

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

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

In order to receive ATC clearance, 10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact RZESZÓW GROUND on frequency 121.805 MHz (if unavailable then RZESZÓW TWR on 126.805 MHz) and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking position number,
- planned length to use for take-off (if other than full length)
- aerodrome of destination,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan,
- in case of training flights a type of planned exercise shall be specified (circuits, en-route, etc.).

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

AD 2.20.1.2 INSTRUKCJA RUCHU NAZIEMNEGO

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez RZESZÓW GROUND na częstotliwości 121,805 MHz (jeśli niedostępne wtedy RZESZÓW TWR na 126,805 MHz).

GROUND MOVEMENT INSTRUCTION

Ground movement instructions are issued by RZESZÓW GROUND on frequency 121.805 MHz (if unavailable then RZESZÓW TWR on 126.805 MHz).

Po przesłaniu przez RZESZÓW GROUND na częstotliwość RZESZÓW WIEŻA z wykorzystaniem zwrotu '*MONITORUJ*' załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

While being transferred from RZESZÓW GROUND to RZESZÓW TOWER frequency using the phrase *'MONITORE'*, the crew is required to change the frequency; initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored for ATC call.

2.20.2 OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z

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

TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z

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

2.20.3 OPERACJE SAMOLOTÓW O KODZIE E I F

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

OPERATIONS OF CODE E AND F AEROPLANES

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.

2.20.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ

ODLOTY

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

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

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

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

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

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

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

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

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.

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

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

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.

PRZYLOTY

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

ARRIVALS

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

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.

TURNING MANOEUVRE

Turning manoeuvre on RWY for aircraft code B or higher is possible only at THR 27 in accordance with the markings.

2.20.6 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

PARKING PROCEDURES

2.20.6.1 MANEWROWANIE NA APN

Podczas manewrowania na płytach postojowych zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu.

MANOUVERING ON APN

Aircraft crews are obliged to use minimum thrust during manoeuvering on aprons.

2.20.6.2 PARKOWANIE

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

PARKING

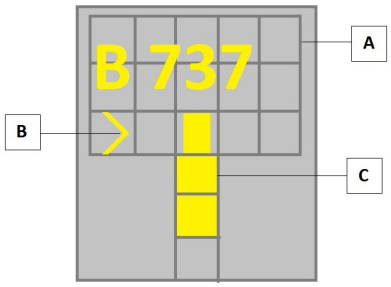
Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

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.

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	AIRCRATF VERIFICATION FAILURE	ERROR
SLOW	GATE BLOCKED	SYSTEM BREAKDOWN
AZIMUTH GUIDANCE	VIEW BLOCKED	POWER FAILURE
STOP POSITION REACHED		

Segment „B" to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.

Segment "B" is a centre line lead field.

Segment „C" wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Segment "C" indicates distance from the stop position.

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

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

2.20.7 INNE WYMAGANIA

OTHER REQUIREMENTS

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

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

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

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

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ).

Outside operational hours of Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

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 odblaskowymi.

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.

Uruchamianie silników statków powietrznych przed zakończeniem obsługi naziemnej zabronione.

Engine start-up before the completion of ground handling is prohibited.

EPRZ AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU / NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

EPRZ AD 2.22 PROCEDURY LOTU / FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

IFR FLIGHT PROCEDURES

W TMA RZESZÓW proceduralna służba kontroli jest zapewniona. Radarowa służba kontroli zbliżania NIE jest zapewniana. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

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

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.

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.

2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

OUTBOUND IFR TRAFFIC

a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

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

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

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

a) Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

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

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

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

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.

- 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 dolot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

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

- If a/c can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.
- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes a/c descents 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 dolotach 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
Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)

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

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
Sokołów 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 21 N 022 04 09 E
Krasne (centrum handlowe w miejscowości)

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

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

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

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

TRASY PÓŁNOCNE

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

Punkty KILO, MIKE, NOVEMBER są obowiązkowymi punktami meldowania.

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

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

Trasy 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 RWY.

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

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie w kierunku wschodniego trawersu punktu MIKE. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na wschód od miejscowości 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

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

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

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

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

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

NORTHERN ROUTES

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

KILO, MIKE, NOVEMBER are compulsory reporting points.

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

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

The VFR arrival and departure routes for RWY 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.

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

KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

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

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową 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: TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE są obowiązkowymi punktami meldowania dla poszczególnych standardowych tras VFR.

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

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.

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 or WHISKEY, BRAVO at an altitude of 2000 ft AMSL in accordance with the published holding pattern, until further ATC instructions.

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.

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.

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

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

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

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

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.

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.

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

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

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

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

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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.

TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

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

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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.

BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

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

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.

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.

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 2500 ft AMSL and continue via HOTEL towards QUEBEC. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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.

TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

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

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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.

BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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.

WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

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

2.22.3.3 LOTY SPECJALNE VFR

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).

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:

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) wyłącznie w porze dziennej,

a) the flight will be performed during daytime only,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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.

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.

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

2.22.3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

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.

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.

2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

2.22.4.1	**Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwoływania procedur LVP**	**Criteria for the initiation, suspension and termination of 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.	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.
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.	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.
2.22.4.1.3	Zawieszenie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.	The LVP will be suspended in situations described below.
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.	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.
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”.	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”.
2.22.4.1.3.3	Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.	Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.
2.22.4.1.4	Odwołanie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.	The LVP will be terminated in situations described below.
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.	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.
2.22.4.1.4.2	Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrznego w polu manewrowym lotniska.	An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.
2.22.4.1.4.3	Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.	Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.
2.22.4.2	**Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności**	**Description of operations in low visibility conditions**
2.22.4.2.1	O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści „Low visibility procedures CAT 2 in operation”.	Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures CAT 2 in operation”.
2.22.4.2.2	O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści “Low visibility procedures suspended”.	Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures suspended”.
2.22.4.2.3	W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:	During LVP the following operations are permitted:
2.22.4.2.3.1	Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.	Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.
2.22.4.2.3.2	Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż 350 m.	Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than 350 m.
2.22.4.2.3.3	**Operacje lądowania wyłącznie na RWY 27 przy wysokości względnej decyzji nie mniejszej niż 100 ft** oraz widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż: • 300 m w strefie przyziemienia (TDZ) • 200 m w strefie środkowej (MID) • 200 m w strefie końcowej (END).	**Landing operations exclusively on RWY 27 with a decision height of not less than 100 ft** and runway visual range (RVR) not less than: • 300 m in touchdown zone (TDZ) • 200 m at mid-point (MID) • 200 m at stop-end (END).
2.22.4.2.4	W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.	During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.
2.22.4.2.5	W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.	When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.
2.22.5	**UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR**	**RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT**
2.22.5.1	Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.	If radio communication failure occurs before entry into the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, entry into controlled airspace is forbidden.
2.22.5.2	Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w CTR/TMA Rzeszów - Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur.	If radio communication failure occurs during flight within the Rzeszów-Jasionka CTR/TMA, the following procedures shall be followed.
	W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują dolot do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC:	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:
	- 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;	- 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;

	- 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.	- 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.
	UWAGA: możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ.	**NOTE:** possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit
	UWAGA: W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR Rzeszów, nr telefonu: +17-227-7672 lub jakikolwiek inny organ ATS.	**NOTE:** In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, Rzeszów TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. Rzeszów TWR phone number +17-227-7672.
2.22.6	**LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH**	**TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS**
	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.	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.
	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.	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.
	Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.	Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

EPRZ AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.	EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.
2.23.2	Zarządzający Portem Lotniczym “Rzeszów-Jasionka” zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci:	The administration of “Rzeszów-Jasionka” Airport asks for providing information on hazards identified in the air such as:
	- przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji;	- obstacles and possible turbulence;
	- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;	- hazardous, confusing or misleading lights;
	- oślepiania spowodowanego dużymi wysoce odblaskowymi powierzchniami;	- dazzle created by large highly reflective surfaces;
	- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania;	- 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;
	- nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.	- 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.
	Informacje należy przesyłać na adres: dprze@rzeszowairport.pl lub sms@rzeszowairport.pl bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.	Information is to be sent to: dprze@rzeszowairport.pl or sms@rzeszowairport.pl or passed by phone on +48-609-127-558.
2.23.3	Miejsca koncetracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska	Bird concentrations and areas with sensitive fauna in the vicinity of the aerodrome
2.23.3.1	Ostrzeżenia.	Warnings.
	Aktywność ptaków w strefie podejścia i startu.	Birds activity within approach and take-off area.
	W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych oraz letniego czasu żerowania, wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska Rzeszów.	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	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 27
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRZ 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 09	RNP 1 (GNSS) RWY 09
AD 2 EPRZ 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 27	RNP 1 (GNSS) RWY 27)

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

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

Brak penetracji.

No penetrations.

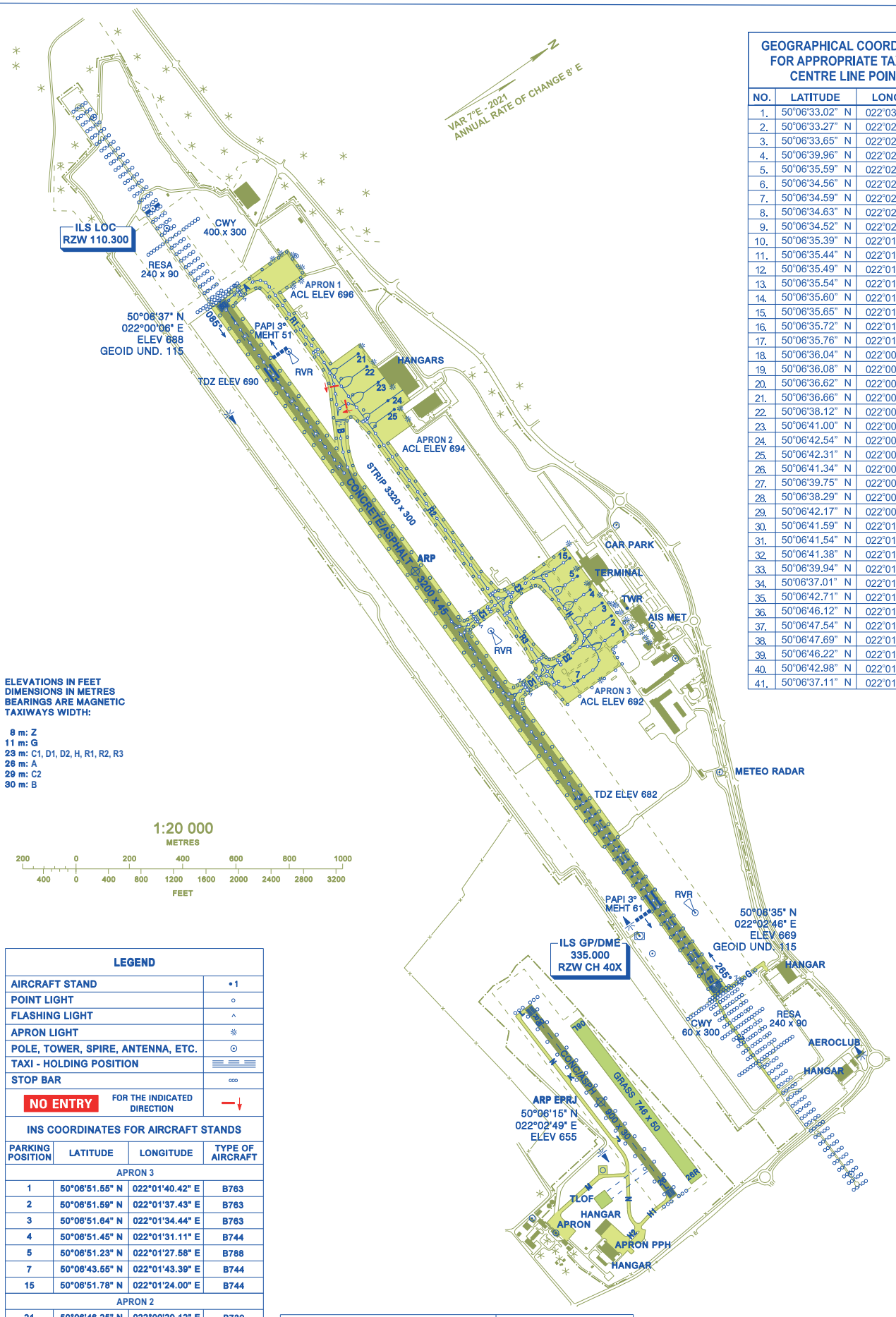
AERODROME CHART - ICAO

50°06'36" N
022°01'08" E

ELEV 693 ft
GEOID UND. 115 ft

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

Rzeszów – Jasionka



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:

8 m: Z
11 m: G
23 m: C1, D1, D2, H, R1, R2, R3
26 m: A
29 m: C2
30 m: B

1:20 000
METRES
200 0 200 400 600 800 1000
400 0 400 800 1200 1600 2000 2400 2800 3200
FEET

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS

NO.	LATITUDE	LONGITUDE
1.	50°06'33.02" N	022°03'07.98" E
2.	50°06'33.27" N	022°02'51.06" E
3.	50°06'33.65" N	022°02'46.88" E
4.	50°06'39.96" N	022°02'46.96" E
5.	50°06'35.59" N	022°02'46.82" E
6.	50°06'34.56" N	022°02'42.00" E
7.	50°06'34.59" N	022°02'45.03" E
8.	50°06'34.63" N	022°02'42.00" E
9.	50°06'34.52" N	022°02'45.03" E
10.	50°06'35.39" N	022°01'43.83" E
11.	50°06'35.44" N	022°01'40.46" E
12.	50°06'35.49" N	022°01'36.17" E
13.	50°06'35.54" N	022°01'32.77" E
14.	50°06'35.60" N	022°01'28.67" E
15.	50°06'35.65" N	022°01'24.97" E
16.	50°06'35.72" N	022°01'20.15" E
17.	50°06'35.76" N	022°01'17.11" E
18.	50°06'36.04" N	022°00'55.90" E
19.	50°06'36.08" N	022°00'52.65" E
20.	50°06'36.62" N	022°00'11.42" E
21.	50°06'36.66" N	022°00'08.58" E
22.	50°06'38.12" N	022°00'06.19" E
23.	50°06'41.00" N	022°00'06.27" E
24.	50°06'42.54" N	022°00'08.52" E
25.	50°06'42.31" N	022°00'26.26" E
26.	50°06'41.34" N	022°00'31.90" E
27.	50°06'39.75" N	022°00'36.15" E
28.	50°06'38.29" N	022°00'40.09" E
29.	50°06'42.17" N	022°00'37.16" E
30.	50°06'41.59" N	022°01'20.45" E
31.	50°06'41.54" N	022°01'24.77" E
32.	50°06'41.38" N	022°01'36.27" E
33.	50°06'39.94" N	022°01'38.41" E
34.	50°06'37.01" N	022°01'38.32" E
35.	50°06'42.71" N	022°01'38.50" E
36.	50°06'46.12" N	022°01'38.61" E
37.	50°06'47.54" N	022°01'36.45" E
38.	50°06'47.69" N	022°01'25.11" E
39.	50°06'46.22" N	022°01'22.73" E
40.	50°06'42.98" N	022°01'22.63" E
41.	50°06'37.11" N	022°01'22.44" E

LEGEND

AIRCRAFT STAND	•1
POINT LIGHT	○
FLASHING LIGHT	^
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	═══
STOP BAR	▫▫▫
NO ENTRY FOR THE INDICATED DIRECTION	—↓

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 3			
1	50°06'51.55" N	022°01'40.42" E	B763
2	50°06'51.59" N	022°01'37.43" E	B763
3	50°06'51.64" N	022°01'34.44" E	B763
4	50°06'51.45" N	022°01'31.11" E	B744
5	50°06'51.23" N	022°01'27.58" E	B788
7	50°06'43.55" N	022°01'43.39" E	B744
15	50°06'51.78" N	022°01'24.00" E	B744
APRON 2			
21	50°06'46.25" N	022°00'29.12" E	B739
22	50°06'46.15" N	022°00'32.05" E	B773
23	50°06'46.11" N	022°00'35.70" E	B773
24	50°06'45.69" N	022°00'39.59" E	B739
25	50°06'45.66" N	022°00'41.63" E	B739

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
27	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED	RWY: see AD2 EPRZ point 2.12
09	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED	TWYs: see AD2 EPRZ point 2.8

Correction: Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND

© Port Lotniczy "Rzeszów-Jasionka" Sp. z o.o.
ALL RIGHTS RESERVED

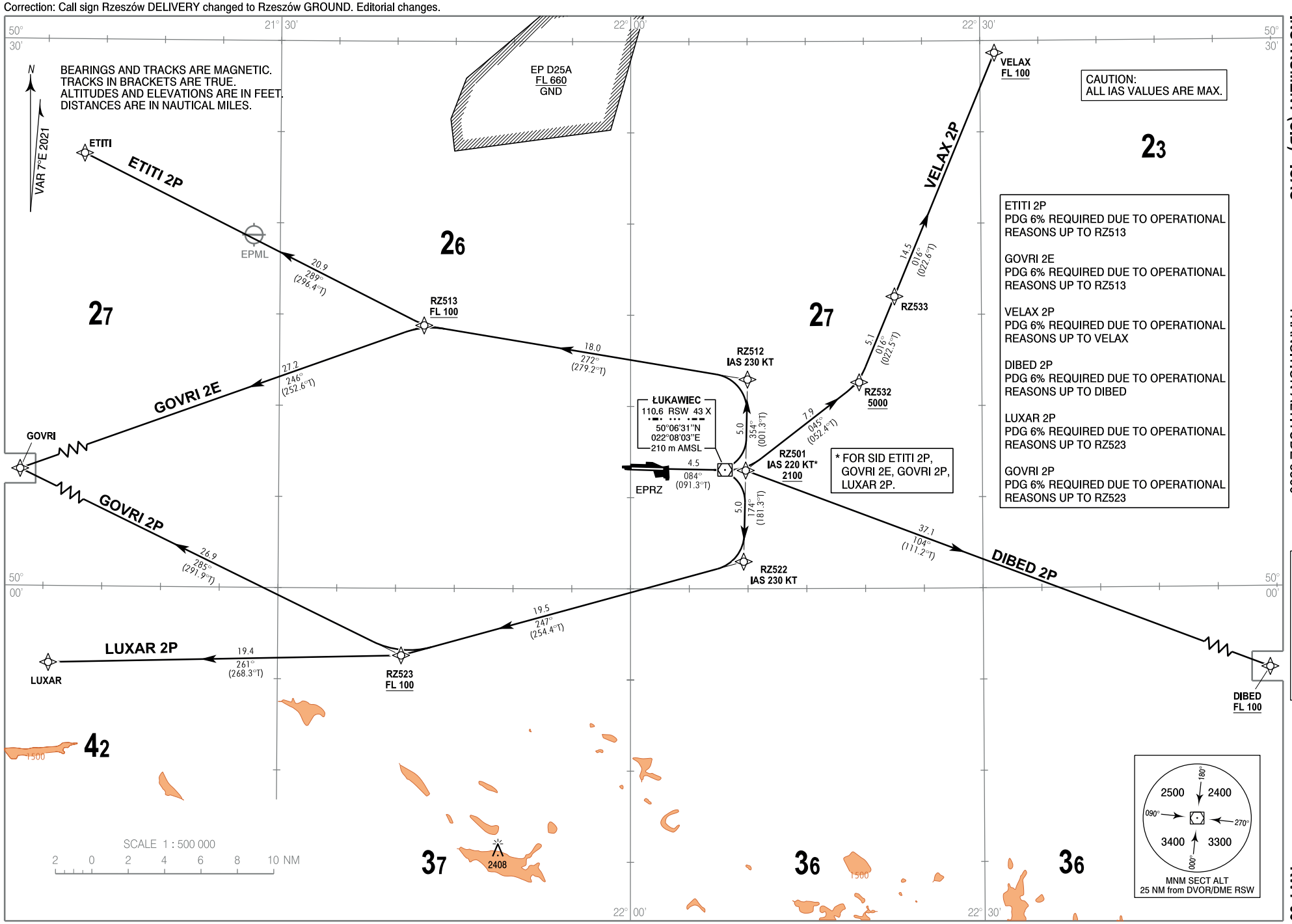
Correction: Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND. Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805

Rzeszów - Jasionka RWY 09



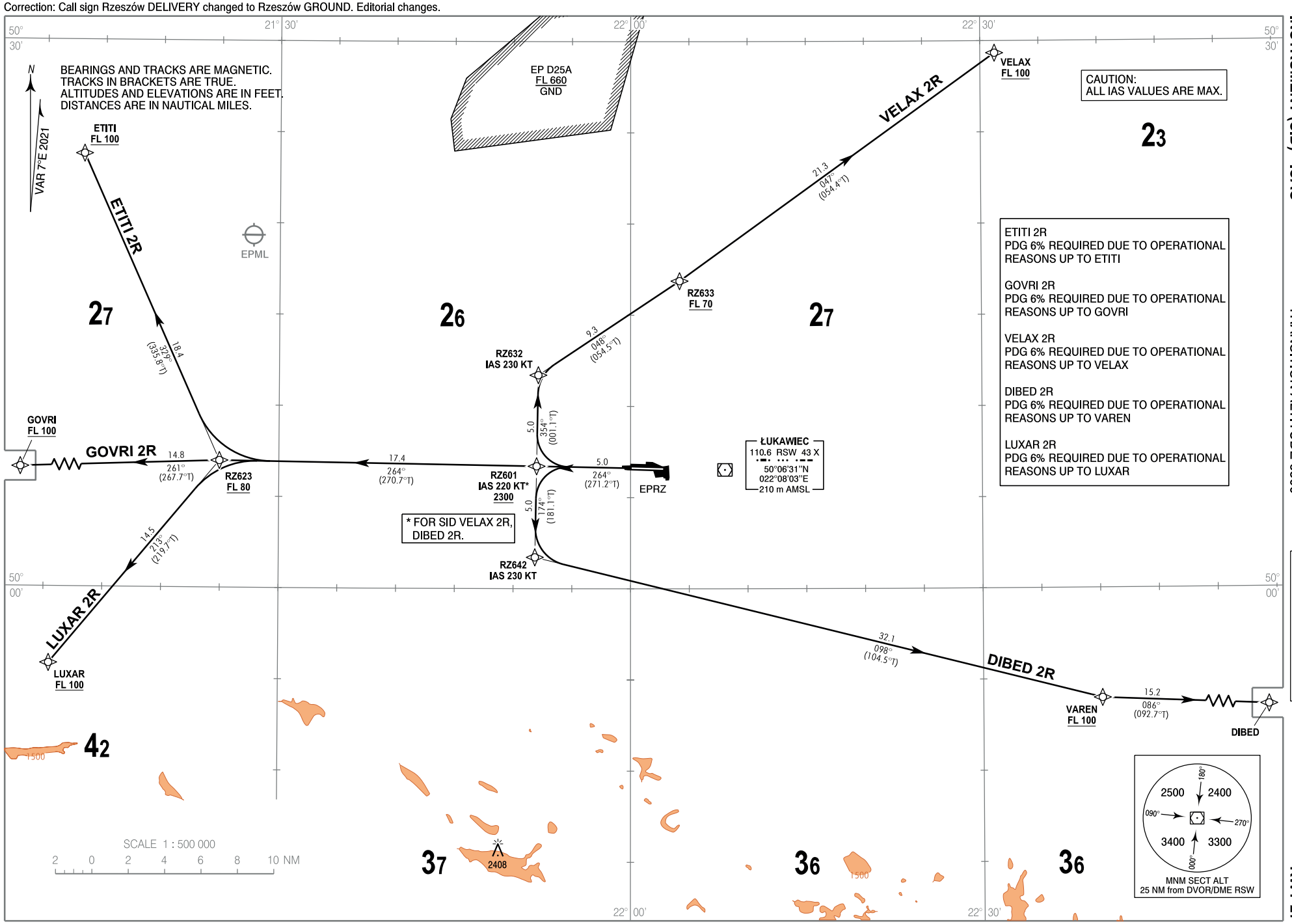
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND. Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Rzeszów - Jasionka RWY 27



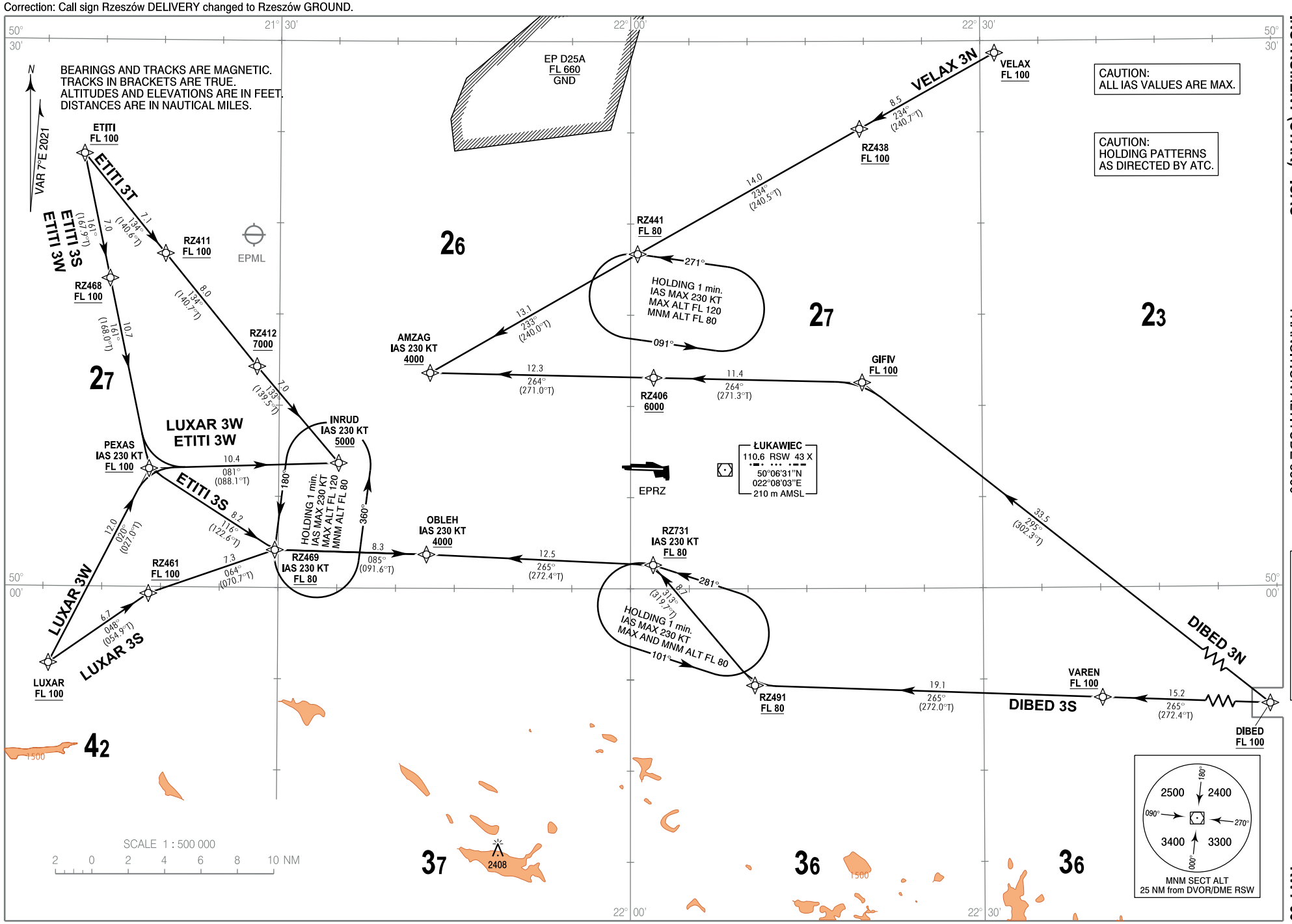
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND.

RNP 1 (GNSS) STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Rzeszów - Jasionka RWY 09



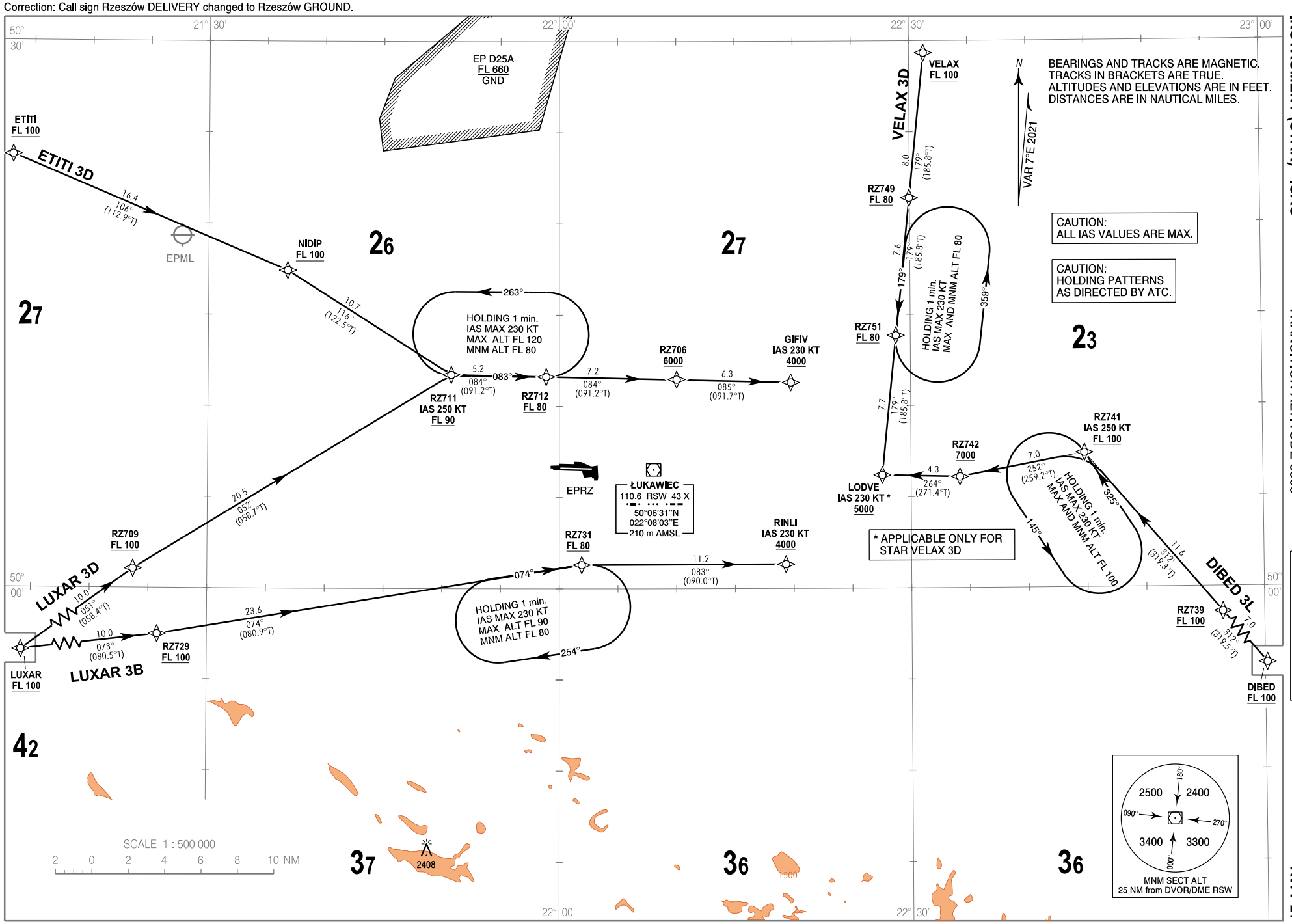
©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: Call sign Rzeszów DELIVERY changed to Rzeszów GROUND.

RNP 1 (GNSS) STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Rzeszów - Jasionka RWY 27



©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

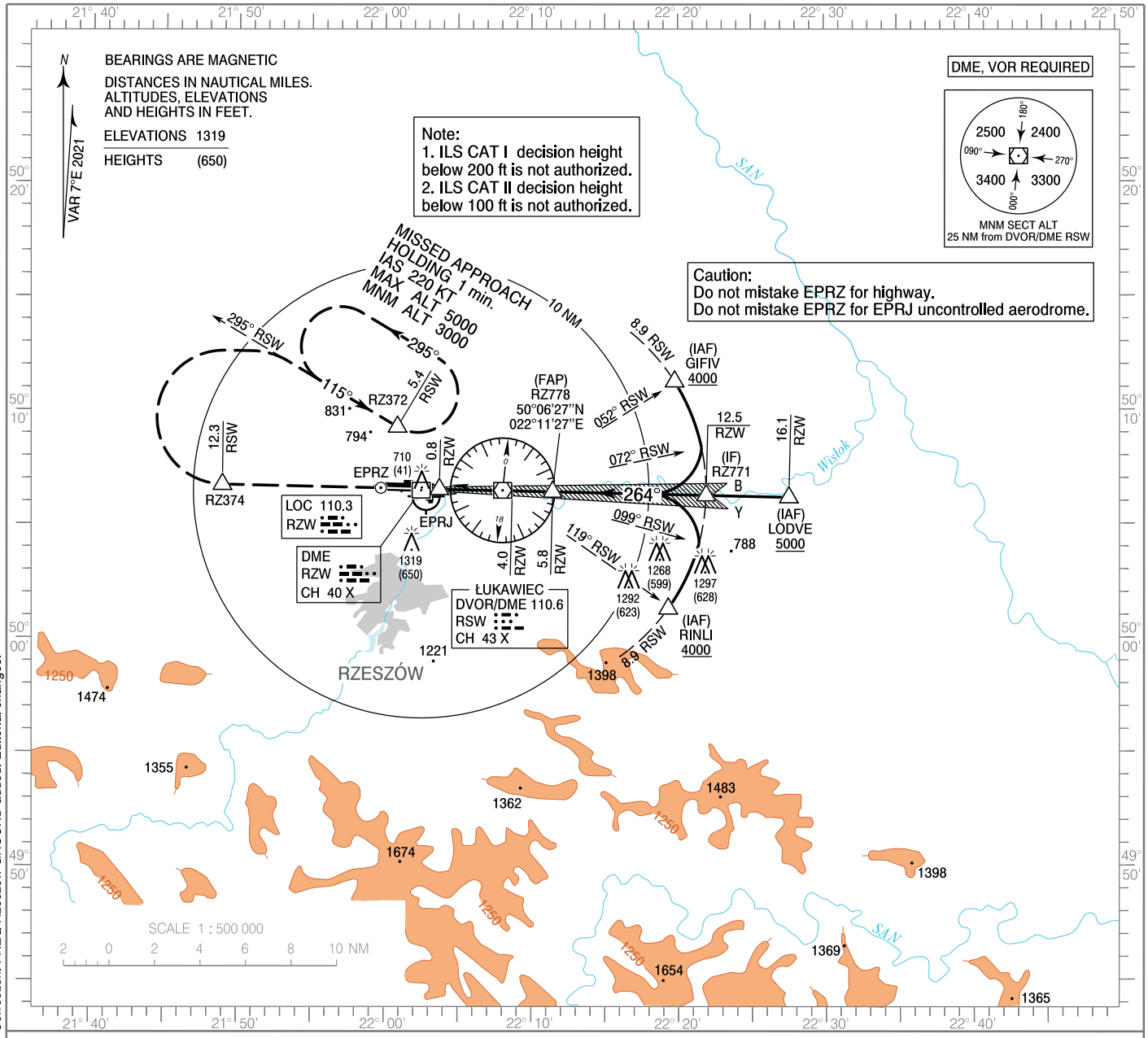
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

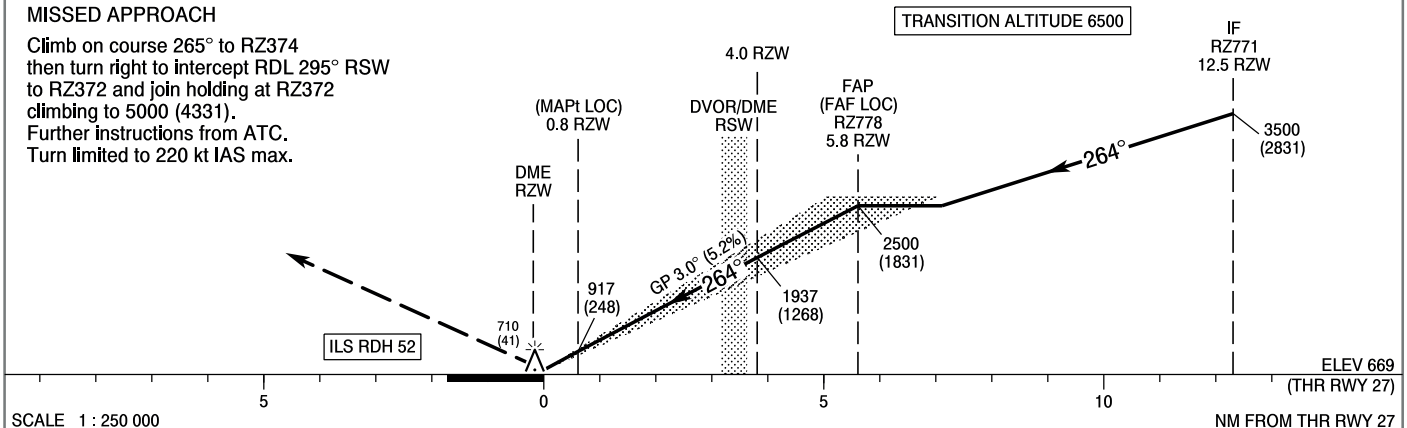
Rzeszów - Jasionka
ILS z CAT II or LOC z
RWY 27 (CAT A/B/C/D)

Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Editorial changes.



MISSED APPROACH

Climb on course 265° to RZ374
then turn right to intercept RDL 295° RSW
to RZ372 and join holding at RZ372
climbing to 5000 (4331).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	840 (171)	852 (183)	860 (191)	871 (202)
	Cat. II	752 (83)	769 (100)	781 (112)	795 (126)
	LOC	1040 (371)	1040 (371)	1040 (371)	1040 (371)
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 5.0 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	3 : 44	2 : 59	2 : 29	2 : 08	1 : 52	1 : 39
Rate of descent	ft / min	430	540	640	750	850	960

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	2260 (1591)	1940 (1271)	1620 (951)	1300 (631)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

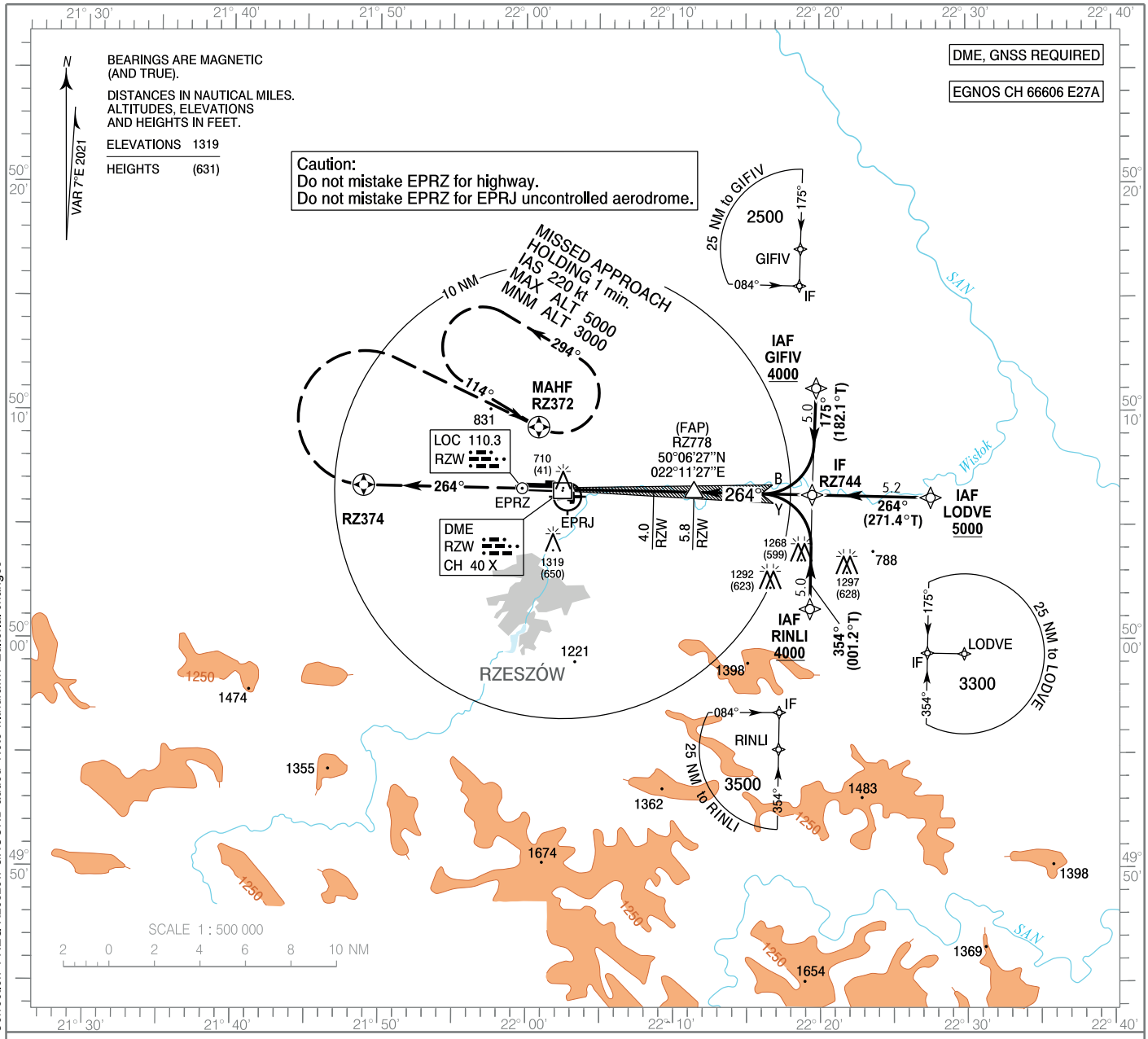
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

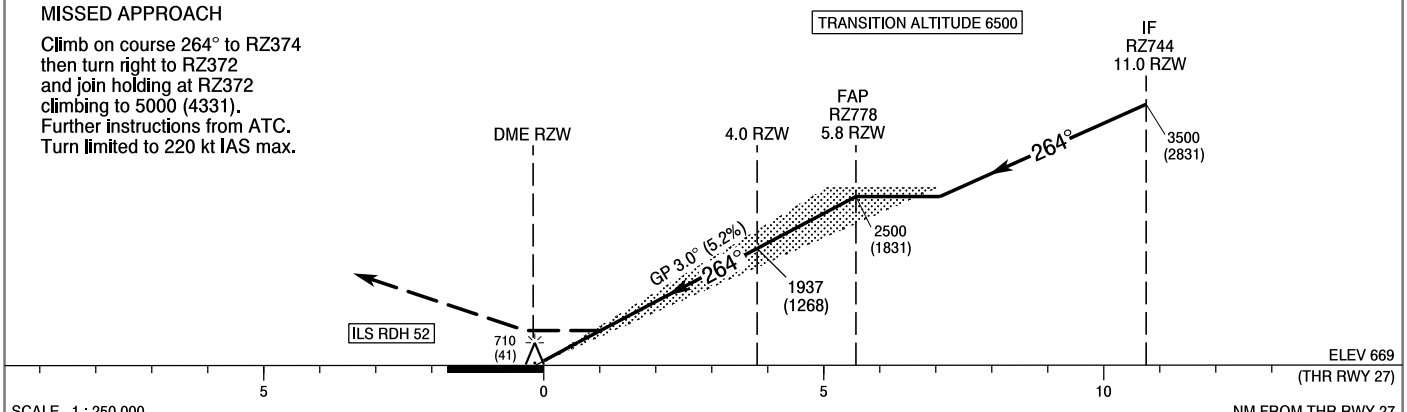
Rzeszów - Jasionka
ILS y CAT II
RWY 27 (CAT A/B/C/D)

Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Note withdrawn. Editorial changes.



MISSED APPROACH

Climb on course 264° to RZ374
then turn right to RZ372
and join holding at RZ372
climbing to 5000 (4331).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	840 (171)	852 (183)	860 (191)	871 (202)
	Cat. II	752 (83)	769 (100)	781 (112)	795 (126)
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAP - RW27 5.6 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24	2 : 06	1 : 52
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	2260 (1591)	1940 (1271)	1620 (951)	1300 (631)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Rzeszów - Jasionka
ILS y Cat II
RWY 27 (CAT A/B/C/D)

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM GIFIV

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY-OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	GIFIV	-	-	-	-	+4000 ft	-230	-	RNP 1
002	TF	RZ744	-	175 (182.12)	4.97	R	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM LODVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	LODVE	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP 1
002	TF	RZ744	-	264 (271.40)	5.20	-	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM RINLI

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	RINLI	-	-	-	-	+4000 ft	-230	-	RNP1
002	TF	RZ744	-	354 (001.22)	5.01	L	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 MISSED APPROACH TRANSITION

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	-	RW27	-	-	-	-	-	-	-	RNP1
002	CF	RZ374	Y	264 (271.01)	9.38	-	-	-	-	RNP 1
003	DF	RZ372	-	-	-	R	+3000 ft	-220	-	RNP 1
004	HM	RZ372	Y	114 (120.97)	-	L	-5000 ft	-220	-	RNP 1

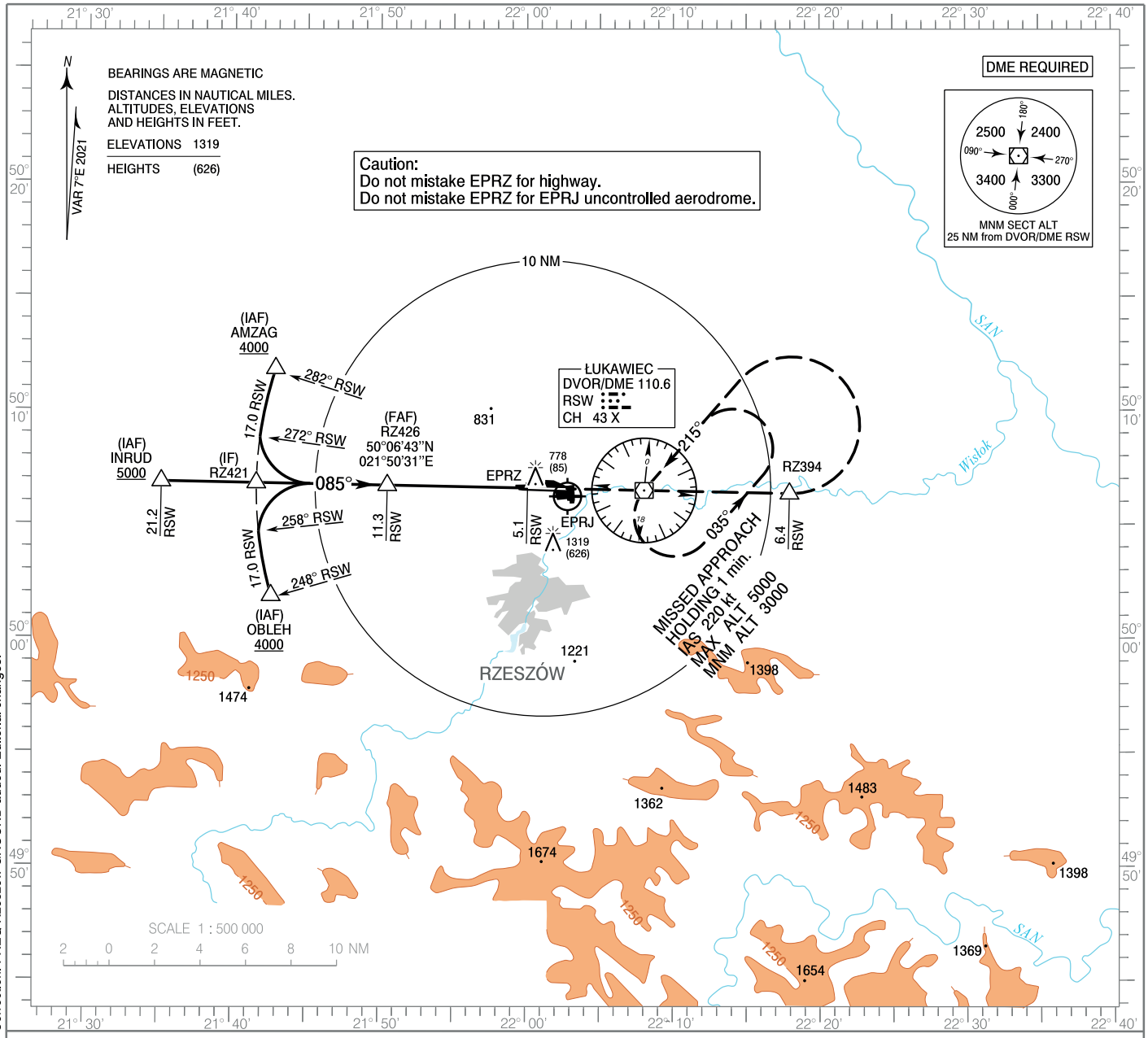
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES		FIX FORMATION	
GIFIV (IAF)	50 11 17.5 N	022 19 46.3 E	-	-
LODVE (IAF)	50 06 11.9 N	022 27 33.2 E	-	-
RINLI (IAF)	50 01 19.8 N	022 19 19.2 E	-	-
RZ744 (IF)	50 06 19.8 N	022 19 29.1 E	271.16° GEO (264° MAG) LOC RZW	10.95 NM DME RZW
RZ778 (FAP)	50 06 27.2 N	022 11 26.7 E	271.16° GEO (264° MAG) LOC RZW	5.77 NM DME RZW
RW27	50 06 34.5 N	022 02 46.2 E	-	-
RZ374 (MATF)	50 06 44.9 N	021 48 55.7 E	-	-
RZ372 (MAHF)	50 09 17.7 N	022 00 51.4 E	-	-

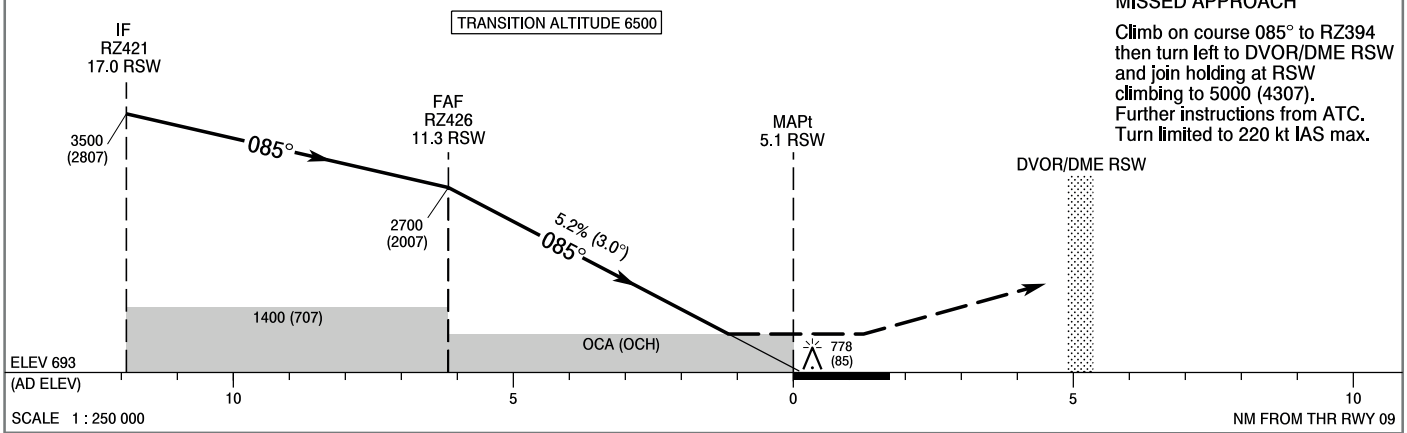
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 09 ELEV 688 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

Rzeszów - Jasionka
VOR
RWY 09 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH

Climb on course 085° to RZ394 then turn left to DVOR/DME RSW and join holding at RSW climbing to 5000 (4307). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT	A	B	C	D
Straight - in	1110 (417)	1110 (417)	1110 (417)	1110 (417)
Circling	1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 6.2 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 38	3 : 42	3 : 05	2 : 39	2 : 19	2 : 04
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	10	9	8	7
Altitude (height)	2300 (1607)	1980 (1287)	1660 (967)	1340 (647)

Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Editorial changes.

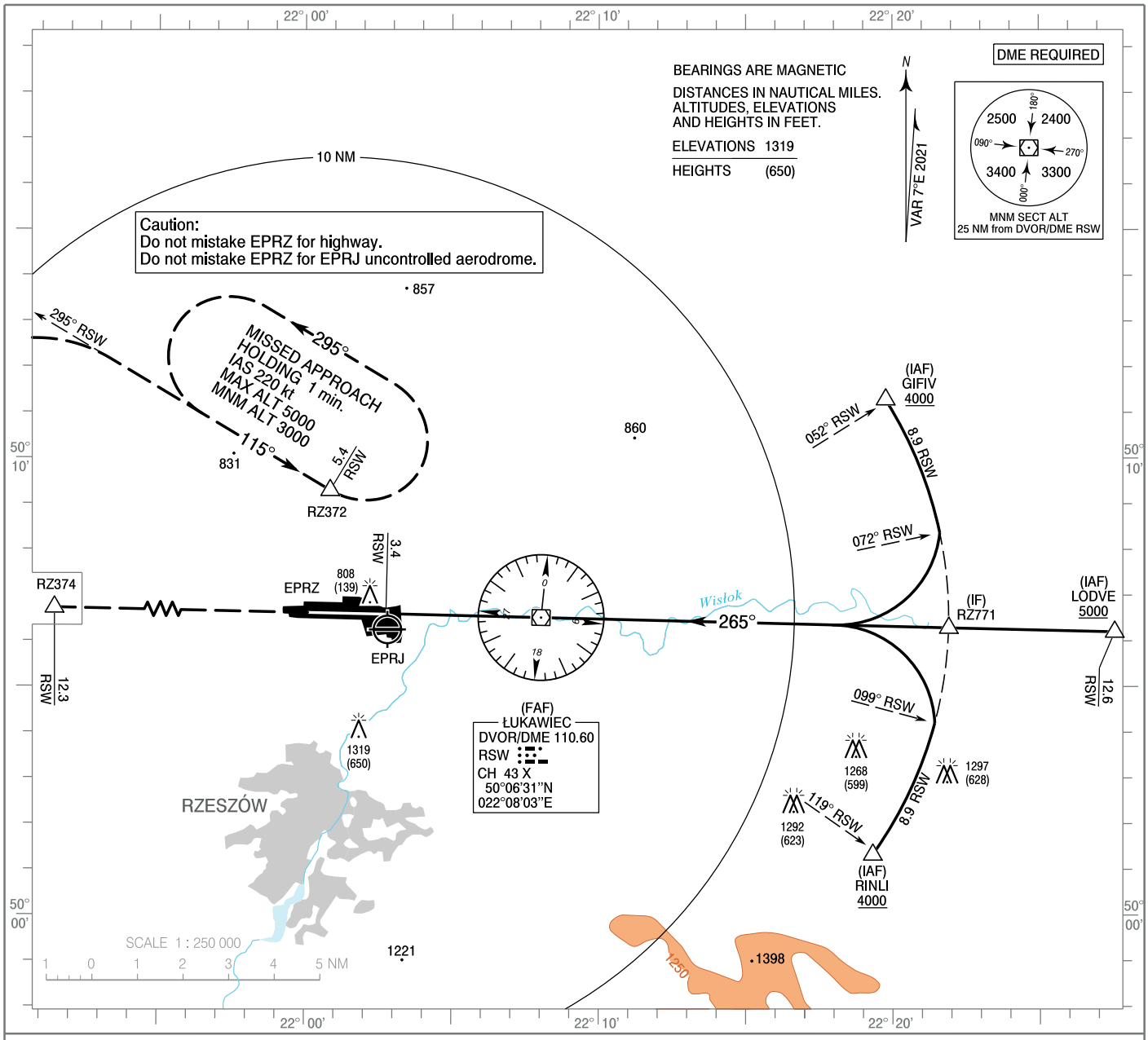
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

Rzeszów - Jasionka VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)

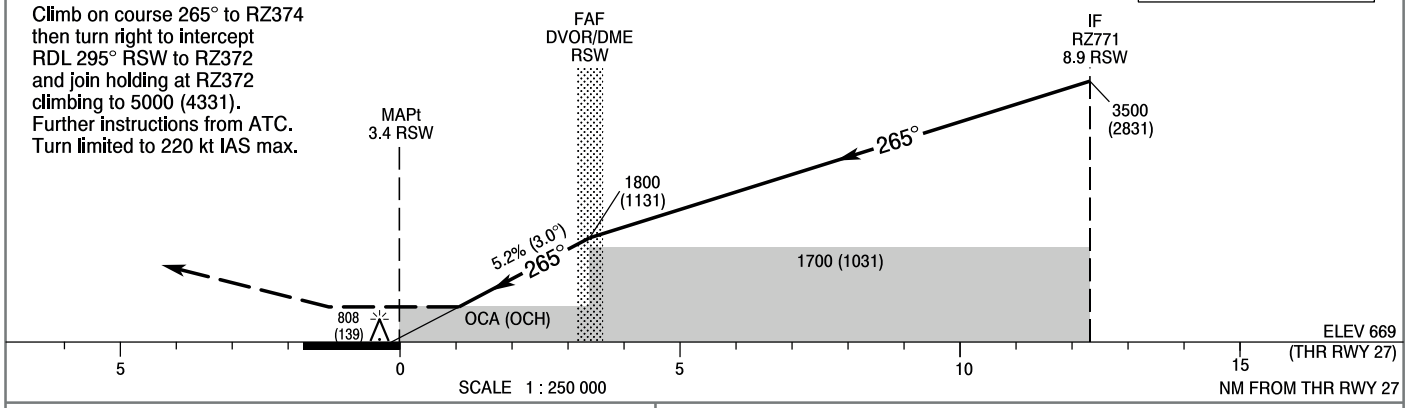


Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Editorial changes.

MISSED APPROACH

Climb on course 265° to RZ374
then turn right to intercept
RDL 295° RSW to RZ372
and join holding at RZ372
climbing to 5000 (4331).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in		1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 3.4 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	2 : 33	2 : 03	1 : 42	1 : 28	1 : 17	1 : 08
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950

Final approach distance / altitude (height)					
Distance	1	2	3		
Altitude (height)	1490 (821)	1170 (501)	850 (181)		

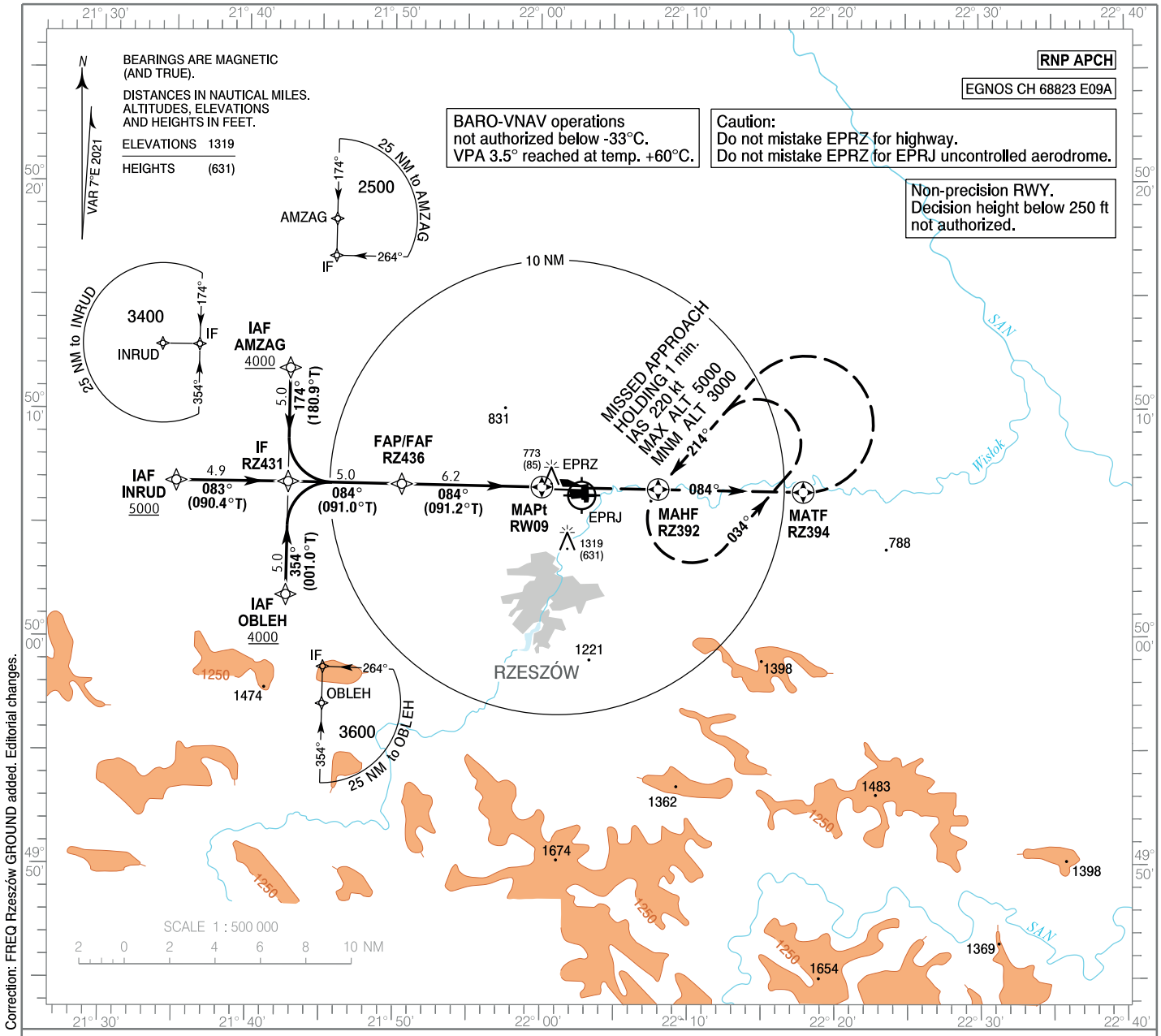
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

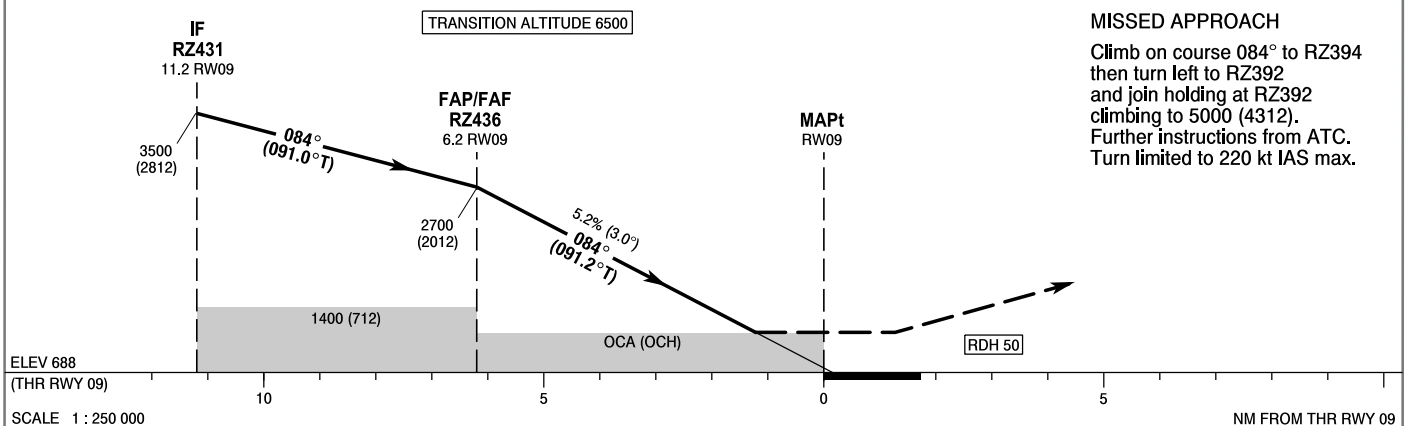
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 09 ELEV 688 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 09

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

Rzeszów - Jasionka
RNP
RWY 09 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH

Climb on course 084° to RZ394
then turn left to RZ392
and join holding at RZ392
climbing to 5000 (4312).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	902 (214)	914 (226)	922 (234)	933 (245)
	LNAV / VNAV	920 (232)	940 (252)	940 (252)	950 (262)
	LNAV	1110 (422)	1110 (422)	1110 (422)	1110 (422)
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 6.2 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 38	3 : 42	3 : 05	2 : 39	2 : 19	2 : 04
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	2340 (1652)	2020 (1332)	1700 (1012)	1380 (692)

Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Editorial changes.

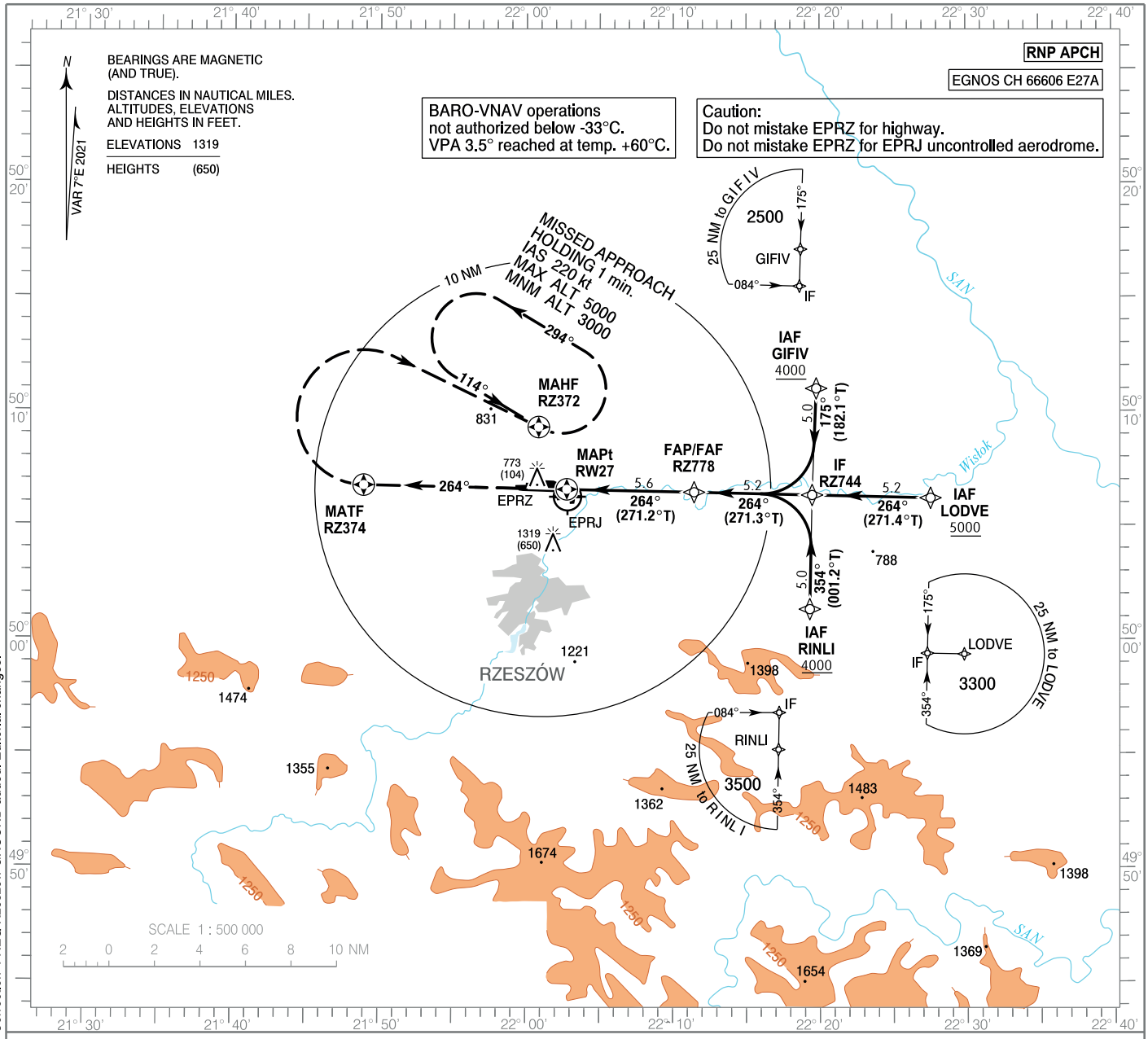
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 669 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

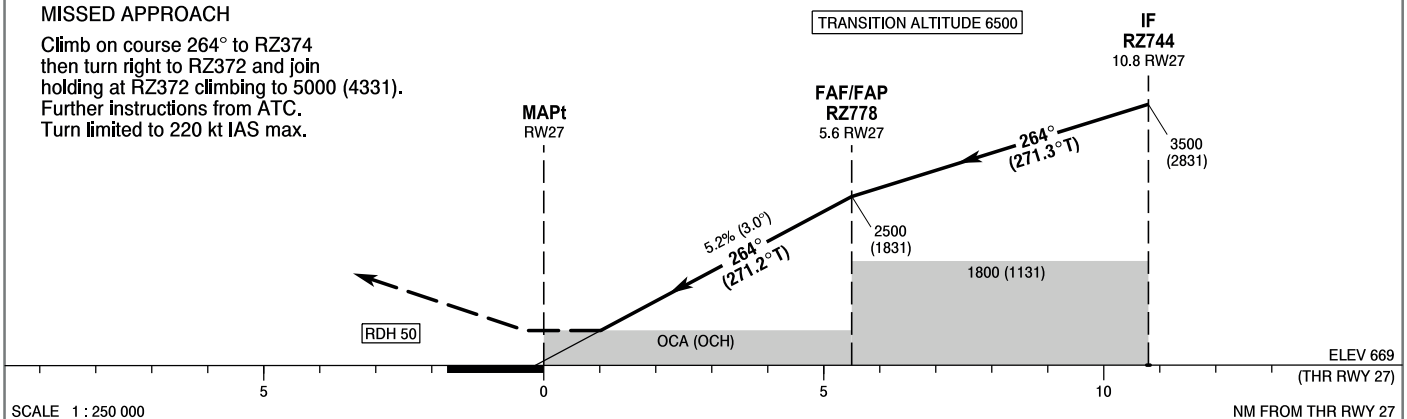
Rzeszów - Jasionka
RNP
RWY 27 (CAT A/B/C/D)



Correction: FREQ Rzeszów GROUND added. Editorial changes.

MISSED APPROACH

Climb on course 264° to RZ374
then turn right to RZ372 and join
holding at RZ372 climbing to 5000 (4331).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	846 (177)	858 (189)	866 (197)	877 (208)
	LNAV / VNAV	950 (281)	960 (291)	970 (301)	980 (311)
	LNAV	1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)	1050 (381)
Circling (OCH AAL)*		1160 (467)	1210 (517)	1360 (667)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 5.6 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24	2 : 06	1 : 52
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	850	950

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	2320 (1651)	2000 (1331)	1680 (1011)	1360 (691)

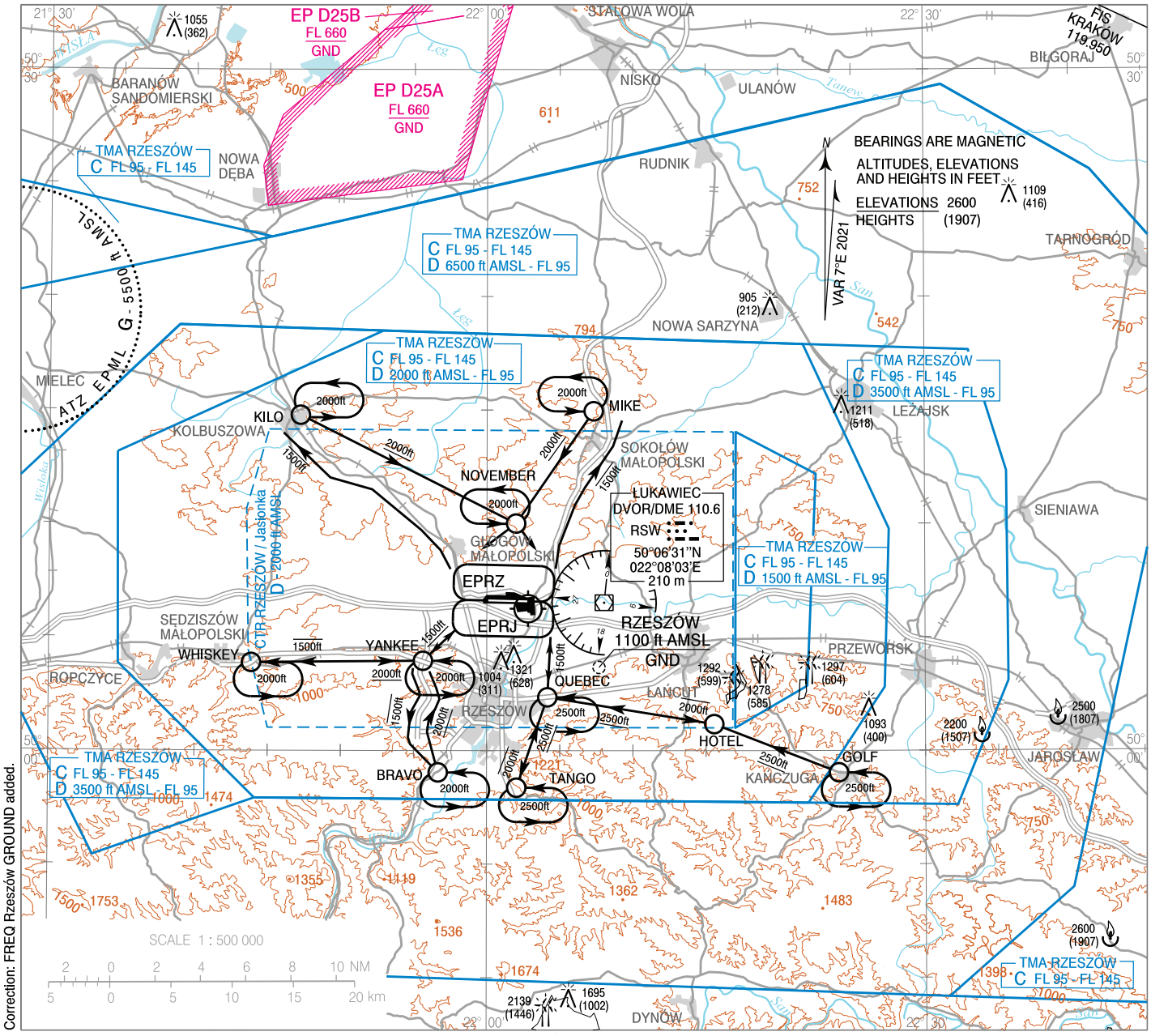
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

AERODROME ELEV 693 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Rzeszów GROUND 121.805
Rzeszów TOWER 126.805

VFR
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Rzeszów - Jasionka



Correction: FREQ Rzeszów GROUND added.

UAV VLOS flying areas (see: AIP ENR 5.3.1)

266° 086° All holdings

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	DESCRIPTION
BRAVO	49°59'02"N	021°56'40"E	Boguchwała town
GOLF	49°59'02"N	022°24'05"E	Western side of Kańczuga town
HOTEL	50°01'10"N	022°15'34"E	Intersection in Granica town
KILO	50°14'46"N	021°47'12"E	Eastern side of Kolbuszowa town
MIKE	50°14'57"N	022°07'19"E	Northern side of Sokołów Małopolski town
NOVEMBER	50°10'00"N	022°02'00"E	Northern side of Wysoka Głogowska town
QUEBEC	50°02'21"N	022°04'09"E	Krasne Shopping Center
TANGO	49°58'22"N	022°02'02"E	Northern side of Tyczyn town
WHISKEY	50°03'52"N	021°43'52"E	Road intersectin in eastern side of Sędziszów Mlp. town
YANKEE	50°03'57"N	021°55'38"E	Road intersection of expressway in Świlcza town

See AIP Poland AD 2 EPRZ

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

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	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 13/31
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPSC 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 13	RNP 1 (GNSS) RWY 13
AD 2 EPSC 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 31	RNP 1 (GNSS) RWY 31
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSC 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 13	RNP 1 (GNSS) RWY 13
AD 2 EPSC 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 31	RNP 1 (GNSS) RWY 31
	Mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO	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

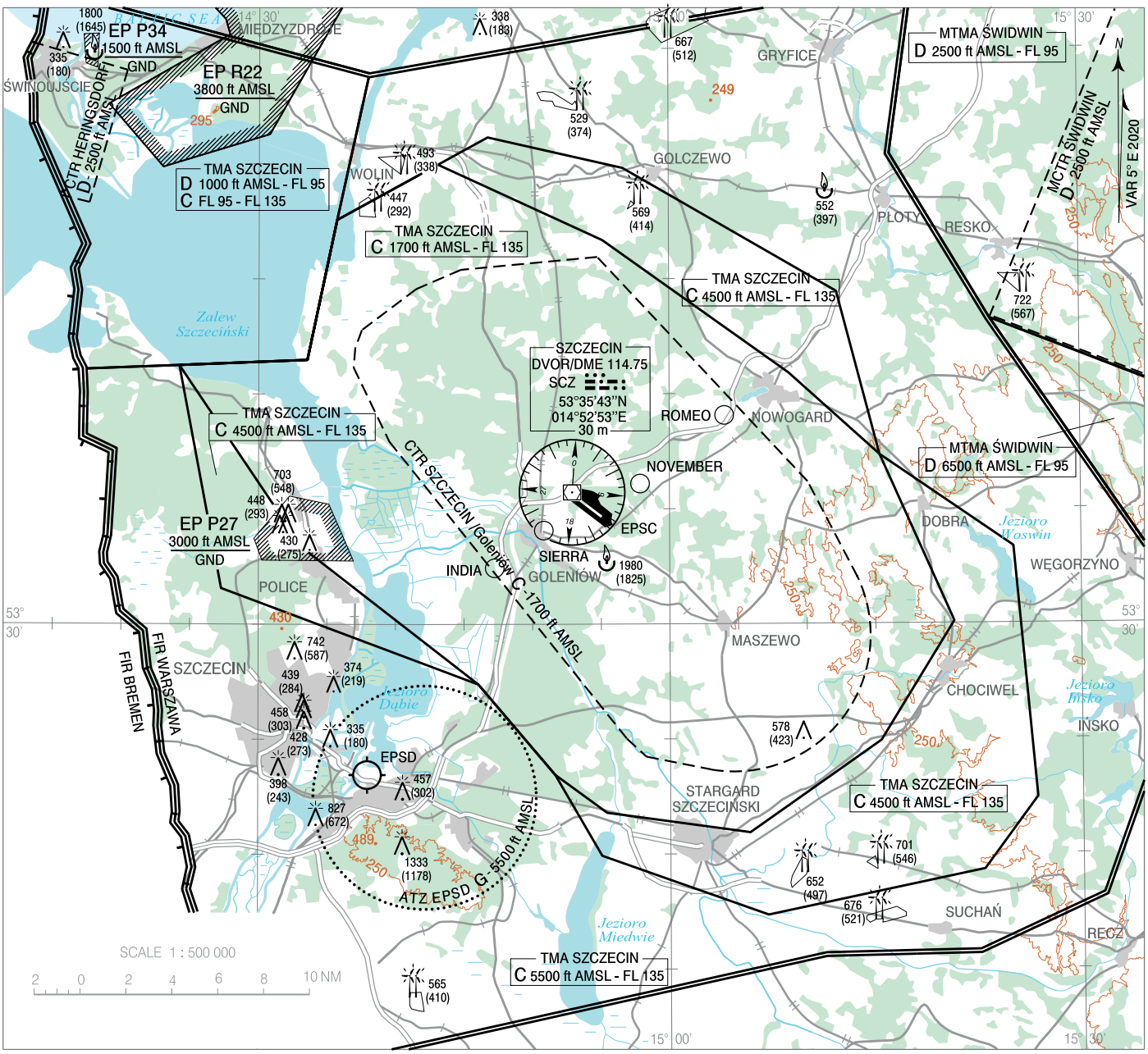
EPSC AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
	Brak penetracji.	No penetrations.

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 155 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Szczecin TOWER 121.255

Szczecin - Goleniów



Correction: Obstacle withdrawn.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
INDIA	53°32'26"N	014°47'14"E	Łozienica town
NOVEMBER	53°36'06"N	014°57'51"E	Church in Krzywice town
ROMEO	53°39'04"N	015°04'01"E	Olchowo town
SIERRA	53°34'04"N	014°50'49"E	Ponds east of Goleniów town

2.22.4.3.2	W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATS należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi.	During special ATS procedures, a significantly reduced landing rate should be expected, imposed by obligation of increasing longitudinal separation between arriving aircraft.
2.22.4.3.3	Od załóg przylatujących statków powietrznych służby ruchu lotniczego będą wymagały zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwania na pojazd FOLLOW ME.	Air traffic services will require from flight crews of arriving aircraft to report "runway vacated" when the aircraft has passed the stop bar and wait for the FOLLOW ME vehicle.
2.22.4.3.4	Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 01 i RWY 19 w zależności od potrzeb operacyjnych. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 150 m.	During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 01 and RWY 19 depending on operational needs. Take-offs are prohibited if the RVR falls below 150 m.
2.22.4.3.5	Kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego. 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.	FOLLOW ME guidance is required for taxiing from the stop bar to the parking stand. Taxiing on taxiways equipped with serviceable centre-line lights is conducted without FOLLOW ME guidance when the RVR is not less than 350 m. On the remaining taxiways, FOLLOW ME guidance is required when the RVR falls below 550 m.
2.22.4.3.6	Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności ze służbami ruchu lotniczego użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.4.3.1 do 2.22.4.3.5 powyżej nie będą stosowane.	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 air traffic services. In such circumstances measures described in items 2.22.4.3.1 to 2.22.4.3.5 above will not be applied.
2.22.5	**LOTY SZKOLNE**	**TRAINING FLIGHTS**
	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.	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.
	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.	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.
	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	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	Operacje lotnicze: - wymagające kategorii lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej powyżej 7 ICAO, - poza godzinami pracy lotniska, - w godzinach nocnych o których mowa w pkt 2.21, - dla statków powietrznych o kodzie referencyjnym powyżej C, wymagają zgłoszenia 24 HR przed planowanym przylotem oraz zgody dyżurnego portu.	Flight operations: - requiring a category for fire fighting higher than 7 ICAO, - outside AD operational hours, - during the night hours according to point 2.21, - by aircraft with reference Code above C, have to be notified to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the planned arrival.
	Loty non-Schengen należy zgłosić 48 HR przed planowaną operacją.	Non-Schengen flights should be notified 48 HR before the intended operation.
2.23.2	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.	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. 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.
2.23.3	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.	APN 3 is provided with parking stands for anchoring code A aircraft. The crew is responsible for securing the parked aircraft against adverse weather conditions.
2.23.4	Zamiar tankowania paliwa AVGAS 100 LL lub JET A1 należy zgłosić do organu ATS z uwzględnieniem rodzaju paliwa.	The intention to refuel with AVGAS 100 LL or JET A1 is to be advised to the ATS unit including the type of fuel.

2.23.5	Zarządzający lotniskiem Olsztyn-Mazury zwraca się z prośbą o zgłaszanie wszelkich zauważonych zagrożeń w postaci:	The administration of Olsztyn-Mazury aerodrome asks for reporting identified hazards such as:
1)	Niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji.	Unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence.
2)	Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł.	Hazardous, confusing or misleading lights.
3)	Oślepiania powodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami.	Dazzle created by large highly reflective surface.
4)	Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania.	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.
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.	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.
6)	Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	Other potential hazards to the safety of air traffic.
	Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl	Reports are to be sent to the e-mail address: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl
2.23.6	**MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS**	**BIRD MIGRATIONS AND AREA WITH SENSITIVE FAUNA**
2.23.6.1	**MIGRACJA PTAKÓW**	**BIRD MIGRATION**
	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 <200 m. Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Najliczniejsze stado liczyło 350 osobników.	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 <200 m. Usually the bird skeins amount to dozens of birds. The biggest flock amounted to 350 birds.
2.23.6.2	**OSTRZEŻENIE**	**WARNING**
	W okresie od marca do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na lotnisku EPSY na kierunku 01, najczęściej z pustułką. Na terenie lotniska bociany spotykane od kwietnia do końca sierpnia oraz żurawie od marca do ok. połowy sierpnia.	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.
	W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren. Wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska i w jego otoczeniu w miesiącach: marzec, kwiecień, sierpień oraz październik.	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.
	W okresie zimowym najczęściej spotykany myszołów.	In the winter period buzzards can be met most frequently.
2.23.6.3	**KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT**	**WILDLIFE INSPECTION**
	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 bio-akustycznych (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**	**REPORTING**
	Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR/AFIS w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.	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	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 01/19
AD 2 EPSY 3-1-1	Mapa terenu dla podejść precyzyjnych - ICAO RWY 01/19	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 01/19
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPSY 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 01	RNP 1 (GNSS) RWY 01
AD 2 EPSY 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 19	RNP 1 (GNSS) RWY 19
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSY 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 01	RNP 1 (GNSS) RWY 01
AD 2 EPSY 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 19	RNP 1 (GNSS) RWY 19
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPSY 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)

EPWA AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPWA - Chopina w Warszawie

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

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

EPWA AD 2.3	GODZINY PRACY	OPERATIONAL HOURS

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

	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 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 2.4.4 Agent handlingowy LS Airport Services S.A. 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 Welcome Airport Services 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 - odladzanie SITA: WAWOOXH Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej.	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 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 2.4.4 Handling Agent LS Airport Services S.A. 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 Welcome Airport Services 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 ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services.

EPWA AD 2.5	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES

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

EPWA AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

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

EPWA AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

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

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

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

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

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

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	WA	CH40X	H24	52 09 24.4 N 020 58 22.7 E	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 zgodne 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 zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Nov 20) CAT II 4 / E	WAS	109.900 MHz	H24	52 09 38.2 N 020 59 07.5 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS LOC (6°E/Nov 20) CAT IIIA 4 / E	WA	110.300 MHz	H24	52 10 50.0 N 020 57 15.0 E	---	Pokrycie 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

EPWA AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS

2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU

ATC PROCEDURES IN FORCE AT THE AERODROME

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

RECEIVING ATC CLEARANCE

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania 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,

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,

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.

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.

Technika CDA:

CDA technique:

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

1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within up to 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.

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) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

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

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.

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

- Expect base leg after/before/between WPT.

- Oczekuj pełnej procedury.

- Expect full procedure.

2.21.4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

2.21.4.1 Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

At Warsaw Chopin Airport, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

2.21.4.2 Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione.

Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

2.21.4.3 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

2.21.4.4 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

2.21.4.5 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5, 10 i 14 Załącznika 16 ICAO tom I.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5, 10 and 14.

2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

[1)] Patrz GEN 2.1.

[1)] See GEN 2.1.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

MONITORING THE AVIATION NOISE

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

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

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

The Aviation Noise Monitoring System consists of:

- 10 stałych punktów pomiarowych,

- 10 stationary measuring points,

- 1 przewoźnej stacji pomiarowej,

- 1 mobile measuring station,

- systemu komputerowego wraz z oprogramowaniem,

- computer system with software,

- połączenia z radarem lotniskowym.

- connection to the aerodrome radar.

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

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

Nr punktu Point No.	Nazwa Name	RWY	Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM)	Współrzędne Coordinates
1.	ZAŁUSKI	11	1.08	52 10 31.7 N 020 55 57.2 E
2.	PIASECZNO	33	9.00	52 04 25.3 N 021 01 39.5 E
3.	MYSIADŁO	33	6.55	52 05 51.6 N 021 01 35.7 E
4.	ONKOLOGIA	29	3.75	52 08 47.2 N 021 01 59.9 E
5.	MERAL	15	3.19	52 12 08.4 N 020 55 48.2 E
6.	17 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

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
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPWA 4-2-1-0	RNAV 1 RWY 11	RNAV 1 RWY 11
AD 2 EPWA 4-2-2-0	RNAV 1 RWY 15	RNAV 1 RWY 15
AD 2 EPWA 4-2-3-0	RNAV 1 RWY 29	RNAV 1 RWY 29
AD 2 EPWA 4-2-4-0	RNAV 1RWY 33	RNAV 1RWY 33
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPWA 5-3-1-0	RNAV 1 RWY 11	RNAV 1 RWY 11
AD 2 EPWA 5-3-2-0	RNAV 1 RWY 15	RNAV 1 RWY 15
AD 2 EPWA 5-3-3-0	RNAV 1 RWY 29	RNAV 1 RWY 29
AD 2 EPWA 5-3-4-0	RNAV 1 RWY 33	RNAV 1 RWY 33
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - 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 SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 6-2-5) oraz RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 6-6-3-1) może być naruszana przez ruchome przeszkody – statki powietrzne przy fizycznym THR 29 (na poprzeczkach zatrzymania TWY E3, E4 oraz L). MAX HGT 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 2.7	OCENA WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1.	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** zestaw do odśnieżania (pług, szczotka, dmuchawa) - 5, oczyszczarka kompaktowa - 1, oczyszczarka podmuchowa - 1, pług lotniskowy - 2, pług wirnikowy - 2, rozsiewalnik - 2, opryskiwacz - 2, polewarka lotniskowa - 1.	**Type(s) of clearing equipment** snow removal kit (plough, runway sweeper, blower) - 5, compact cleaner - 1, snow blower - 1, runway snow plough - 2, rotary plough - 2, spreader - 2, sprayer - 2, aerodrome sprayer - 1.
2.	**Kolejność oczyszczania** 1) droga startowa, 2) drogi kołowania dochodzące do RWY, 3) płyta postojowa APN 2, 4) pozostałe drogi kołowania, 5) pozostałe płyty postojowe.	**Clearance priorities** 1) RWY, 2) TWY leading to RWY, 3) APN 2, 4) other TWYs, 5) other APNs.
3.	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** NAFO, NAAC.	**Use of material for movement area surface treatment** NAFO, NAAC.
4.	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** NIL	**Specially prepared winter runway** NIL
5.	**Uwagi** Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 50 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM.	**Remarks** Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Information on critical snowbanks at RWY edges from 50 cm high will be published by SNOWTAM.

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

1.	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** APN 1 (stands 21-22) - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 1 (stands 23-26) - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN 4 - CONC, PCN 38 R/B/X/T Płaszczyzna do odladzania/De-icing pad (DP) (stand 51) - CONC, PCN 172 R/A/X/T Płaszczyzna do odladzania/De-icing pad (DP) (stand 52) - CONC, PCN 139 R/A/X/T	**Designation, surface and strength of aprons** APN 1 (stands 21-22) - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 1 (stands 23-26) - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 60 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN 4 - CONC, PCN 38 R/B/X/T Płaszczyzna do odladzania/De-icing pad (DP) (stand 51) - CONC, PCN 172 R/A/X/T Płaszczyzna do odladzania/De-icing pad (DP) (stand 52) - CONC, PCN 139 R/A/X/T
2.	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 56 F/B/X/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 88 F/A/X/T TWY A3 - 23.0 m, CONC, PCN 60 R/B/W/U TWY B1 - 38.0 m, ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY B2 - 38.0 m, ASPH, PCN 54 F/B/X/T TWY B3 - 23.0 m, ASPH, PCN 149 F/A/X/T TWY B4 - 23.0 m, ASPH, PCN 149 F/A/X/T TWY C - 38.0 m, ASPH, PCN 54 F/B/X/T TWY D1 - 15.0 m, CONC, PCN 68 R/B/W/T TWY D4 - 12.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E1 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E2 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E3 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E4 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY F - 6.0 m, NIL (droga kołowania w powietrzu dla śmigłowców HEMS)	**Designation, width, surface and strength of taxiways** TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 56 F/B/X/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 88 F/A/X/T TWY A3 - 23.0 m, CONC, PCN 60 R/B/W/U TWY B1 - 38.0 m, ASPH, PCN 60 F/B/X/T TWY B2 - 38.0 m, ASPH, PCN 54 F/B/X/T TWY B3 - 23.0 m, ASPH, PCN 149 F/A/X/T TWY B4 - 23.0 m, ASPH, PCN 149 F/A/X/T TWY C - 38.0 m, ASPH, PCN 54 F/B/X/T TWY D1 - 15.0 m, CONC, PCN 68 R/B/W/T TWY D4 - 12.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E1 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E2 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E3 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY E4 - 14.0 m, ASPH, PCN 36 F/B/X/T TWY F - 6.0 m, NIL (HEMS air-taxiway)
3.	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** APN 1, ELEV 395 ft. APN 2, ELEV 399 ft. APN 3, ELEV 397 ft. APN 4, ELEV 401 ft. De-icing pad, ELEV 397 ft.	**Location and elevation of altimeter checkpoints** APN 1, ELEV 395 ft. APN 2, ELEV 399 ft. APN 3, ELEV 397 ft. APN 4, ELEV 401 ft. De-icing pad, ELEV 397 ft.
4.	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** NIL	**Location of VOR checkpoints** NIL
5.	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** Patrz AD 2 EPWR 1-1-1.	**Position of INS checkpoints** See AD 2 EPWR 1-1-1.
6.	**Uwagi** Na drogach kołowania TWY E1, E2, E3, E4 oraz na APN 4 występują uszkodzenia i nierówności nawierzchni nieograniczające operacji lotniczych.	**Remarks** Surface irregularities present on TWYs E1, E2, E3, E4 and APN 4 do not affect aircraft operations.

EPWR AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** 1. System kierowania i kontroli ACFT na TWY składający się ze: - świateł osi TWY, - świateł krawędziowych TWY, - poprzeczek zatrzymania, - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych informacyjnych, nakazu oraz oznakowania stanowisk, - świateł ochronnych RWY. 2. System kierowania i kontroli ACFT na płytach składający się ze: - świateł wprowadzenia na stanowiska, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania, - świateł wyjazdu ze stanowiska do odladzania, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, - systemu dokowania – dla stanowisk 9-12.	**Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands** 1. ACFT guidance and control system on TWYs consisting of: - TWY centre-line lights, - TWY edge lights, - stop bars, - intermediate holding position lights, - illuminated information and mandatory instruction signs and aircraft stand markings, - RWY guard lights. 2. ACFT guidance and control system on APNs consisting of: - aircraft stand manoeuvring guidance lights, - aircraft stand identification signs, aircraft stand taxilanes, stop bars, - de-icing facility exit lights, - illuminated aircraft stand signs, - docking system – for stands 9-12.
2.	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** Oznakowanie dzienne: RWY: progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, osi, tożsamości RWY, krawędzi, płaszczyzny do zawracania[1)]. TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: RWY: patrz punkt EPWR AD 2.14 TWY: patrz punkt EPWR AD 2.15.3	**RWY and TWY markings and lights** Day marking: RWY: threshold, touchdown zone, aiming point, centre line, RWY designators, edge, turn pad[1)]. TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: RWY: see point EPWR AD 2.14 TWY: see point EPWR AD 2.15.3
3.	**Poprzeczki zatrzymania** TWY A1: 120 m od osi RWY TWY C i D4: 91 m od osi RWY TWY D1: 240 m od osi RWY	**Stop bars** 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
4.	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** NIL	**Other RWY protection measures** NIL
5.	**Uwagi** 1) Oznakowanie poziome do zawracania dla ACFT o kodzie referencyjnym D na THR 11 i o kodzie referencyjnym C w pobliżu APN 3. 2) Brak podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych na APN 1 i APN 4. 3) Brak podświetlanych pionowych znaków informacyjnych na TWY D1, D4, E1, E2, E3, E4. 4) Brak świateł pośredniego miejsca oczekiwania na TWY E1, E2, E3, E4. 5) Na TWY A3 zastosowano oświetlenie powierzchniowe oraz oznakowanie poziome TOWING ONLY.	**Remarks** 1) Turn pad marking for reference code D aircraft on THR 11 and for reference code C aircraft near APN 3. 2) Lack of illuminated ID aircraft stand markings on APN 1 and APN 4. 3) Lack of illuminated information markings on TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4. 4) Lack of intermediate holding position lights on TWYs E1, E2, E3, E4. 5) TWY A3 is provided with surface illumination and marking TOWING ONLY.

EPWR 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: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. 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 https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPWR AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC[1)])	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC[1)])
1.	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław-Strachowice.	**Name of the associated meteorological office** Meteorological Station Wrocław-Strachowice.
2.	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** H24	**Hours of service/MET Office outside hours** H24

3.	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR	**Office responsible for TAF preparation/Periods of validity** Meteorological Forecasting Office Kraków. 24 HR
4.	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** NIL	**Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance** NIL
5.	**Odprawy przedstartowe** Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-71-358-1390.	**Briefing and consultation provided** Telephone consultation. Phone: +48-71-358-1390
6.	**Dokumentacja i stosowane języki** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	**Flight documentation/Language used** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** SWH, SWM, SWL. Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN.	**Charts and other information available for briefing or consultation** SWH, SWM, SWL. Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8.	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** Telefon, internet.	**Supplementary equipment available for providing information** Phone, internet.
9.	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** TWR	**ATS units provided with MET information** TWR
10.	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław-Strachowice Tel.: +48-71-358-1390 Tel. kom.: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	**Additional information (limitation of services, etc.)** Aeronautical Meteorological Station Wrocław-Strachowice Phone: +48-71-358-1390 Mobile: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPWR 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu 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

EPWR 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	2503	2503	2503	2503
29	2503	2503	2503	2503

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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 4 / E	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[1)] uruchamia stanowisko WROCŁAW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,805 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

[1)] - patrz GEN 2.1.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

WROCŁAW TWR will open the WROCŁAW DELIVERY position between 0630-2200 (0530-2100) UTC[1)], operating on 121.805 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.805".

[1)] - 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 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.

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.

2.20.2 WIDOCZNOŚĆ APN, TWY A2 I TWY A3 Z TWR

APN 1, TWY A2 i TWY A3 są niewidoczne z TWR.

Wkołowywanie, wykołowywanie i podlot z/na APN 1 oraz kołowanie i podlot po TWY A2 oraz wyłącznie holowanie/wypychanie po TWY A3 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Stanowiska postojowe 17 i 18 na APN 2 są niewidoczne z TWR.

VISIBILITY OF APN, TWY A2 AND TWY A3 FROM TWR

APN 1, TWY A2 and TWY A3 are invisible from the TWR.

Entering, exiting and air-taxiing from/to APN 1, both taxiing and air-taxiing on TWY A2, and only towing/pushing on TWY A3 are carried out under the supervision of the marshaller.

Stands No 17 and 18 on APN 2 are invisible from 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.

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.

Crews may report the need of FOLLOW ME assistance during taxiing in all meteorological conditions, night and day.

2.20.3.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE POSTOJU STATKÓW POWIETRZNYCH

AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na płytach postojowych: Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez WROCŁAW TWR.

The following procedures/restrictions are applicable on the APNs: Ground movement instructions are issued by WROCŁAW TWR.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może się odbywać tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od WROCŁAW TWR.

Engine start-up, taxiing, towing and push-back may be carried out with established radio communication and following permission from WROCŁAW TWR.

Koordynator ruchu naziemnego prowadzi nadzór nad bezpieczeństwem ruchu statków powietrznych na płytach postoju samolotów, TWY A2, TWY A3 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.

The marshaller supervises aircraft movements on the APNs, TWY A2, TWY A3 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.

Na stanowiskach nr 51 i 52 dopuszcza się postój samolotów niezwiązany z odladzaniem po uzyskaniu zgody kontrolera TWR.

Aircraft may be parked on stands No 51 and 52 for purposes other than de-icing with the permission of TWR controller.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płytach postojowych samolotu oraz drogach kołowania TWY A2 i TWY A3 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

All aircraft manoeuvres on the APNs and TWY A2 and TWY A3 may be carried out only with marshalling assistance.

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.

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.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na APN lub drogach kołowania TWY A2 i TWY A3.

The marshaller can stop or forbid a manoeuvre if the safety is at risk or the situation on the APN or TWY A2 and TWY A3 requires him to do so.

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.

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.

Otrzymując instrukcje wypychania, załoga powinna przekazać personelowi odpowiedzialnemu za wypychanie kierunek ustawienia końcowego samolotu.

When receiving the push-back instruction, the crew shall report the direction of the final aeroplane position to the personnel responsible for push-back.

Stanowiska 8-12: dopuszcza się wycofywania na silnikach statków powietrznych nie większych niż AT72 pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Stands 8-12: aircraft not greater than AT72 may exit a stand under own power with marshalling assistance.

Postój na stanowiskach 9-12: według wskazań świetlnego systemu dokowania lub według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Parking on stands 9-12: according to the instructions given by the Visual Guidance Docking System or to the marshaller's instructions.

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.

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.

Światła wprowadzenia na stanowiska 1-6, 8-18 w użyciu w nocy, poniżej RVR 550 m lub na żądanie pilota statku powietrznego.

Lead-in lights at parking stands 1-6, 8-18 are used at night, below 550 m RVR, or at the pilot's request.

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.

In any event that taxiing according to the parking stand lead-in lights is impossible, the marshaller's instructions shall be followed.

Decyzję dotyczącą skierowania samolotu na APN 3 podejmuje dyżurny operacyjny portu w porozumieniu z koordynatorem ruchu naziemnego oraz kontrolerem ruchu lotniczego.

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.

Wkołowanie i wykołowanie statków powietrznych na/z APN 3 i 4 możliwe jest tylko w asyście FOLLOW ME.

Aircraft may enter/exit APNs 3 and 4 only with FOLLOW ME assistance.

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.

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.

Wszystkie manewry statków powietrznych na APN 3 i 4 mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Any aircraft manoeuvres on APNs 3 and 4 may be carried out only with marshalling guidance.

Na APN 1 wprowadzono do użytkowania płytę przedhangarową oraz postawiono hangar (patrz AD 2 EPWR 1-1-1).

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).

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

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.	Taxiing into stands 27H and 28H with engines turned on is forbidden.
Możliwe jest końcowe zatrzymanie samolotu przez koordynatora ruchu naziemnego przed hangarem, jedynie w przypadku pełnej gotowości obsługi technicznej do natychmiastowego holowania samolotu do hangaru na stanowiska 27H, 28H.	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 27H, 28H.
Holowanie na stanowiska hangarowe następuje po wyłączeniu silników napędowych.	Towing into hangar stands occurs after turning off the propulsion engines.
Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	Any aircraft manoeuvres on the apron in front of the hangar may be carried out only with marshalling guidance.
Wzdłuż południowej krawędzi TWY A2 i TWY A3 wprowadzono do użytkowania płytę przedhangarową ze stanowiskami hangarowymi 27H, 28H, 29H, 30H oraz postawiono dwa hangary (patrz AD 2 EPWR 1-1-1).	Along the south edge of TWY A2 and TWY A3 a pre-hangar apron with hangar stands 27H, 28H, 29H, 30H was introduced and two hangars were placed (see AD 2 EPWR 1-1-1).
Stanowiska 27H, 28H, 29H, 30H są stanowiskami hangarowymi kodu C przeznaczonymi do obsługi technicznej statków powietrznych wewnątrz hangaru.	Stands 27H, 28H, 29H, 30H are C-code hangar stands intended for aircraft maintenance inside of the hangars.
Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.
Zabrania się kołowania na włączonych silnikach na TWY A3 oraz na stanowiska hangarowe	It is forbidden to taxi with running engines on TWY A3 and at hangar stands.
Na TWY A3 oraz na stanowiskach hangarowych dopuszczone jest wyłącznie holowanie/wypychanie.	Only pushing/towing is allowed on TWY A3 and hangar stands.
Holowanie statków powietrznych na TWY A3 oraz na stanowiskach hangarowych następuje po wyłączeniu silników napędowych.	The towing of the aircraft on TWY A3 and on hangar stands takes place after turning off the propulsion engines.
Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	Aircraft push-back/docking from/in the hangar may be carried out under marshalling guidance only.
Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	All aircraft maneuvers on the pre-hangar apron may only be performed under the supervision of the marshaller.
Komunikacja pojazdów oraz pieszych z/do hangarów wyłącznie drogą serwisową przecinającą TWY A3.	Communication of vehicles and pedestrians from/to the hangars only via the service road crossing the TWY A3.
Możliwe jest końcowe zatrzymanie samolotu przez koordynatora ruchu naziemnego przed hangarem na TWY A2, jedynie w przypadku pełnej gotowości obsługi technicznej do natychmiastowego holowania samolotu do hangaru na stanowiska 27H, 28H.	It is possible to stop the aircraft in front of the hangar on TWY A2, by the marshaller only in case the technical staff is in full readiness to immediately tow the aircraft into the hangar on stands 27H, 28H.
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.	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 E2 and into the hangar from APN 4 may be carried out under marshalling guidance only.

2.20.3.3 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

AIRCRAFT DE-ICING PROCEDURES

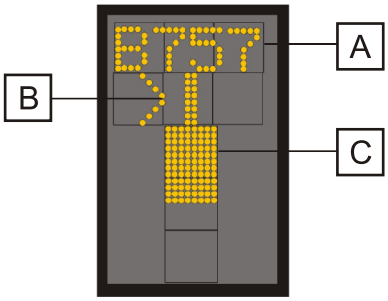
Odladzanie statków powietrznych odbywa się na płycie do odladzania (DP) znajdującej się pomiędzy TWY B3 i B4.	Aircraft are de-iced on the de-icing pad (DP) located near TWYs B3 and B4.
Wkołowanie statków powietrznych na DP jest możliwe wyłącznie drogą TWY B3.	Aircraft may enter the DP only via TWY B3.
Płaszczyzna do odladzania posiada stanowiska nr 51 oraz 52 umożliwiające jednoczesny postój oraz odladzanie dwóch samolotów o rozpiętości skrzydeł do 52 m.	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.
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.	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.
Płaszczyzna posiada światła prowadzenia na stanowiska postojowe, światła wyjazdu z płaszczyzny do odladzania, oznakowanie poziome, pionowe oraz oświetlenie płaszczyzny.	The de-icing pad has aircraft stand manoeuvring guidance lights, de-icing facility exit lights, markings, signs and illumination of the facility.
Załoga statku powietrznego po zgłoszeniu kontrolerowi TWR potrzeby odladzania samodzielnie kołuje na płaszczyznę.	Flight crew shall, after reporting to TWR the need for de-icing, taxi to the de-icing pad without assistance.
Możliwe ustawienie statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł powyżej 52 m, z zachowaniem właściwych odległości bezpieczeństwa, wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.	Aircraft with a maximum wingspan exceeding 52 m may be positioned with adequate safety distances under marshaller guidance only.
Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu odladzania.	After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall be notified by ground personnel of the completion of de-icing.
Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR.	After the de-icing procedure is completed, the flight crew shall follow the instructions of TWR controller.
Wyjątkowo dopuszcza się odladzanie statków powietrznych na stanowisku nr 26.	Exceptionally, aircraft de-icing may be carried out on stand No 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.

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 pozycje azymutalną.

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.

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.

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.

Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia azymutalnego.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangulars on the outer edges of the centre line lead field.

Gdy samolot zostanie prawidłowo zatrzymany, 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.

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach pola prowadzenia azymutalnego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

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.

2.20.3.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Nie można rozpocząć procedury wkołowania na stanowisko postojowe jeżeli system nie jest aktywny lub nie wyświetla się prawidłowy typ statku powietrznego.

The docking procedure into the aircraft stand may not be commenced if the system is inactive or an appropriate aircraft type is not displayed.

Sygnały 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, ustawianie 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 wprowadzania 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.

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.

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.

Jeżeli pilot nie jest pewien informacji wyświetlanych na wyświetlaczu SAFEDOCK, musi natychmiast zatrzymać samolot i uzyskać dodatkowe, rozstrzygające informacje.

If the pilot is unsure of the information shown by the SAFEDOCK system, he must stop the aeroplane immediately and obtain additional decisive information.

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.

In case where no messages are shown on the display or two red rectangulars appear, a system failure is indicated. The aeroplane must be stopped immediately.

2.20.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O WYŻSZEJ LITERZE KODU

OPERATIONS BY HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

Lotnisko Wrocław-Strachowice posiada kod referencyjny 4D ICAO.

Wrocław-Strachowice aerodrome is of code 4D ICAO.

RWY oraz TWY A1, A2, B1, B2, B3, B4, C są przystosowane dla samolotów kodu E oraz F.

The RWY and TWYs A1, A2, B1, B2, B3, B4, C are adapted for code E and F aeroplanes.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu E – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladzania.

Aircraft stands for code E aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Miejsce postojowe dla samolotów o literze kodu F – APN 1, APN 2 oraz płaszczyzna do odladzania.

Aircraft stands for code F aeroplanes – APN 1, APN 2 and de-icing pad.

Operacje samolotów kodu E oraz F są dopuszczalne pod warunkami opisanymi poniżej.

Operations of code E and F aeroplanes are allowed under the conditions described below.

Wszystkie operacje samolotów kodu E oraz F na drogach kołowania, płytach postojowych oraz płaszczyźnie do odladzania wykonywane są obowiązkowo w asyście Follow Me.

Any operations of code E and F aeroplanes on the TWYs, APNs, and de-icing pad shall be carried out with Follow Me assistance.

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). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPWR jako lotnisko zapasowe.

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). The permission is not required for aircraft in emergency situations and those for which the EPWR aerodrome is an alternate.

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

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.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy geometryczny środek podwozia głównego porusza się wzdłuż linii środkowej TWY.

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 cenre line marking.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych.

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	**PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE**	**NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS**
	Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku Wrocław - Strachowice ustala się następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych. Doloty: 1. RWY 29, 2. RWY 11. Odloty: 1. RWY 29, 2. RWY 11.	The following noise abatement runway preference system has been established for Wrocław - Strachowice aerodrome: Arrivals: 1. RWY 29, 2. RWY 11. Departures: 1. RWY 29, 2. RWY 11.
	UWAGA W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)], o ile warunki atmosferyczne (i/lub) techniczne nie są przeszkodą, ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych: Doloty: 1. RWY 11, 2. RWY 29. Odloty: 1. RWY 29, 2. RWY 11.	**NOTE** Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC[1)], weather (and/or) technical conditions permitting, the following runway preference system is in force: Arrivals: 1. RWY 11, 2. RWY 29. Departures: 1. RWY 29, 2. RWY 11.
	Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:	Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:
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;	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)	przy lądowaniu: - gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niz 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;	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 visilibility is less than 3000 m;
c)	podczas startu, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m;	for take-off when the visibility is less than 1900 m;
d)	kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty;	when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;
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).	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).
2.21.2	**PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**	**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**
	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.	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.
	Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać zgodnie ze standardowymi odlotami instrumentalnymi (SID) określonymi w AD 2 EPWR.	Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be performed in accordance with the Standard Instrument Departures specified in 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.	Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible. After departure from RWY 29 left turn should be commenced not earlier than after passing 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.	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.
	W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] lotnisko niedostępne dla statków powietrznych kodu E i F. Ograniczenia nie mają zastosowania dla lotów: HOSP, SAR, HUM, EMER oraz HEAD.	Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC[1)], the aerodrome is not available for Code E and F aircraft. The restrictions do not apply to HOSP, SAR, HUM, EMER and HEAD flights.
	Wykonywanie lotów szkolnych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] jest zabronione.	Training flights are forbidden between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC[1)].
2.21.3	**PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)**	**CONTINUOUS DESCENT APPROACH (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 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.

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.

2.21.4 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

W celu zmniejszenia emisji hałasu, zwłaszcza w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)], 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[1)] na RWY 29, gdy pozwala na to sytuacja w ruchu lotniczym, powinny kołować na APN 1 oraz APN 3 po drodze startowej.

Samoloty lądujące między 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] 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 przedodlotowej.

Zamiary prowadzenia prób silników powinny być zgłoszone pisemnie na adres Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (dyzurny@airport.wroclaw.pl) z podaniem osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie próby.

Miejscem wyznaczonym do prowadzenia prób silników wymagających mocy wyższej niż bieg jałowy jest płyta do odladzania 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)[1)] UTC. Odstępstwa możliwe wyłącznie po uzyskaniu akceptacji zarządzającego lotniskiem Wrocław-Strachowice. Holowanie/kołowanie statków powietrznych na/z płaszczyzny do odladzania 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.

LIMITATION OF NOISE EMISSION

In order to reduce the noise emission, particularly between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)], 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[1)] 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[1)] 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 Aiport 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 (dyzurny@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)[1)] 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.

Na lotnisku Wrocław-Strachowice próby silników na biegu jałowym mogą być wykonywane jedynie w godzinach 0500-2100 (0400-2000)[1)] 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.

1) - patrz GEN 2.1.

At Wrocław-Strachowice aerodrome, engine tests with idle power are to be carried out only between 0500-2100 (0400-2000)[1)] 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.

1) - see GEN 2.1.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

MONITORING THE AVIATION NOISE

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.

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.

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	Krzeptowska	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).

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 aerodrome 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 przesyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Port Lotniczy Wrocław S.A.
ul. Graniczna 190
54-530 Wroclaw
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 Wroclaw
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,
- MTOW 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,

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 maximum landing weight 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,

- 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.

- 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

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie lotniska WROCŁAW (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:

- 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, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1 AIP Polska.

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic in the vicinity of WROCŁAW aerodrome (TMA POZNAŃ SOUTH) the air traffic control unit providing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) 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 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.

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.

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.

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.

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.

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:

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) wyłącznie w porze dziennej,

the flight will be performed during daytime only,

b) z dala od chmur i z widocznością terenu,

the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców - nie mniejsza niż 800 m,

ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters - not less than 800 m,

d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

the ceiling is not less than 600 ft,

e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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.

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.

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

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

W TMA POZNAŃ SOUTH zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Within the POZNAŃ SOUTH TMA, radar approach control service is provided.

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

The Minimum Radar Vectoring Altitudes within the POZNAŃ SOUTH TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see ENR 6.7.3-0.

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).

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).

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.

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.

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.

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:

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:

UWAGA 1:

NOTE 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.

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.

Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

UWAGA 2:

NOTE 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.

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.

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).

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.

W miarę możliwości ATC zapewniać 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.

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.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dolotów na RWY 11 - REP WR602 (GNSS) oraz REP WR492 (VOR), dla dolotów 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 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.

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.

2.22.3.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

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

GENERAL PROCEDURE APPLICABLE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDs AND STARs AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS

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).

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).

Zakazuje się wykonywania podejścia z widocznością z północnym kręgiem na kierunek RWY 29.

It is forbidden to execute a visual approach to RWY 29 involving a northern circling.

2.22.3.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

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.

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.

2.22.3.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A STAR

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

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS:

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.

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.

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.

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.

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. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

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.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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 Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

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.

Załogi śmigłowców na płozach są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR WROCŁAW.

Crews of skid-fitted helicopters are obliged to report on the type of undercarriage upon first contact with WROCŁAW TWR.

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.

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.

Odlot śmigłowców powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez TWR WROCŁAW punktu na trasie lotu.

Helicopters shall depart via the shortest possible route to the first point on the route determined by WROCŁAW TWR.

Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba, że kontroler nakaże inaczej.

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.

2.22.4.1 WYZNACZENIE DROGI KOŁOWANIA W POWIETRZU DLA ŚMIGŁOWCÓW HEMS

ESTABLISHING OF AIR TAXIWAY FOR HEMS HELICOPTERS

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).

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 przeznaczona jest wyłącznie dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

TWY F is intended exclusively for Medical Air Rescue helicopters.

TWY F posiada oznakowanie dzienne oraz nocne zgodnie z przepisami ICAO.

TWY F is equipped with visual aids for day and night use in accordance with ICAO rules.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do startu/po lądowaniu na RWY wykonują podlot do/z bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego drogami kołowania.

For take-off/after landing on the RWY, Medical Air Rescue helicopters shall air taxi along TWYs to/from the Medical Air Rescue base.

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.

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.

2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (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.

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.

2.22.5.1.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF 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.

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.

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.

LVP 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.

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.

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.

2.22.5.1.3 OPIS OPERACJI W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

DESCRIPTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES (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”.

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".

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.

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.

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.

Arriving aircraft will be required by ATC to use RWY 29 and TWYs C and D4 only.

2.22.5.1.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29.

During LVP/LVTO departing aircraft will use RWY 11 and RWY 29.

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

Take-offs are prohibited if the RVR is less than 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.

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.

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.

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.

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.

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 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

2.23.1.1 Migracja ptaków

Bird migration

Przeloty kluczy 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).

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).

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.

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

Warning

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: bociany, szpaki, zające.

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

WILDLIFE ACTIVITY CONTROL AND REPORTING

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.

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.

2.23.3 WSPÓŁRZĘDNE 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 06 34.16 N	016 52 28.86 E		13	51 05 46.94 N	016 53 44.22 E		25	51 06 01.07 N	016 53 55.69 E
2	51 06 33.66 N	016 52 26.82 E		14	51 05 47.32 N	016 53 45.35 E		26	51 06 02.56 N	016 53 56.84 E
3	51 06 25.66 N	016 52 20.70 E		15	51 05 55.19 N	016 53 51.43 E		27	51 06 01.44 N	016 53 57.59 E
4	51 06 23.33 N	016 52 19.51 E		16	51 05 57.82 N	016 53 53.18 E		28	51 05 59.18 N	016 54 04.93 E
5	51 06 17.76 N	016 52 15.23 E		17	51 06 05.31 N	016 53 58.98 E		29	51 05 59.95 N	016 54 06.66 E
6	51 06 17.49 N	016 52 14.97 E		18	51 06 06.87 N	016 53 58.05 E		30	51 06 02.32 N	016 54 08.46 E
7	51 06 15.66 N	016 52 15.98 E		19	51 06 06.70 N	016 53 58.62 E		31	51 06 03.70 N	016 54 08.39 E
8	51 06 15.58 N	016 52 16.38 E		20	51 06 07.16 N	016 54 00.41 E		32	51 06 05.93 N	016 54 01.12 E
9	51 06 07.37 N	016 52 43.28 E		21	51 06 13.98 N	016 54 05.68 E		33	51 06 05.60 N	016 53 59.21 E
10	51 06 07.11 N	016 52 43.92 E		22	51 06 14.49 N	016 54 07.10 E		-	-	-
11	51 05 50.36 N	016 53 16.10 E		23	51 06 14.38 N	016 54 18.79 E		-	-	-
12	51 05 50.06 N	016 53 17.05 E		24	51 06 14.33 N	016 54 23.56 E		-	-	-

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	51 05 59.94 N	016 53 54.81 E		D1	51 05 49.36 N	016 53 46.93 E		-	-	-
C1	51 06 27.29 N	016 52 21.89 E		D4	51 06 21.89 N	016 52 18.40 E		-	-	-

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)
1_A1	51 06 03.27 N	016 53 57.40 E		2_B2	51 06 07.05 N	016 53 57.47 E		3_E2	51 06 02.54 N	016 52 52.70 E
2_A1	51 06 04.91 N	016 53 58.66 E		1_B4	51 05 59.95 N	016 54 06.66 E		1_E3	51 06 06.46 N	016 52 45.17 E
1_A2	51 06 14.38 N	016 54 18.79 E		2_B4	51 06 01.44 N	016 54 01.79 E		1_E4	51 06 15.44 N	016 52 16.83 E
2_A2	51 06 07.78 N	016 54 00.89 E		1_E1	51 05 47.05 N	016 53 43.27 E		1C	51 06 33.02 N	016 52 26.31 E
1_B1	51 06 24.70 N	016 52 59.78 E		1_E2	51 05 51.00 N	016 53 14.87 E		-	-	-
1_B2	51 06 12.89 N	016 53 38.40 E		2_E2	51 05 53.94 N	016 53 09.22 E		-	-	-

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
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPWR 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPWR 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPWR 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPWR 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPWR 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or 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.

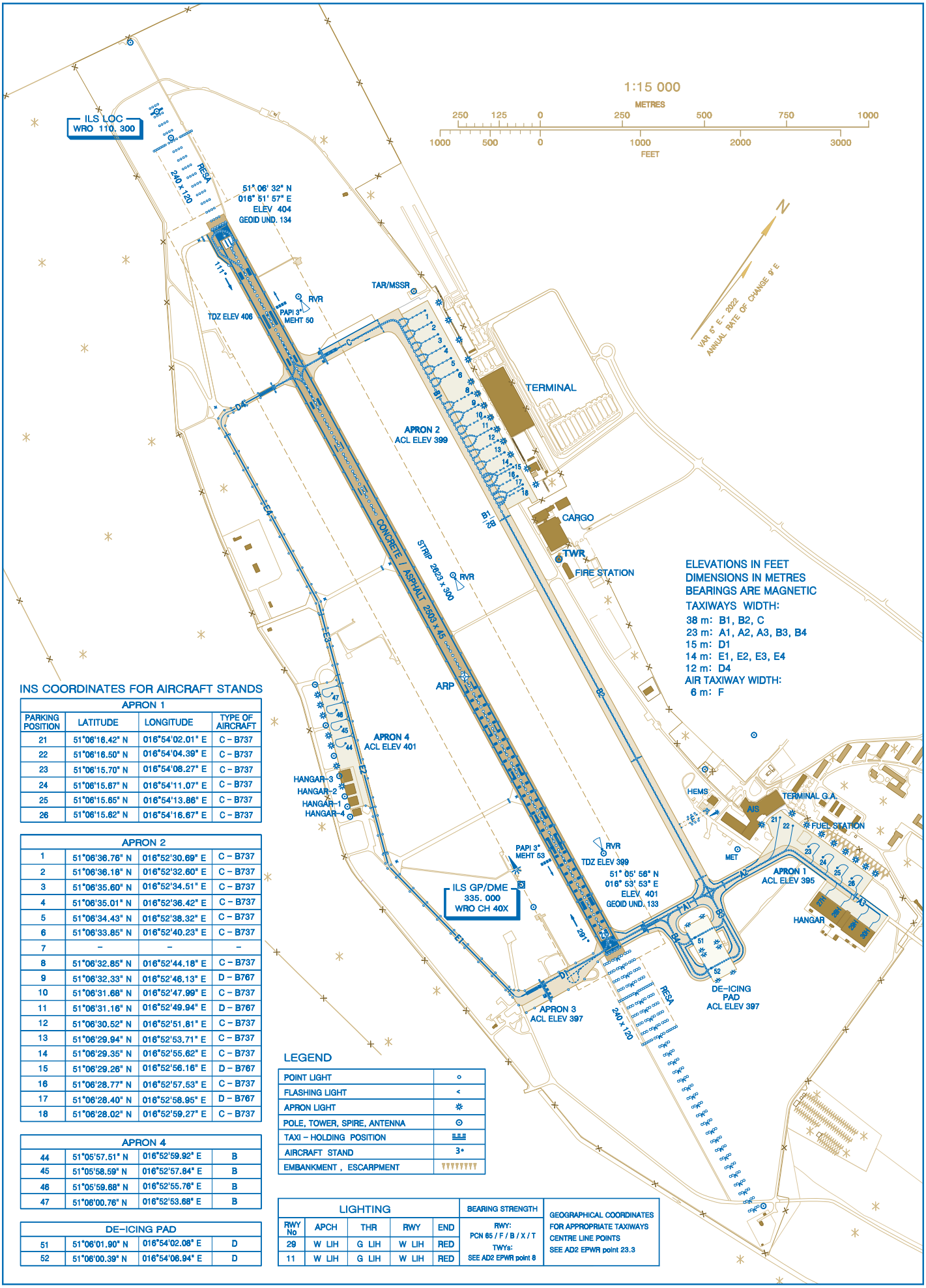
AERODROME CHART – ICAO

51° 06' 10" N
016° 53' 09" E

ELEV 406 ft
GEOID UND. 134

Wrocław TOWER 120.255

Wrocław – Strachowice



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

APRON 1			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
21	51°06'16.42" N	016°54'02.01" E	C – B737
22	51°06'16.50" N	016°54'04.39" E	C – B737
23	51°06'15.70" N	016°54'08.27" E	C – B737
24	51°06'15.67" N	016°54'11.07" E	C – B737
25	51°06'15.65" N	016°54'13.86" E	C – B737
26	51°06'15.62" N	016°54'16.67" E	C – B737

APRON 2			
1	51°06'36.76" N	016°52'30.69" E	C – B737
2	51°06'36.18" N	016°52'32.60" E	C – B737
3	51°06'35.60" N	016°52'34.51" E	C – B737
4	51°06'35.01" N	016°52'36.42" E	C – B737
5	51°06'34.43" N	016°52'38.32" E	C – B737
6	51°06'33.85" N	016°52'40.23" E	C – B737
7	–	–	–
8	51°06'32.85" N	016°52'44.18" E	C – B737
9	51°06'32.33" N	016°52'46.13" E	D – B767
10	51°06'31.68" N	016°52'47.99" E	C – B737
11	51°06'31.16" N	016°52'49.94" E	D – B767
12	51°06'30.52" N	016°52'51.81" E	C – B737
13	51°06'29.94" N	016°52'53.71" E	C – B737
14	51°06'29.35" N	016°52'55.62" E	C – B737
15	51°06'29.26" N	016°52'56.16" E	D – B767
16	51°06'28.77" N	016°52'57.53" E	C – B737
17	51°06'28.40" N	016°52'58.95" E	D – B767
18	51°06'28.02" N	016°52'59.27" E	C – B737

APRON 4			
44	51°05'57.51" N	016°52'59.92" E	B
45	51°05'58.59" N	016°52'57.84" E	B
46	51°05'59.68" N	016°52'55.76" E	B
47	51°06'00.76" N	016°52'53.68" E	B

DE-ICING PAD			
51	51°06'01.90" N	016°54'02.08" E	D
52	51°06'00.39" N	016°54'06.94" E	D

LEGEND

POINT LIGHT	○
FLASHING LIGHT	<
APRON LIGHT	✲
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA	⊙
TAXI – HOLDING POSITION	≡≡≡
AIRCRAFT STAND	3•
EMBANKMENT , ESCARPMENT	▼▼▼▼▼▼▼

LIGHTING					BEARING STRENGTH	GEOGRAPHICAL COORDINATES
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 65 / F / B / X / T TWYs: SEE AD2 EPWR point 8	FOR APPROPRIATE TAXIWAYS CENTRE LINE POINTS SEE AD2 EPWR point 23.3
29	W LIH	G LIH	W LIH	RED		
11	W LIH	G LIH	W LIH	RED		

Correction: ADDED TWY A3, EXPANDED APRON AND HANGAR WITH STANDS 29H, 30H

Port Lotniczy Wrocław S.A.
© 2024 ALL RIGHTS RESERVED

8.	**Tankowanie** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	**Fuelling** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
9.	**Obsługa naziemna** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	**Handling** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
10.	**Ochrona** H24	**Security** H24
11.	**Odladzanie** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	**De-icing** MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
12.	**Uwagi** 1) Patrz GEN 2.1.	**Remarks** 1) See GEN 2.1.

EPZG AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE / HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1.	**Środki załadowcze** podnośnik hydrauliczny (5 t) - 1, wózki bagażowe - 3, przyczepy bagażowe (1 t) - 7, taśmociągi bagażowe - 2, ciągniki bagażowe - 3 (2 x spalinowe, 1 x elektryczny), podnośnik paletowy - 1.	**Cargo-handling facilities** hydraulic lift (5 t) - 1, cargo trucks - 3, trailers for trucks (1 t) -7, luggage conveyor belts -2, baggage trucks -3 (2 x diesel, 1 x electric), pallet truck - 1.
2.	**Rodzaje paliwa i oleju** JET A-1	**Fuel/Oil types** JET A-1
3.	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** JET A-1: 1 cysterna 18000 L.	**Fuelling facilities/Capacity** JET A-1: 1 tank truck 18000 L.
4.	**Urządzenia do odladzania** Kiitokori EFI 2000 - 1	**De-icing facilities** Kiitokori EFI 2000 - 1
5.	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Hangar space for visiting aircraft** NIL
6.	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** NIL	**Repair facilities for visiting aircraft** NIL
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPZG AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW / PASSENGER FACILITIES

1.	**Hotele** Hotele w Zielonej Górze.	**Hotels** Hotels in Zielona Góra.
2.	**Restauracje** Restauracje w Sulechowie i Zielonej Górze.	**Restaurants** Restaurants in Sulechów and Zielona Góra.
3.	**Środki transportu** Taksówki i autobusy PKS. Możliwość wynajmu samochodu.	**Transportation** Taxi and coach buses. Car rental available.
4.	**Pomoc medyczna** Pierwsza pomoc wzywana z miasta.	**Medical facilities** First aid called from city.
5.	**Usługi bankowe i pocztowe** Poczta w miejscowości Babimost.	**Bank and Post office** Post office in Babimost town.
6.	**Informacja turystyczna** Miejska Informacja Turystyczna w Zielonej Górze. Telefon: +48-68-323-2222.	**Tourist office** Tourist Office in Zielona Góra. Phone: +48-68-323-2222.
7.	**Uwagi** NIL	**Remarks** NIL

EPZG AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE / RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, z wyprzedzeniem 24 HR.)	**Aerodrome category for fire fighting** CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, 24 HR in advance.)
2.	**Wyposażenie ratownicze** Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 2, pojazd operacyjny - 1, sprzęt ratowniczy i medyczny na wyposażeniu ratowników kwalifikowanej pierwszej pomocy.	**Rescue equipment** Rescue and fire fighting vehicle - 2, operational vehicle - 1, rescue and medical equipment of qualified first aid personnel.
3.	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** Zarządzający lotniskiem nie posiada sił i środków do usunięcia ACFT z pola ruchu naziemnego lub w jego pobliżu. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSP działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie. Usuwanie unieruchomionych ACFT - B737 lub A320 (max masa 55 ton) zależy od okoliczności zdarzenia.	**Capability for removal of disabled aircraft** The aerodrome administrator has neither forces or measures to remove ACFT from the movement area or its vicinity. Depending on the needs, the aerodrome administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Fire Service operating at Warsaw Chopin Airport. Removal of disabled ACFT – B737 or A320 (max. mass 55 tonnes) depends on the circumstances of the incident.

Loty techniczne w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od ZIELONA GÓRA TWR, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Technical flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

Telefoniczne zgłoszenie powinno nastąpić w dniu wykonywania lotu w godzinach aktywności CTR, lub w uzasadnionych przypadkach w dniu poprzedzającym planowany lot.

The phone notification shall be made on the day of flight within the CTR operation hours or, in justified cases, on the day prior to the planned flight.

2.22.3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

LOW VISIBILITY OPERATIONS

W czasie ograniczonej widzialności starty i lądowania ACFT są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

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

Warning

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, 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 sarny.

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

Wildlife control and reporting

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, odłów, 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 systemu “ECCAIRS” przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Animal activity control in the aerodrome manoeuvering 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 (manoeuvering 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 “ECCAIRS” system 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 według wskazań przyrządów (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	RNP 1 (GNSS) RWY 06/24	RNP 1 (GNSS) RWY 06/24
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - 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.

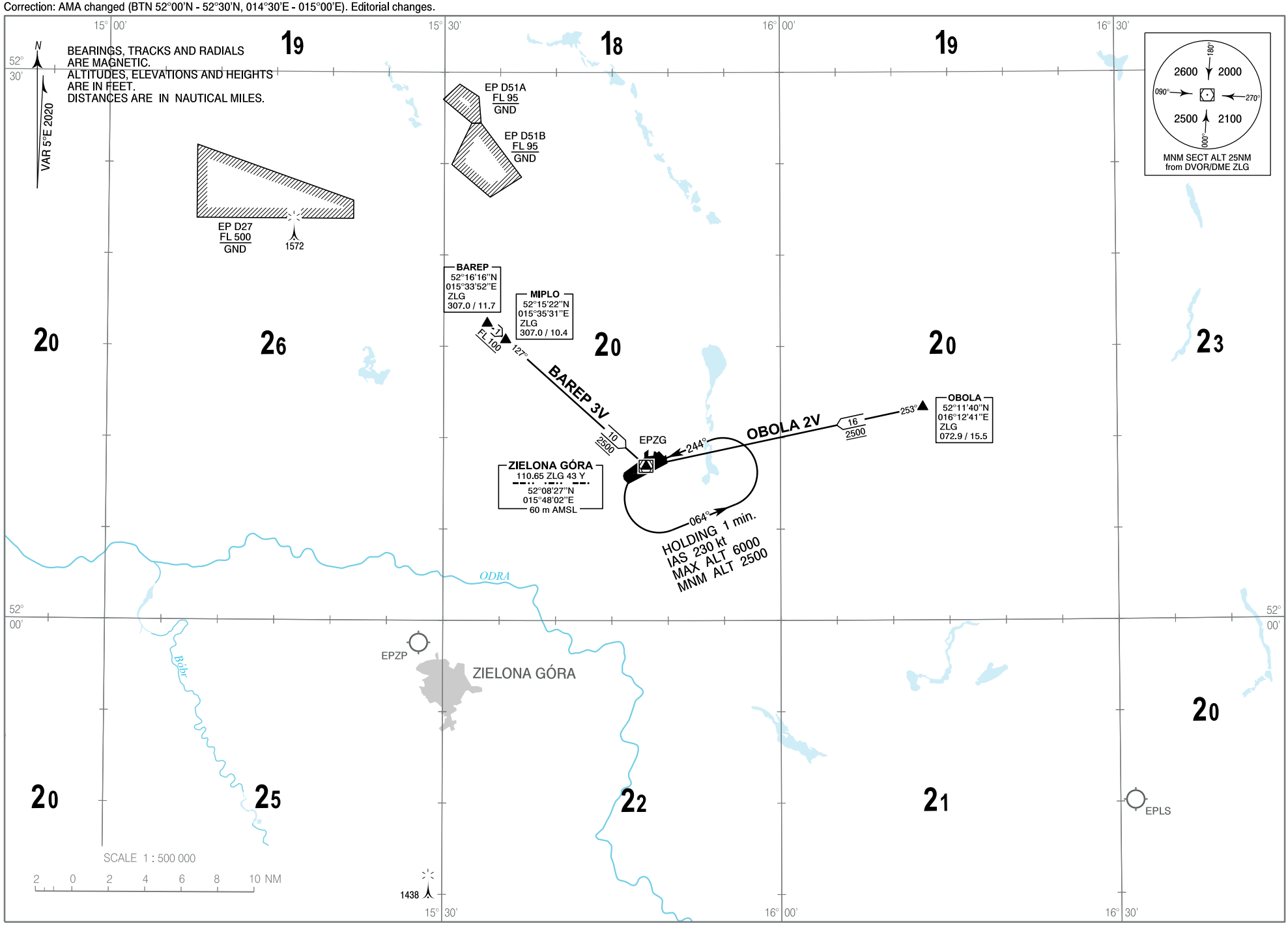
Correction: AMA changed (BTN 52°00'N - 52°30'N, 014°30'E - 015°00'E). Editorial changes.

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH 128.925
Zielona Góra TOWER 118.755
FIS Poznań 126.300

Zielona Góra - Babimost
RWY 06 / 24



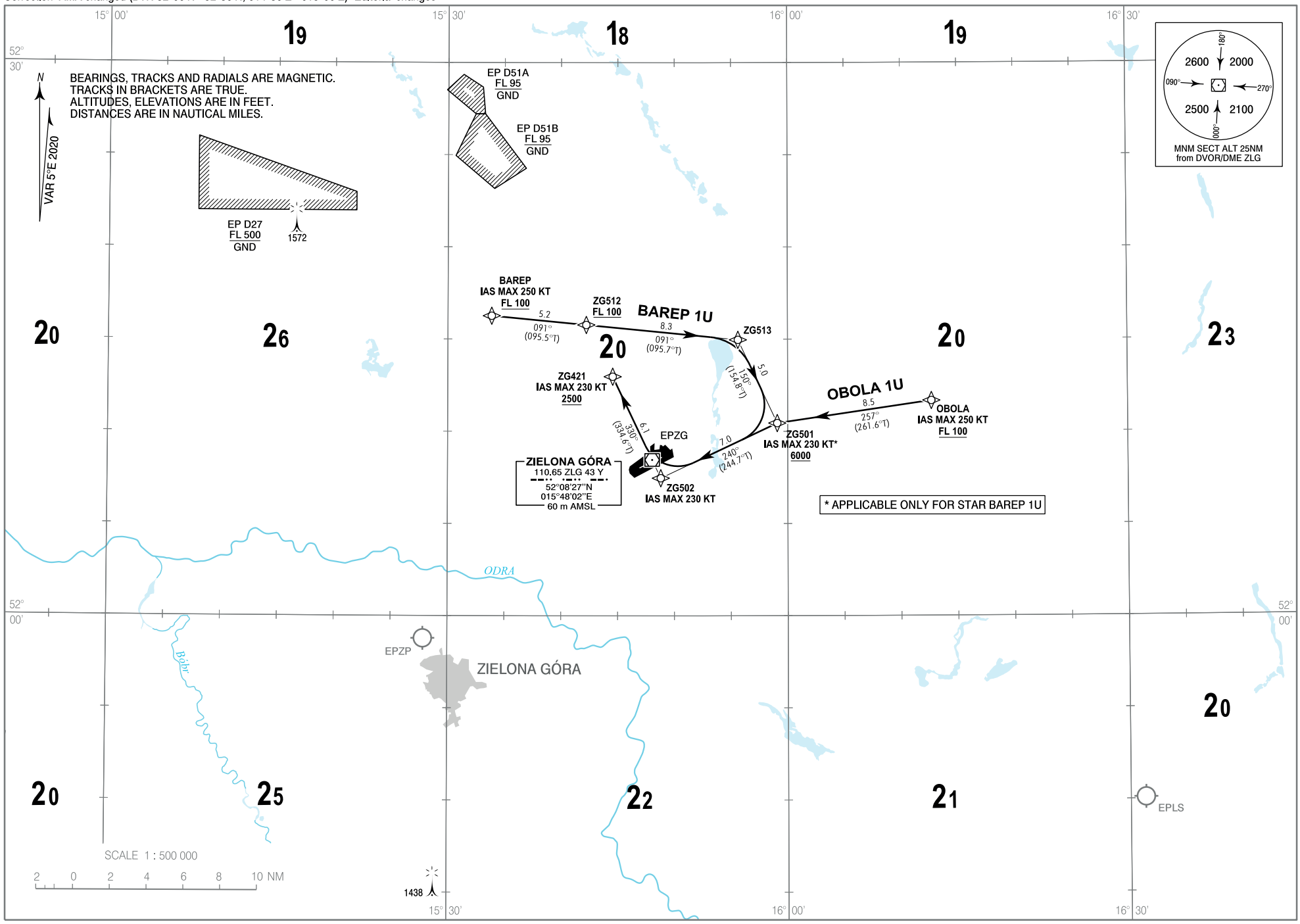
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: AMA changed (BTN 52°00'N - 52°30'N, 014°30'E - 015°00'E). Editorial changes.

RNP 1 (GNSS) STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Zielona Góra - Babimost
RWY 06 / 24



Poznań APPROACH 128.925
Zielona Góra TOWER 118.755
FIS Poznań 126.300

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

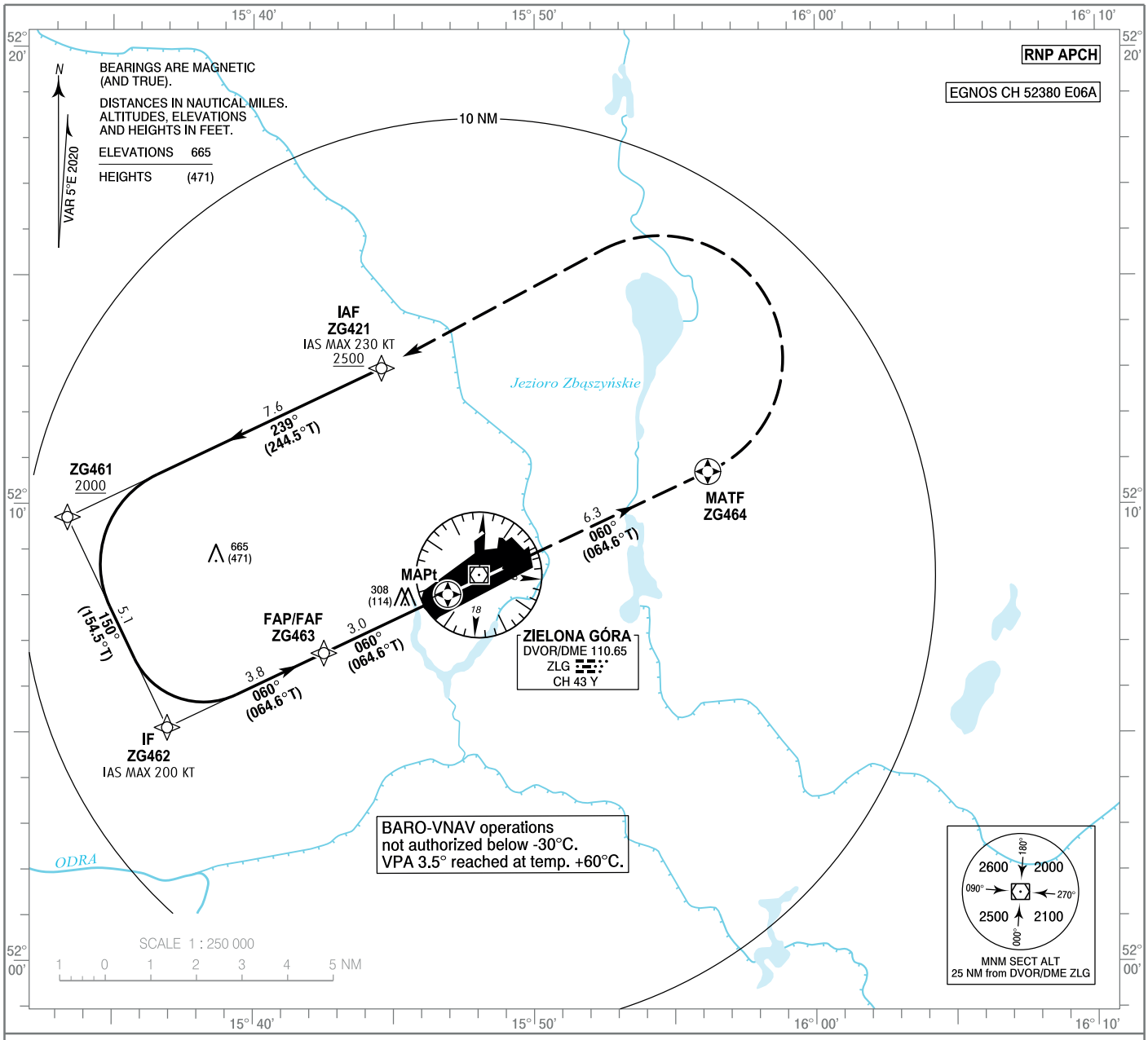
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 194 ft
THR RWY 06 ELEV 194 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

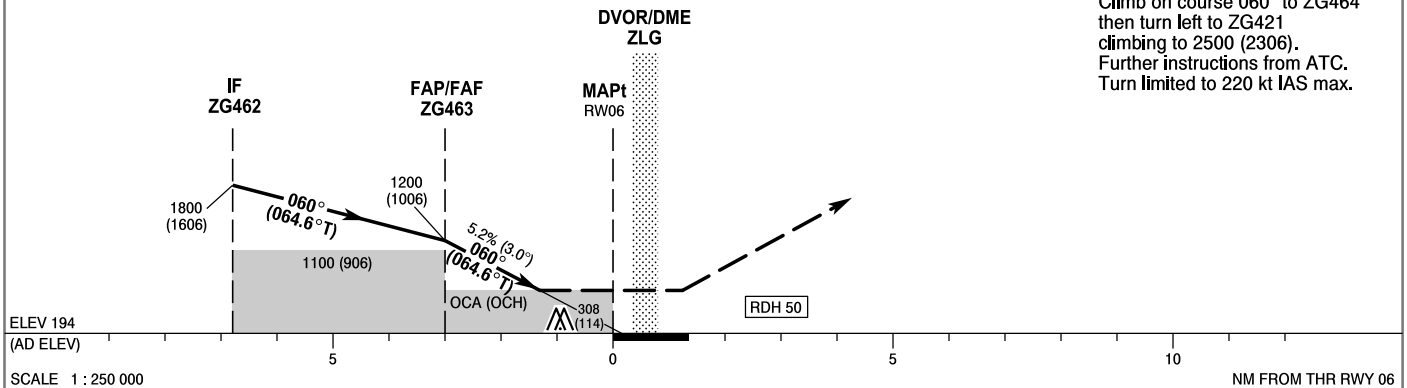
Poznań APPROACH	128.925
Zielona Góra TOWER	118.755
FIS Poznań	126.300

Zielona Góra - Babimost
RNP
RWY 06 (CAT A/B/C/D)

Correction: Obstacles changed. OCA (OCH) changed.



TRANSITION ALTITUDE 6500



MISSED APPROACH

Climb on course 060° to ZG464 then turn left to ZG421 climbing to 2500 (2306). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LNAV	660 (466)	660 (466)	660 (466)	660 (466)
	LNAV / VNAV	440 (246)	450 (256)	460 (266)	470 (276)
	LPV	394 (200)	406 (212)	414 (220)	425 (231)
Circling		680 (486)	750 (556)	960 (766)	1060 (866)

Distance FAF - MAPt 3.0 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	2 : 16	1 : 49	1 : 31	1 : 18	1 : 08	1 : 01
Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950

Final approach distance/altitude (height)			
Distance	3	2	1
Altitude (height)	1200 (1006)	890 (696)	570 (376)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY