



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 85/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

30 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

09 AUG 2025

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB

1. **TERMIN**

30 JUL - 09 AUG 2025

2. **CZAS (UTC)**

Czas aktywności: 0900 - SS

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. **REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW**

Granice poziome:

1.	54 28 00 N	017 00 00 E
2.	54 03 09 N	021 25 55 E
3.	52 50 00 N	022 15 00 E
4.	52 23 00 N	019 45 00 E
5.	52 36 00 N	015 52 00 E
1.	54 28 00 N	017 00 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

Uwaga: Rejon lotów nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

4. **STREFY CZASOWO REZERWOWANE**

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów szybowców. W czasie aktywności stref - przestrzeń klasy G. Wlot do stref możliwy jest wyłącznie po uzgodnieniu z organizatorem.

EPTR728

Granice poziome:

1.	54 10 43 N	017 49 37 E
2.	53 49 20 N	018 31 32 E
3.	53 44 47 N	018 40 00 E
4.	53 41 43 N	018 26 19 E
5.	54 08 28 N	017 30 16 E
1.	54 10 43 N	017 49 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL
Górna granica: FL 85

EPTR729

Granice poziome:

1.	54 10 43 N	017 49 37 E
2.	54 08 28 N	017 30 16 E
3.	54 13 27 N	017 26 56 E
4.	54 18 31 N	017 25 37 E
1.	54 10 43 N	017 49 37 E

INTERNATIONAL GLIDING CHAMPIONSHIPS - CLUB CLASS

DATE

30 JUL - 09 AUG 2025

TIME (UTC)

Activity time: 0900 - SS

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

1.	54 28 00 N	017 00 00 E
2.	54 03 09 N	021 25 55 E
3.	52 50 00 N	022 15 00 E
4.	52 23 00 N	019 45 00 E
5.	52 36 00 N	015 52 00 E
1.	54 28 00 N	017 00 00 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

Remark: The flights area is not subject to request in AMC Poland.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding gliding flights. During the activity time of the areas - Class G airspace. Entry into the areas possible only upon agreement with the organiser.

EPTR728

Lateral limits:

1.	54 10 43 N	017 49 37 E
2.	53 49 20 N	018 31 32 E
3.	53 44 47 N	018 40 00 E
4.	53 41 43 N	018 26 19 E
5.	54 08 28 N	017 30 16 E
1.	54 10 43 N	017 49 37 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

EPTR729

Lateral limits:

1.	54 10 43 N	017 49 37 E
2.	54 08 28 N	017 30 16 E
3.	54 13 27 N	017 26 56 E
4.	54 18 31 N	017 25 37 E
1.	54 10 43 N	017 49 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4500 ft AMSL
Górna granica: FL 85

5. ORGANIZATOR

Aeroklub Nadwiślański
Tel: +48-56-468-1832
Tel. kom.: +48-607-092-600, +48-601-598-859

6. INFORMACJE DODATKOWE

- 6.1 Strefy EPTR728 - 729 są wydzielone w przestrzeni odpowiedzialności APP GDAŃSK.
- 6.2 Strefy EPTR728 - 729 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1.
- 6.3 Wykorzystanie stref EPTR728 - 729 AMC Polska ma obowiązek uzgodnić nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP GDAŃSK, tel.: +48-58-340-7475.
- 6.4 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach zawodów mają obowiązek omijania stref EPP, aktywnych TMA, CTR, CTA, MCTR/ MTMA, EPD oraz EPTS, EPTR i tymczasowych EPR opublikowanych w NOTAM lub Suplemencie do AIP Polska.
- 6.5 Loty statków powietrznych w strefach EPTR728 - 729 powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 6.6 Podczas lotów szybowców AMC Polska ograniczy dla lotnictwa wojskowego dostępność stałych stref EPTS, EPTR oraz tras MRT w przedziale wysokości GND – FL 95 w godz. 09.00 – SS w rejonie intensywnych lotów szybowców.
- 6.7 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców oraz rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR728 - 729 będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733-35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

Vertical limits:

Lower limit: 4500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

ORGANISER

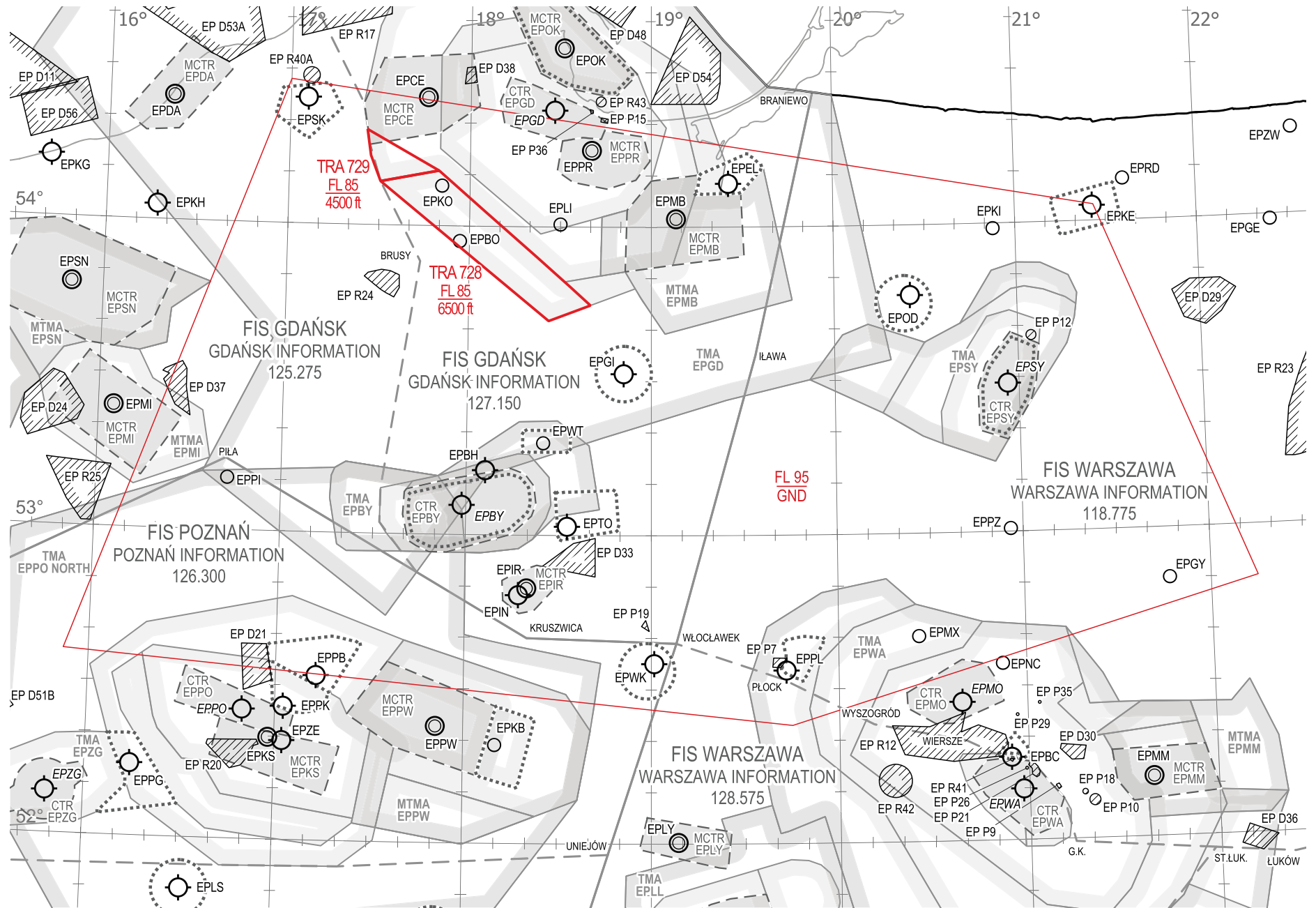
Nadwiślański Aero Club
Phone: +48-56-468-1832
Mobile: +48-607-092-600, +48-601-598-859

ADDITIONAL INFORMATION

- EPTR728 - 729 areas are segregated within the area of responsibility of GDAŃSK APP.
- EPTR728 - 729 areas are to be requested and activated in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.
- AMC Poland coordinates the use of the EPTR728 - 729 areas not later than 1 HR prior to the commencement of flights with GDAŃSK APP controller, phone: +48-58-340-7475.
- Crews of gliders participating in the competition are to avoid active: EPP, TMA, CTR, CTA, MCTR/ MTMA, EPD, EPTS, EPTR and temporary EPR published in NOTAM or AIP Supplement.
- Flights of aircraft within EPTR728 - 729 areas should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles (at speed not greater than 250 kt IAS) in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.
- During glider flights, AMC Poland will limit the availability of EPTS, EPTR areas and MRT routes for military aviation in the altitude range GND - FL 95 between 0900 and SS within the intensive gliding area.
- Detailed information on glider flights and the actual activity time of the EPTR728-729 areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 12 JUN 2025

AIRAC SUP 85/25

Obowiązuje od / Effective from 30 JUL 2025

FIS SECTORS

AIRAC SUP 86/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

15 APR 2026

SZKOLENIE LOTNICZE UAV - 9. ŁÓDZKIEJ BRYGADY OBRONY TERYTORIALNEJ

1. TERMIN

10 JUL 2025 - 15 APR 2026

2. CZAS (UTC)

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

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów szkoleniowych UAV. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR310

Granice poziome:

1.	51 35 52 N	018 37 19 E
2.	51 43 07 N	018 49 28 E
3.	51 52 14 N	018 49 04 E
4.	51 56 42 N	018 29 42 E
5.	51 37 31 N	018 28 27 E
1.	51 35 52 N	018 37 19 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR311

Granice poziome:

1.	51 56 42 N	018 29 42 E
2.	52 01 16 N	018 09 25 E
3.	51 51 45 N	018 05 45 E
4.	51 39 01 N	018 19 10 E
5.	51 37 31 N	018 28 27 E
1.	51 56 42 N	018 29 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca 9. Łódzkiej Brygady Obrony Terytorialnej

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR310 - 311 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS POZNAŃ i FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR310 - 311 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji przez organizatora lotów UAV w AMC Polska tel.: +48-792-190-776, +48-516-756-066, +48-726-122-694.

UAV FLIGHT TRAINING OF 9TH ŁÓDZKA TERRITORIAL DEFENCE BRIGADE

DATE

10 JUL 2025 - 15 APR 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding UAV training flights.
Unclassified airspace.

EPTR310

Lateral limits:

1.	51 35 52 N	018 37 19 E
2.	51 43 07 N	018 49 28 E
3.	51 52 14 N	018 49 04 E
4.	51 56 42 N	018 29 42 E
5.	51 37 31 N	018 28 27 E
1.	51 35 52 N	018 37 19 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR311

Lateral limits:

1.	51 56 42 N	018 29 42 E
2.	52 01 16 N	018 09 25 E
3.	51 51 45 N	018 05 45 E
4.	51 39 01 N	018 19 10 E
5.	51 37 31 N	018 28 27 E
1.	51 56 42 N	018 29 42 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

ORGANISER

Commander of the 9th Łódzka Territorial Defence Brigade

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR310 - 311 areas are segregated from the area of responsibility of POZNAŃ FIS and WARSZAWA FIS.

EPTR310 - 311 areas are to be requested and activated/deactivated by the UAV flight organiser, phone: +48-792-190-776, +48-516-756-066, +48-726-122-694 in AMC Poland.

- 5.3 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku statków powietrznych oraz 150 m w przypadku wiroplątów;
 - bufor pionowy: 500 ft.
- 5.4 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach EPTR310 - 311 będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora.
- 5.5 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się systemu Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nagle 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.
- 5.6 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.7 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefach (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności stref.
- 5.8 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.9 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” lub „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzielone strefy należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.
- 5.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

The flight organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffer (adequate for the UAV type used):

- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing;

- vertical buffer: 500 ft.

Unmanned aerial vehicles conducting flights within the EPTR310 - 311 areas will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator.

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 of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- battery/fuel depletion time;
- 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.

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

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

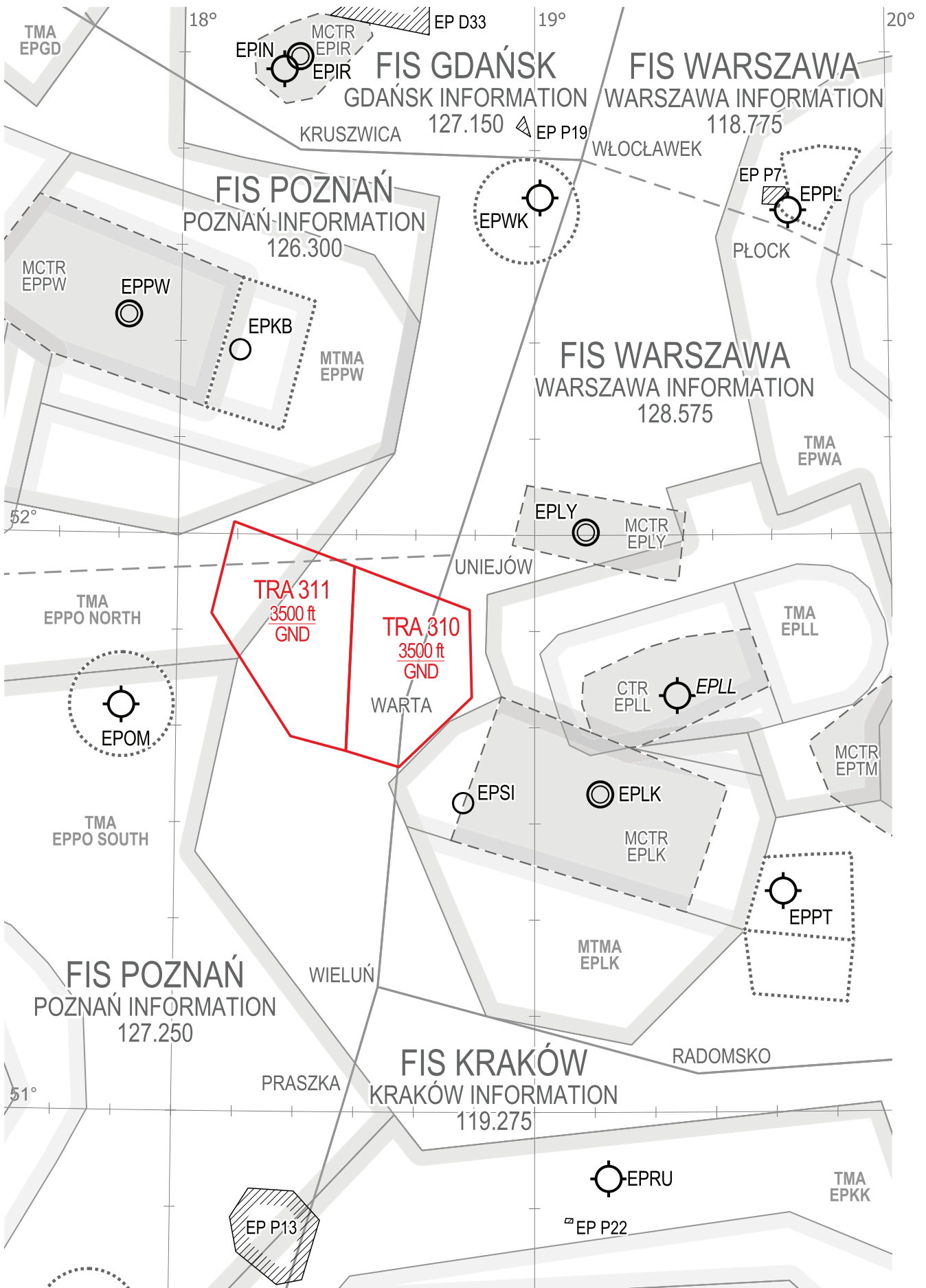
At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the areas as quickly as possible.

Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the areas are to be coordinated directly with the organiser.

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

See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

AIRAC SUP 87/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from
10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to
07 AUG 2025 EST

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

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

I.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Cybernetyki
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż2 zlokalizowany 664 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1767 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 739 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1795 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 675 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1742 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 684 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1760 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 725 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1775 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S4 zlokalizowany 723 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1757 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż2:	52 10 29,50 N	020 59 48,70 E
Ż3:	52 10 29,30 N	020 59 52,90 E
S1:	52 10 28,60 N	020 59 48,70 E
S2:	52 10 29,00 N	020 59 49,50 E
S3:	52 10 28,90 N	020 59 51,80 E
S4:	52 10 28,40 N	020 59 51,30 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 167,50 m/549,53 ft AMSL
S3: 177,50 m/582,34 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż2, S1, S2: do 30 JUN 2025,
Ż3, S3, S4: do 31 JUL 2025.

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME

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

I.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
PANSA arrangement: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Cybernetyki
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż2 located 664 m before THR 29 measuring along RCL and 1767 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3 located 739 m before THR 29 measuring along RCL and 1795 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 675 m before THR 29 measuring along RCL and 1742 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 684 m before THR 29 measuring along RCL and 1760 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 725 m before THR 29 measuring along RCL and 1775 m to the right of RWY 29 approach path,
S4 located 723 m before THR 29 measuring along RCL and 1757 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż2:	52 10 29.50 N	020 59 48.70 E
Ż3:	52 10 29.30 N	020 59 52.90 E
S1:	52 10 28.60 N	020 59 48.70 E
S2:	52 10 29.00 N	020 59 49.50 E
S3:	52 10 28.90 N	020 59 51.80 E
S4:	52 10 28.40 N	020 59 51.30 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż3: 167.50 m/549.53 ft AMSL
S3: 177.50 m/582.34 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż2, S1, S2: till 30 JUN 2025,
Ż3, S3, S4: till 31 JUL 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dienne – TAK, nocne – TAK,
S1: dienne – TAK, nocne – TAK,
S2: dienne – TAK, nocne – TAK,
S3: dienne – TAK, nocne – TAK,
S4: dienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.75.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.179.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

al. Krakowska 201
Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 870 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 351 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 13,00 N 020 57 15,90 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 145,50 m/477,36 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.79.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1967 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 39 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1874 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 54 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż3 zlokalizowany 1958 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 15 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 39,50 N 020 56 34,00 E
Ż2: 52 11 37,10 N 020 56 37,00 E
Ż3: 52 11 38,90 N 020 56 33,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,10 m/499,01 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 15 FEB 2025,
Ż2: do 09 OCT 2025,
Ż3: do 11 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dienne – TAK, nocne – TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES,
S1: day – YES, night – YES,
S2: day – YES, night – YES,
S3: day – YES, night – YES,
S4: day – YES, night – YES.

II.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.75.2024
PANSA arrangement: OSK.633.179.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

al. Krakowska 201
OLS location: transition layer.
Location relative to approach path:
Ż1 located 870 m before THR 15 measuring along RCL and 351 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 11 13.00 N 020 57 15.90 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 145.50 m/477.36 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 AUG 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

III.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.79.2024
PANSA arrangement: OSK.633.191.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1, Ż2 and Ż3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Łopuszańska 36
OLS location: RWY 15 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 1967 m before THR 15 measuring along RCL and 39 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1874 m before THR 15 measuring along RCL and 54 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż3 located 1958 m before THR 15 measuring along RCL and 15 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 11 39.50 N 020 56 34.00 E
Ż2: 52 11 37.10 N 020 56 37.00 E
Ż3: 52 11 38.90 N 020 56 33.10 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 152.10 m/499.01 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1: till 15 FEB 2025,
Ż2: till 09 OCT 2025,
Ż3: till 11 NOV 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,
Ż2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

- IV.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.94.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.218.2024.1.LW
 - Opis:**
Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.
 - Lokalizacja:**
ul. Wschodu Słońca
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2654 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 148 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 12 00,78 N 020 56 21,92 E
 - Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż1: 154,40 m/506,56 ft AMSL
 - Przewidywany czas pracy:**
do 17 OCT 2025.
 - Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- V.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.88.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.212.2024.1.LW
 - Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.
 - Lokalizacja:**
ul. Postępu 4A
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 568 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1496 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 615 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1478 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 589 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1451 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.
Współrzędne:
Ż1/S1: 52 10 22,80 N 020 59 38,20 E
S2: 52 10 21,60 N 020 59 40,00 E
Ż3: 52 10 21,20 N 020 59 38,20 E
 - Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż3: 164,50 m/539,69 ft AMSL
S1: 166,00 m/544,61 ft AMSL
 - Przewidywany czas pracy:**
Ż1/S1: do 30 SEP 2025,
S2: do 30 SEP 2025,
Ż3: do 31 OCT 2025.
 - Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- VI.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.87.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.206.2024.1.LW
 - Opis:**
Dźwig mobilny S1 (4 punkty współrzędnych) stanowi przeszkodę lotniczą.

- IV.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.94.2024
PANSAs arrangement: OSK.633.218.2024.1.LW
- Description:**
Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
- Location:**
ul. Wschodu Słońca
OLS location: RWY 15 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 2654 m before THR 15 measuring along RCL and 148 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 12 00.78 N 020 56 21.92 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż1: 154.40 m/506.56 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 17 OCT 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1: day – YES, night – YES.

- V.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.88.2024
PANSAs arrangement: OSK.633.212.2024.1.LW
- Description:**
Construction cranes Ż1 and Ż3 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Postępu 4A
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 568 m before THR 29 measuring along RCL and 1496 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 615 m before THR 29 measuring along RCL and 1478 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3 located 589 m before THR 29 measuring along RCL and 1451 m to the right of RWY 29 approach path.
Coordinates:
Ż1/S1: 52 10 22.80 N 020 59 38.20 E
S2: 52 10 21.60 N 020 59 40.00 E
Ż3: 52 10 21.20 N 020 59 38.20 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż3: 164.50 m/539.69 ft AMSL
S1: 166.00 m/544.61 ft AMSL
- Expected time of operation:**
Ż1/S1: till 30 SEP 2025,
S2: till 30 SEP 2025,
Ż3: till 31 OCT 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1/S1: day – YES, night – YES,
S2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

- VI.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.87.2024
PANSAs arrangement: OSK.633.206.2024.1.LW
- Description:**
Mobile crane S1 (4 coordinate points) is an aeronautical obstacle.

3. Lokalizacja:

ul. Kinetyczna

Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa/podejścia RWY 33.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

S1 (1) zlokalizowany 1268 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 323 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,

S1 (2) zlokalizowany 1424 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 268 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,

S1 (3) zlokalizowany 1454 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 355 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,

S1 (4) zlokalizowany 1298 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 410 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

S1 (1): 52 08 35,40 N 020 58 53,40 E

S1 (2): 52 08 31,80 N 020 58 59,80 E

S1 (3): 52 08 29,60 N 020 58 56,50 E

S1 (4): 52 08 33,20 N 020 58 50,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

S1: 140,00 m/459,31 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 01 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.97.2024

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.228.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki, dz. 15/13, ob. 2-07-21

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1/S1 zlokalizowane 2780 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 201 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 12 05,20 N 020 56 21,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 157,40 m/516,40 ft AMSL

S1: 163,40 m/536,08 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 01 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.105.2024

Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.19.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Solińska 19B, C, D

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

S1 zlokalizowany 654 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1814 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

S1: 52 11 29,30 N 020 58 29,10 E

Location:

ul. Kinetyczna

OLS location: transition layer/RWY 33 approach surface.

Location relative to approach path:

S1 (1) located 1268 m before THR 33 measuring along RCL and 323 m to the left of RWY 33 approach path,

S1 (2) located 1424 m before THR 33 measuring along RCL and 268 m to the left of RWY 33 approach path,

S1 (3) located 1454 m before THR 33 measuring along RCL and 355 m to the left of RWY 33 approach path,

S1 (4) located 1298 m before THR 33 measuring along RCL and 410 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

S1 (1): 52 08 35.40 N 020 58 53.40 E

S1 (2): 52 08 31.80 N 020 58 59.80 E

S1 (3): 52 08 29.60 N 020 58 56.50 E

S1 (4): 52 08 33.20 N 020 58 50.10 E

Elevations:

Maximum elevation:

S1: 140.00 m/459.31 ft AMSL

Expected time of operation:

till 01 AUG 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

VII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.97.2024

PANSA arrangement: OSK.633.228.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki, plot No 15/13, 2-07-21

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1/S1 located 2780 m before THR 15 measuring along RCL and 201 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 12 05.20 N 020 56 21.20 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 157.40 m/516.40 ft AMSL

S1: 163.40 m/536.08 ft AMSL

Expected time of operation:

till 01 NOV 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

VIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.105.2024

PANSA arrangement: OHP.633.19.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Solińska 19B, C, D

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

S1 located 654 m before THR 15 measuring along RCL and 1814 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

S1: 52 11 29.30 N 020 58 29.10 E

- 4. Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
S1: 179,13 m/587,69 ft AMSL
- 5. Przewidywany czas pracy:**
do 09 OCT 2025.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

- 1. Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.6.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.6.2025.1.LW
- 2. Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.
- 3. Lokalizacja:**
ul. Arakowa, Zamienie
Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 3621 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2947 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.
Ż2/S2 zlokalizowane 3616 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 3007 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.
Ż3/S3 zlokalizowany 3557 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2949 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.
Współrzędne:
S1: 52 06 48,10 N 020 57 50,40 E
Ż2/S2: 52 06 47,30 N 020 57 47,50 E
Ż3/S3: 52 06 49,90 N 020 57 48,70 E

- 4. Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż2: 165 m/541,33 ft AMSL
S2: 173 m/567,58 ft AMSL
- 5. Przewidywany czas pracy:**
S1: do 23 JAN 2026,
Ż2/S2: do 23 JAN 2026,
Ż3/S3: do 24 JAN 2026.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

X.

- 1. Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.10.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.7.2025.1.LW
- 2. Opis:**
Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.
- 3. Lokalizacja:**
Al. Jerozolimskie 200
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2544 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1080 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 38,8 N 020 55 27,7 E
- 4. Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,42 m/500,06 ft AMSL
- 5. Przewidywany czas pracy:**
do 10 FEB 2026.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- Elevations:**
Maximum elevation:
S1: 179.13 m/587.69 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 09 OCT 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
S1: day – YES, night – YES.

IX.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.6.2025
PANSА arrangement: OHP.633.6.2025.1.LW
- Description:**
Construction crane Ż2 and Ż3 and mobile crane S1, S2 and S3 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Arakowa, Zamienie
OLS location: conical surface.
Location relative to approach path:
S1 located 3621 m before THR 33 measuring along RCL and 2947 m to the left of RWY 33 approach path.
Ż2/S2 located 3616 m before THR 33 measuring along RCL and 3007 m to the left of RWY 33 approach path.
Ż3/S3 located 3557 m before THR 33 measuring along RCL and 2949 m to the left of RWY 33 approach path.
Coordinates:
S1: 52 06 48.10 N 020 57 50.40 E
Ż2/S2: 52 06 47.30 N 020 57 47.50 E
Ż3/S3: 52 06 49.90 N 020 57 48.70 E

- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż2: 165 m/541.33 ft AMSL
S2: 173 m/567.58 ft AMSL
- Expected time of operation:**
S1: till 23 JAN 2026,
Ż2/S2: till 23 JAN 2026,
Ż3/S3: till 24 JAN 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES,
Ż3/S3: day – YES, night – YES.

X.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.10.2025
PANSА arrangement: OHP.633.7.2025.1.LW
- Description:**
Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
- Location:**
Al. Jerozolimskie 200
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 2544 m before THR 15 measuring along RCL and 1080 m to the right of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 11 38.8 N 020 55 27.7 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż1: 152.42 m/500.06 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 10 FEB 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1: day – YES, night – YES.

- XI.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.22.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.22.2025.1.LW
 - Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2 stanowią przeszkody lotnicze.
 - Lokalizacja:**
ul. Pieskowa Skala
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 29.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1402 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 149 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 1389 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 189 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2 zlokalizowany 1381 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 205 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 1389 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 189 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.
Współrzędne:
Ż1: 52 09 31,9 N 020 59 48,7 E
S1: 52 09 33,3 N 020 59 48,9 E
Ż2: 52 09 33,9 N 020 59 48,9 E
S2: 52 09 33,3 N 020 59 48,9 E
 - Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż2: 140,37 m/460,53 ft AMSL
S2: 150,37 m/493,33 ft AMSL
 - Przewidywany czas pracy:**
do 28 FEB 2026.
 - Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- XII.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.16.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.7.2025.2.LW
 - Opis:**
Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.
 - Lokalizacja:**
ul. Krańcowa 65/67
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 2595 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1098 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
S1: 52 11 40,0 N 020 55 25,6 E
 - Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
S1: 172,70 m/566,59 ft AMSL
 - Przewidywany czas pracy:**
do 10 MAR 2026.
 - Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- XIII.**
- Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.51.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.51.2024.4.LW
 - Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż3 i Ż4 stanowią przeszkody lotnicze.

- XI.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.22.2025
PANSA arrangement: OHP.633.22.2025.1.LW
- Description:**
Construction cranes Ż1, Ż2 and mobile cranes S1, S2 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Pieskowa Skala
OLS location: RWY 29 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 1402 m before THR 29 measuring along RCL and 149 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 1389 m before THR 29 measuring along RCL and 189 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 1381 m before THR 29 measuring along RCL and 205 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 1389 m before THR 29 measuring along RCL and 189 m to the right of RWY 29 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 09 31.9 N 020 59 48.7 E
S1: 52 09 33.3 N 020 59 48.9 E
Ż2: 52 09 33.9 N 020 59 48.9 E
S2: 52 09 33.3 N 020 59 48.9 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż2: 140.37 m/460.53 ft AMSL
S2: 150.37 m/493.33 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 28 FEB 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES.

- XII.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.16.2025
PANSA arrangement: OHP.633.7.2025.2.LW
- Description:**
Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.
- Location:**
ul. Krańcowa 65/67
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
S1 located 2595 m before THR 15 measuring along RCL and 1098 m to the right of RWY 15 approach path.
Coordinates:
S1: 52 11 40.0 N 020 55 25.6 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
S1: 172.70 m/566.59 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 10 MAR 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
S1: day – YES, night – YES.

- XIII.**
- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.51.2025
PANSA arrangement: OHP.633.51.2024.4.LW
- Description:**
Construction cranes Ż3 and Ż4 are aeronautical obstacles.

- 3. Lokalizacja:**
ul. Łopuszańska 47
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż3 zlokalizowany 1710 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Ż4 zlokalizowany 1770 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.
Współrzędne:
Ż3: 52 11 31,6 N 020 56 38,5 E
Ż4: 52 11 33,3 N 020 56 37,1 E
- 4. Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż3: 152,00 m/498,68 ft AMSL
- 5. Przewidywany czas pracy:**
do 05 MAY 2026.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

- Location:**
ul. Łopuszańska 47
OLS location: RWY 15 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż3 located 1710 m before THR 15 measuring along RCL and 2 m to the right of RWY 15 approach path.
Ż4 located 1770 m before THR 15 measuring along RCL and 1 m to the right of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż3: 52 11 31.6 N 020 56 38.5 E
Ż4: 52 11 33.3 N 020 56 37.1 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż3: 152.00 m/498.68 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 05 MAY 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż3: day – YES, night – YES,
Ż4: day – YES, night – YES.

XIV.

- 1. Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.36.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.19.2025.1.LW
- 2. Opis:**
Pompa do betonu PB oraz dźwig mobilny S2 stanowią przeszkody lotnicze.
- 3. Lokalizacja:**
al. Krakowska 90
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S2/PB zlokalizowane 623 m przed THR 11 mierząc wzdłuż RCL i 1388 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 11.
Współrzędne:
S2/PB: 52 09 44,8 N 020 55 48,0 E
- 4. Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
S2/PB: 178,50 m/585,62 ft AMSL
- 5. Przewidywany czas pracy:**
do 01 MAR 2027.
- 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
S2/PB: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIV.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.36.2025
PANSAs arrangement: OHP.633.19.2025.1.LW
- Description:**
Concrete pump PB and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.
- Location:**
al. Krakowska 90
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
S2/PB located 623 m before THR 11 measuring along RCL and 1388 m to the right of RWY 11 approach path.
Coordinates:
S2/PB: 52 09 44.8 N 020 55 48.0 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
S2/PB: 178.50 m/585.62 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 01 MAR 2027.
- Obstacle marking/lighting:**
S2/PB: day – YES, night – YES.

XV.

- 1. Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.48.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.60.2025.1.LW
- 2. Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.
- 3. Lokalizacja:**
ul. Wołoska 5
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 566 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2548 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2 zlokalizowany 588 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2582 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 536 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2596 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 567 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2559 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 607 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2553 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,

XV.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.48.2025
PANSAs arrangement: OHP.633.60.2025.1.LW
- Description:**
Construction cranes Ż1 and Ż2 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Wołoska 5
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 566 m before THR 29 measuring along RCL and 2548 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 588 m before THR 29 measuring along RCL and 2582 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 536 m before THR 29 measuring along RCL and 2596 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 567 m before THR 29 measuring along RCL and 2559 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 607 m before THR 29 measuring along RCL and 2553 m to the right of RWY 29 approach path,

S4 zlokalizowany 589 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2593 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 10 53,8 N 021 00 01,1 E
Ż2: 52 10 54,5 N 021 00 02,9 E
S1: 52 10 55,6 N 021 00 00,7 E
S2: 52 10 54,1 N 021 00 01,4 E
S3: 52 10 53,4 N 021 00 03,2 E
S4: 52 10 54,8 N 021 00 03,2 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż2: 170,00 m/557,74 ft AMSL
S2: 177,00 m/580,70 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 DEC 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 71/25.

- KONIEC -

S4 located 589 m before THR 29 measuring along RCL and 2593 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 10 53.8 N 021 00 01.1 E
Ż2: 52 10 54.5 N 021 00 02.9 E
S1: 52 10 55.6 N 021 00 00.7 E
S2: 52 10 54.1 N 021 00 01.4 E
S3: 52 10 53.4 N 021 00 03.2 E
S4: 52 10 54.8 N 021 00 03.2 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż2: 170.00 m/557.74 ft AMSL
S2: 177.00 m/580.70 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 DEC 2026.

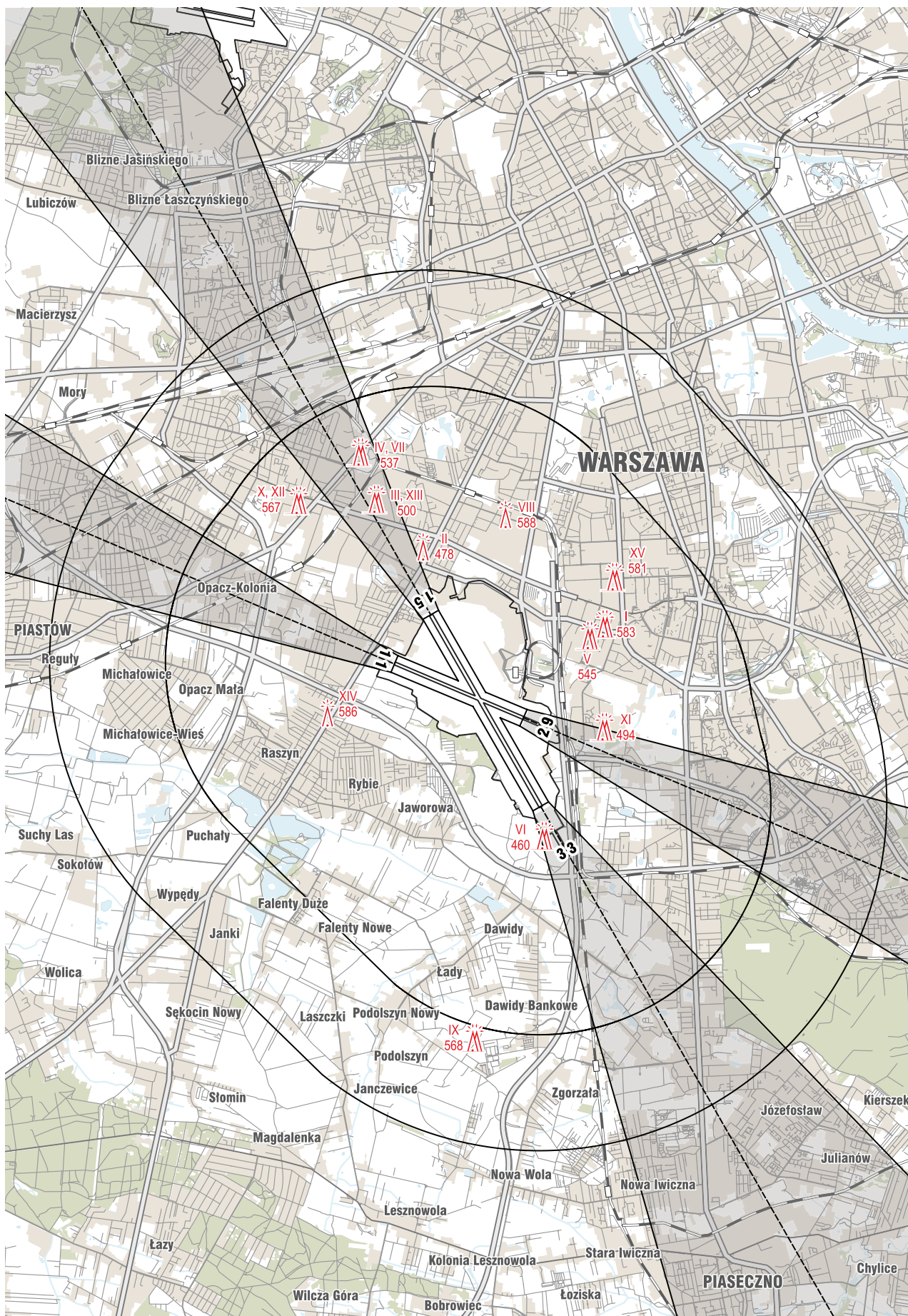
Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES,
S3: day – YES, night – YES,
S4: day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 71/25.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
583 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 88/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

07 AUG 2025

Obowiązuje do / Effective to

15 APR 2026

SZKOLENIE UAV W REJONIE RZESZOWA

1. TERMIN

07 AUG 2025 - 15 APR 2026

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia lotów szkoleniowych UAV. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR453

Granice poziome:

1. 49 59 36 N	022 17 07 E
2. 49 59 36 N	022 18 47 E
3. 49 58 09 N	022 18 47 E
4. 49 58 09 N	022 16 58 E
1. 49 59 36 N	022 17 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	2000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR LOTÓW

Dowódca 3. Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej. Numer telefonu do organizatora dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefa EPTR453 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS KRAKÓW.
- Strefa EPTR500 posiada priorytet nad strefą EPTR453.
- Strefa EPTR453 podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt 8 i 9.1 przez organizatora w AMC Polska.
- Wlot do strefy EPTR453 możliwy po uzyskaniu zgody organizatora.
- Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
 - bufor poziomy: 500 m w przypadku stalopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplatów;
 - bufor pionowy: 500 ft.
- Bezałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefie EPTR453 będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora.

UAV TRAINING IN THE VICINITY OF RZESZÓW

DATE

07 AUG 2025 - 15 APR 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

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

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for purposes of safeguarding UAV training flights. Unclassified airspace.

EPTR453

Lateral limits:

1. 49 59 36 N	022 17 07 E
2. 49 59 36 N	022 18 47 E
3. 49 58 09 N	022 18 47 E
4. 49 58 09 N	022 16 58 E
1. 49 59 36 N	022 17 07 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	2000 ft AMSL

FLIGHTS ORGANISER

Commander of 3th Podkarpacka Territorial Defence Brigade. Phone number to the organiser available in AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

- EPTR453 area is segregated from the area of responsibility of KRAKÓW FIS.
- EPTR500 area has priority over EPTR453 area.
- EPTR453 area is to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1, points 8 and 9.1 in AMC Poland.
- Entry into the EPTR453 area is possible only upon permission from the organiser. The flight organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffer (adequate for the UAV type used):
- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing;
 - vertical buffer: 500 ft.
- Unmanned aerial vehicles conducting flights within the EPTR453 area will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator.

- 5.7 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się systemu Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nagle 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.
- 5.8 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.9 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.
- 5.10 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.11 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” lub „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, FFR i MEDEVAC w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.
- 5.12 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

- 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 of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
 - time when the contact with UAV was lost;
 - battery/fuel depletion time;
 - 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.

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

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

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

Entries of “GARDA” or “RATOWNIK” flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, FFR and MEDEVAC status flights into the area are to be coordinated directly with the organiser.

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

See: graphical Appendix.

- END -



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 89/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

30 JUN 2026 EST

WPROWADZENIE NOWEJ POPRZECZKI ZATRZYMANIA NA TWY Z5 NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) wprowadzono nowe pośrednie miejsce oczekiwania na TWY Z5 przed TWY Z3.

Współrzędne:

52 10 35,64 N 020 58 15,98 E

Patrz: załącznik graficzny.

NEW STOP BAR AT TWY Z5 AT CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME INTRODUCED

At Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome new intermediate holding position located on TWY Z5 before TWY Z3 has been introduced.

Coordinates:

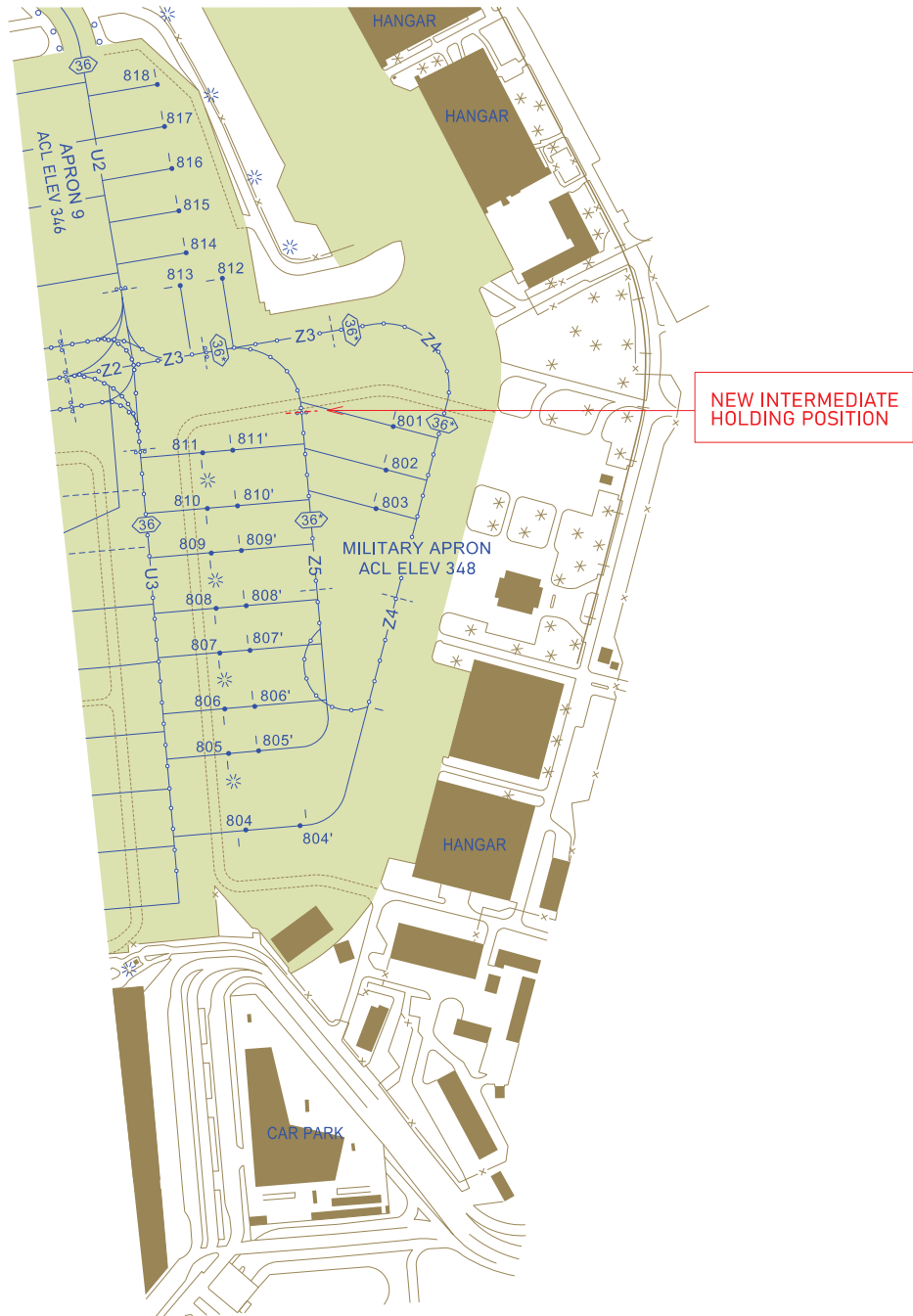
52 10 35.64 N 020 58 15.98 E

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -

APPENDIX A



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS: 23 m WIDE

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
MILITARY APRON		
801	52°10'36.17" N	020°58'19.30" E
802	52°10'35.19" N	020°58'19.69" E
803	52°10'34.30" N	020°58'19.92" E
804	52°10'26.41" N	020°58'20.20" E
804'	52°10'26.99" N	020°58'21.98" E
805	52°10'27.85" N	020°58'18.50" E
805'	52°10'28.18" N	020°58'19.48" E
806	52°10'28.75" N	020°58'17.72" E
806'	52°10'29.07" N	020°58'18.70" E
807	52°10'29.87" N	020°58'16.73" E
807'	52°10'30.20" N	020°58'17.72" E
808	52°10'30.77" N	020°58'15.95" E
808'	52°10'31.10" N	020°58'16.93" E
809	52°10'31.88" N	020°58'14.98" E
809'	52°10'32.21" N	020°58'15.96" E
810	52°10'32.78" N	020°58'14.19" E
810'	52°10'33.11" N	020°58'15.18" E
811	52°10'33.90" N	020°58'13.21" E
811'	52°10'34.22" N	020°58'14.20" E
APRON 9		
812	52°10'37.72" N	020°58'11.33" E
813	52°10'37.19" N	020°58'10.00" E
814	52°10'37.93" N	020°58'09.72" E
815	52°10'38.74" N	020°58'08.86" E
816	52°10'39.56" N	020°58'08.00" E
817	52°10'40.37" N	020°58'07.14" E
818	52°10'41.18" N	020°58'06.28" E

LEGEND	
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	◦
APRON LIGHT	✱
TAXI - HOLDING POSITION	⊞
EMBANKMENT	▬▬▬▬▬▬
MAX WINGSPAN e.g. 65 m, LIMITED ENTRY	⬠ 65
TAXIING ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 36 m WITH FOLLOW ME ASSISTANCE ONLY WHEN STANDS 801,802,803,812,813 OCCUPIED. MAX WINGSPAN 65 m, LIMITED ENTRY	⬠ 36
BEARING STRENGTH	APNs: see AD2 EPWA point 2.8

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 90/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

07 AUG 2025

Obowiązuje do / Effective to

15 APR 2026

SZKOLENIE LOTNICZE UAV 18. STOŁECZNEJ BRYGADY OBRONY TERYTORIALNEJ

1. TERMIN I CZAS (UTC)

07 AUG 2025 – 15 APR 2026, w godz. 1500 - 0200.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni.

2. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby szkolenia lotniczego UAV.
W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR448

Granice poziome:

1.	52 30 13 N	021 17 46 E
2.	52 26 15 N	021 29 01 E
3.	52 26 15 N	021 35 54 E
4.	52 19 46 N	021 20 04 E
5.	52 26 20 N	021 09 25 E
1.	52 30 13 N	021 17 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2000 ft AMSL

EPTR449

Granice poziome:

1.	52 36 44 N	021 40 45 E
2.	52 36 44 N	021 54 58 E
3.	52 25 59 N	021 51 34 E
4.	52 23 50 N	021 50 23 E
5.	52 23 48 N	021 37 39 E
1.	52 36 44 N	021 40 45 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2000 ft AMSL

3. ORGANIZATOR:

Dowódca 18. Stołecznej Brygady Obrony Terytorialnej.
Tel. kom.: +48-884-745-765

4. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefy EPTR448 - 449 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.
- Strefy EPTR448 - 449 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt 9.1 przez organizatora.
- Wlot do stref EPTR448 - 449 możliwy jedynie po uzyskaniu zgody organizatora.

UAV FLIGHT TRAINING OF 18TH CAPITAL TERRITORIAL DEFENCE BRIGADE

DATE AND TIME (UTC)

07 AUG 2025 – 15 APR 2026, between 1500 - 0200.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of the UAV flight training. During activity time of the areas - unclassified airspace.

EPTR448

Lateral limits:

1.	52 30 13 N	021 17 46 E
2.	52 26 15 N	021 29 01 E
3.	52 26 15 N	021 35 54 E
4.	52 19 46 N	021 20 04 E
5.	52 26 20 N	021 09 25 E
1.	52 30 13 N	021 17 46 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2000 ft AMSL

EPTR449

Lateral limits:

1.	52 36 44 N	021 40 45 E
2.	52 36 44 N	021 54 58 E
3.	52 25 59 N	021 51 34 E
4.	52 23 50 N	021 50 23 E
5.	52 23 48 N	021 37 39 E
1.	52 36 44 N	021 40 45 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2000 ft AMSL

ORGANISER

Commander of 18th Capital Territorial Defence Brigade.
Mobile: +48-884-745-765

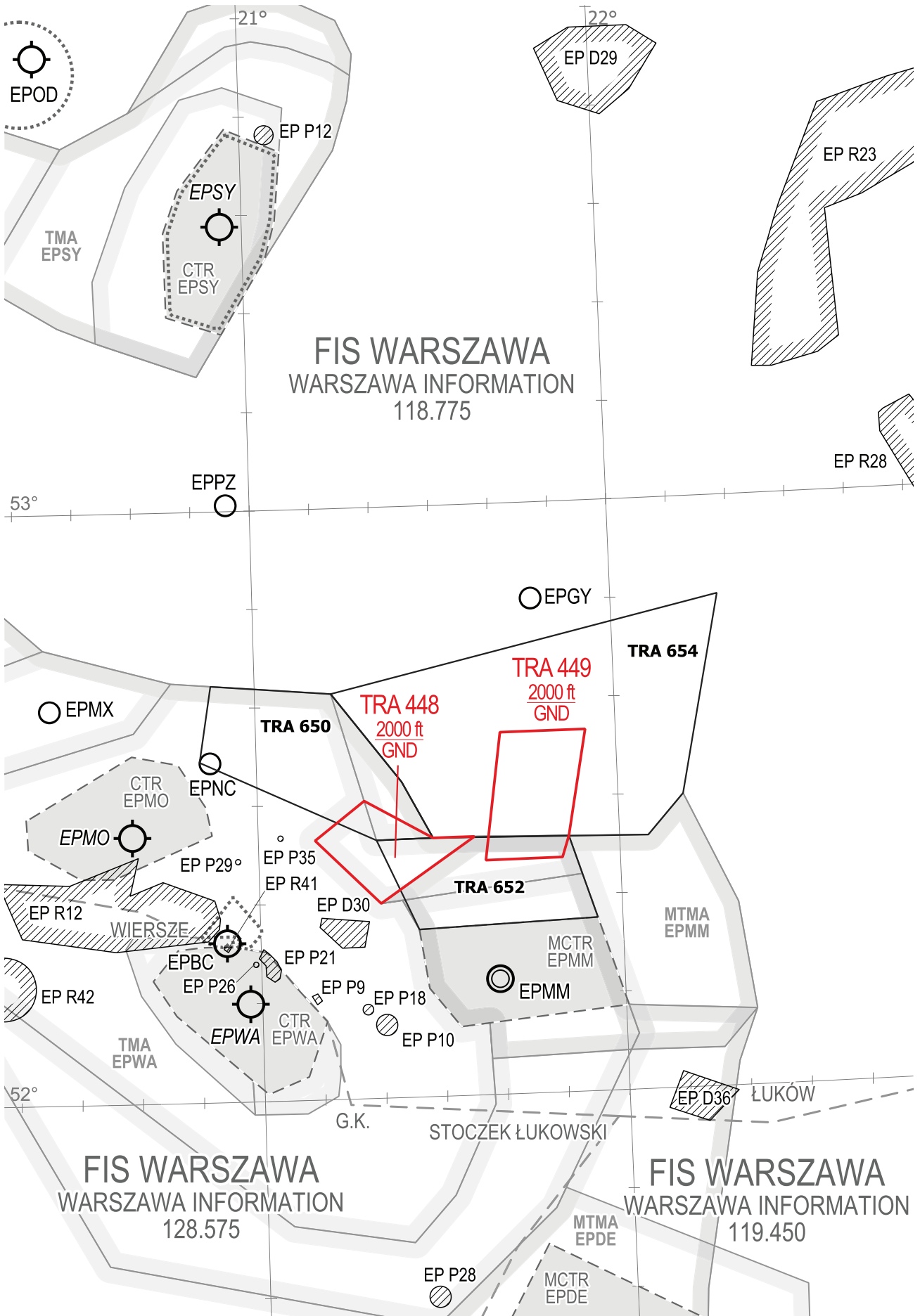
ADDITIONAL INFORMATION

EPTR448 - 449 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS.
EPTR448 - 449 areas are to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1, point 9.1.
Entry into the EPTR448 - 449 areas is possible only upon permission from the organiser.

- | | |
|--|--|
| <p>4.4 Loty wewnątrz stref należy wykonywać zgodnie z zapisami AIP Polska ENR 5.2.1.</p> <p>4.5 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” lub „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzielone strefy należy koordynować z organizatorem.</p> <p>4.6 Miejsce startu i lądowania: w obrębie stref.</p> <p>4.7 Strefy EPTR650, EPTR652 oraz EPTR654 posiadają priorytet nad strefami EPTR448 - 449.</p> <p>4.8 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stalopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplątów;
- bufor pionowy: 500 ft.</p> <p>4.9 Bezałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora.</p> <p>4.10 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się systemu Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nagle 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.</p> <p>4.11 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.</p> <p>4.12 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefach (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności stref. Właściwy numer jest obowiązkowo podawany do AMC Polska w momencie rozpoczęcia procedury aktywacji stref.</p> <p>4.13 Na żądanie AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.</p> <p>4.14 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.</p> <p>Patrz: załącznik graficzny.</p> | <p>Flights within the areas are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.</p> <p>Entries of “GARDA” or “RATOWNIK” flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the areas are to be coordinated with the organiser.</p> <p>Take-off and landing site: within the areas.</p> <p>EPTR650, EPTR652 and EPTR654 areas have priority over EPTR448 - 449 areas.</p> <p>The organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffer (adequate for the UAV type used):</p> <ul style="list-style-type: none">- horizontal buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing;- vertical buffer: 500 ft. <p>Unmanned aerial vehicles conducting flights within the areas will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator.</p> <p>In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the FailSafe/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:</p> <ul style="list-style-type: none">- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;- time when the contact with UAV was lost;- battery/fuel depletion time;- 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. <p>In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.</p> <p>The areas user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other airspace users and the person responsible for flights carried out within the areas (e.g. flights organiser or designated contact person) who will be available during the areas activity time. The relevant number is obligatorily submitted to AMC Poland at the start of areas activation procedure.</p> <p>At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.</p> <p>Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.</p> <p>See: graphical Appendix.</p> |
|--|--|

- 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 91/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

13 MAY 2026

SZKOLENIE LOTNICZE 1. SKRZYDŁA LOTNICTWA TAKTYCZNEGO

1. **TERMIN**

10 JUL 2025 - 13 MAY 2026

2. **CZAS (UTC)**

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni w ciągu roku.

3. **STREFA CZASOWO REZERWOWANA**

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby szkolenia lotniczego. W czasie aktywności strefy – przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do strefy możliwy jedynie po uzyskaniu zgody organizatora.

EPTR400

Granice poziome:

1. 53 58 57 N 015 34 37 E
2. 53 59 30 N 015 44 39 E
3. 53 48 06 N 016 35 12 E
4. 53 34 59 N 016 04 22 E
5. 53 35 36 N 015 55 36 E
6. 53 34 19 N 015 47 56 E
7. 53 28 25 N 015 40 22 E
8. 53 43 14 N 015 23 27 E
1. 53 58 57 N 015 34 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

4. **ORGANIZATOR**

Dowódca 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego

5. **INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefa EPTR400 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.
- 5.2 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefie EPTR400 będą utrzymywały łączność radiową z właściwym terytorialnie Ośrodkiem Dowodzenia i Naprowadzania (ODN).
- 5.3 Przelot statków powietrznych z lotnisk bazowania do strefy EPTR400 wykonywany będzie po trasach zawartych w FPL.
- 5.4 Strefa EPTR400 będzie zamawiana, aktywowana i dezaktywowana w AMC Polska przez MIL ARO EPMI zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska.
- 5.5 Strefa EPTR400 posiada priorytet nad MRT28, MRT60, MRT61, MRT86, MRT87, MRT88 oraz MRT93.
- 5.6 Strefa EPTR51A posiada priorytet nad strefą EPTR400.

FLIGHT TRAINING OF THE 1ST TACTICAL AIR WING

DATE

10 JUL 2025 - 13 MAY 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

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

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for the purposes of flight training. During activity time of the area – unclassified airspace. Entry into the area is possible only upon permission from the organiser.

EPTR400

Lateral limits:

1. 53 58 57 N 015 34 37 E
2. 53 59 30 N 015 44 39 E
3. 53 48 06 N 016 35 12 E
4. 53 34 59 N 016 04 22 E
5. 53 35 36 N 015 55 36 E
6. 53 34 19 N 015 47 56 E
7. 53 28 25 N 015 40 22 E
8. 53 43 14 N 015 23 27 E
1. 53 58 57 N 015 34 37 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

ORGANISER

Commander of the 1st Tactical Air Wing

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR400 area is segregated from the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

Crews of aircraft performing flights within EPTR400 area are to maintain radio communication with territorially relevant Control and Reporting Centre (CRC).

Flights of aircraft from airbases to EPTR400 area are to be performed on routes included in the FPL.

EPTR400 area will be requested, activated and deactivated in AMC Poland by EPMI ARO MIL in accordance with procedures for requesting airspace elements, published in AIP Poland.

EPTR400 area has priority over MRT28, MRT60, MRT61, MRT86, MRT87, MRT 88 and MRT93.

EPTR51A area has a priority over EPTR400 area.

5.7 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS/ innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (np. organizatorem lotów lub osobą wyznaczoną do kontaktu), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy. Właściwy numer jest obowiązkowo podawany do AMC Polska w momencie rozpoczęcia procedury aktywacji strefy.

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

Patrz: załącznik graficzny.

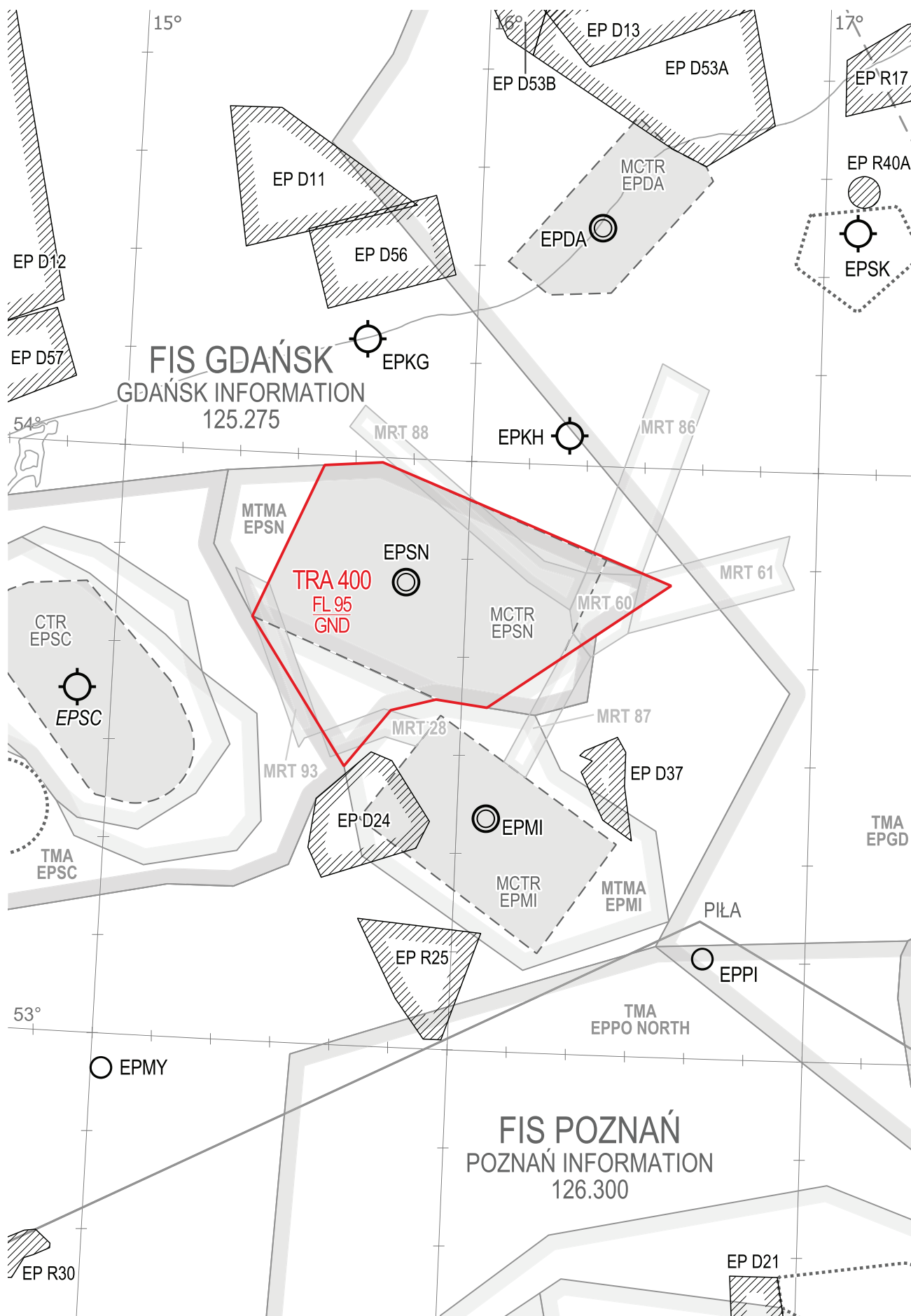
The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other airspace users and the person responsible for flights carried out within the area (e.g. flights organiser or designated contact person) who will be available during the period of the area activity. The relevant number is obligatorily submitted to AMC Poland at the beginning of area activation procedure.

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

See: graphical Appendix.

- 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 92/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

24 AUG 2025

1. ZGRUPOWANIE TRENINGOWE PILOTÓW SZYBOWCOWYCH
2. 15. MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE 15-METROWEJ
3. 53. MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

1. TERMINY

1. 31 MAY – 15 JUN 2025
2. 12 – 27 JUL 2025
3. 09 – 24 AUG 2025

2. CZAS (UTC)

Planowany czas aktywności: 0900 - SS.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW

Granice poziome:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E
2. 53 10 08 N 016 42 31 E
3. 54 05 00 N 021 23 00 E
4. 50 24 00 N 021 44 00 E
5. 50 03 00 N 017 46 22 E

dalej na północ wzdłuż granicy państwa do punktu:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

Uwaga:

Rejon lotów nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

4. STREFY CZASOWO REZERWOWANE W TMA POZNAŃ NORTH (EPTR711 – 714, EPTR717), MCTR/MTMA EPPW (EPTR716, EPTR719 – 721) ORAZ MCTR EPLY (EPTR715)

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów szybowców. W czasie aktywności stref – przestrzeń klasy G. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody organizatora mistrzostw.

EPTR711

Granice poziome:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 08 37 N 016 43 29 E
3. 52 05 06 N 017 19 19 E
4. 52 07 27 N 017 26 24 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E

1. TRAINING CAMP OF GLIDER PILOTS
2. 15TH INTERNATIONAL POLISH GLIDING CHAMPIONSHIPS IN THE 15-METRE CLASS
3. 53RD INTERNATIONAL JUNIOR POLISH GLIDING CHAMPIONSHIPS

DATES

1. 31 MAY – 15 JUN 2025
2. 12 – 27 JUL 2025
3. 09 – 24 AUG 2025

TIME (UTC)

Planned activity time: 0900 - SS.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E
2. 53 10 08 N 016 42 31 E
3. 54 05 00 N 021 23 00 E
4. 50 24 00 N 021 44 00 E
5. 50 03 00 N 017 46 22 E

then north along the state border to the point:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

Remark:

The flying area is not subject to reserving in AMC Poland.

TEMPORARY RESERVED AREAS WITHIN POZNAŃ NORTH TMA (EPTR711 – 714, EPTR717), EPPW MCTR/MTMA (EPTR716, EPTR719 – 721) AND EPLY MCTR (EPTR715)

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding the glider flights. During the activity time of the areas - class G airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser of the championships.

EPTR711

Lateral limits:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 08 37 N 016 43 29 E
3. 52 05 06 N 017 19 19 E
4. 52 07 27 N 017 26 24 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E

6. 51 58 59 N 017 15 46 E
7. 52 01 49 N 016 39 00 E
8. 52 06 28 N 016 29 47 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Granice pionowe:

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

EPTR712

Granice poziome:

1. 52 18 48 N 016 16 54 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 31 27 N 016 07 51 E
4. 52 33 31 N 016 12 31 E
1. 52 18 48 N 016 16 54 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Granica górna: 6500 ft AMSL

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 28 (EPPO) i RWY 29 (EPKS).

EPTR713

Granice poziome:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 06 28 N 016 29 47 E
3. 52 01 49 N 016 39 00 E
4. 51 58 59 N 017 15 46 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
7. 52 00 17 N 017 31 55 E
8. 51 55 02 N 017 21 00 E
9. 51 54 43 N 016 43 44 E
10. 52 07 05 N 016 15 21 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL
Granica górna: FL 85

EPTR714

Granice poziome:

1. 52 31 27 N 016 07 51 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 09 22 N 016 26 50 E
4. 52 07 05 N 016 15 21 E
5. 52 10 57 N 016 13 11 E
6. 52 19 28 N 016 07 12 E
7. 52 32 54 N 016 00 43 E
1. 52 31 27 N 016 07 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL
Granica górna: FL 85

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 28 (EPPO) i RWY 29 (EPKS).

EPTR715

Granice poziome:

1. 52 09 30 N 018 48 44 E
2. 52 11 01 N 019 01 06 E
3. 51 54 37 N 018 54 30 E
4. 51 55 37 N 018 51 18 E
5. 51 58 14 N 018 47 00 E
6. 52 00 31 N 018 45 39 E
1. 52 09 30 N 018 48 44 E

6. 51 58 59 N 017 15 46 E
7. 52 01 49 N 016 39 00 E
8. 52 06 28 N 016 29 47 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Vertical limits:

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

EPTR712

Lateral limits:

1. 52 18 48 N 016 16 54 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 31 27 N 016 07 51 E
4. 52 33 31 N 016 12 31 E
1. 52 18 48 N 016 16 54 E

Vertical limits:

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

Remark: active only during RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations.

EPTR713

Lateral limits:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 06 28 N 016 29 47 E
3. 52 01 49 N 016 39 00 E
4. 51 58 59 N 017 15 46 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
7. 52 00 17 N 017 31 55 E
8. 51 55 02 N 017 21 00 E
9. 51 54 43 N 016 43 44 E
10. 52 07 05 N 016 15 21 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

EPTR714

Lateral limits:

1. 52 31 27 N 016 07 51 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 09 22 N 016 26 50 E
4. 52 07 05 N 016 15 21 E
5. 52 10 57 N 016 13 11 E
6. 52 19 28 N 016 07 12 E
7. 52 32 54 N 016 00 43 E
1. 52 31 27 N 016 07 51 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

Remark: active only during RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations.

EPTR715

Lateral limits:

1. 52 09 30 N 018 48 44 E
2. 52 11 01 N 019 01 06 E
3. 51 54 37 N 018 54 30 E
4. 51 55 37 N 018 51 18 E
5. 51 58 14 N 018 47 00 E
6. 52 00 31 N 018 45 39 E
1. 52 09 30 N 018 48 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górna: 6500 ft AMSL

EPTR716

Granice poziome:

1. 52 03 33 N 017 25 16 E
2. 52 17 45 N 017 29 25 E
3. 52 18 32 N 017 38 11 E
4. 52 11 55 N 017 44 22 E
5. 52 13 14 N 017 36 21 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
1. 52 03 33 N 017 25 16 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Granica górna: 6500 ft AMSL

EPTR717

Granice poziome:

1. 52 05 06 N 017 19 19 E
2. 52 07 27 N 017 26 24 E
3. 52 04 28 N 017 25 32 E
1. 52 05 06 N 017 19 19 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 1600 ft AMSL
Granica górna: 6500 ft AMSL

EPTR719

Granice poziome:

1. 52 17 45 N 017 29 25 E
2. 52 27 32 N 017 16 07 E
3. 52 28 47 N 017 17 25 E
4. 52 27 20 N 017 26 09 E
5. 52 18 32 N 017 38 11 E
1. 52 17 45 N 017 29 25 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górna: 6500 ft AMSL

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 10 (EPPO) i RWY 11 (EPKS).

EPTR720

Granice poziome:

1. 52 02 45 N 017 32 46 E
2. 52 13 16 N 017 36 22 E
3. 52 05 19 N 018 22 54 E
4. 51 59 48 N 018 00 00 E
1. 52 02 45 N 017 32 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL
Granica górna: FL 75

EPTR721

Granice poziome:

1. 52 29 04 N 018 32 42 E
2. 52 22 01 N 018 40 31 E
3. 52 08 31 N 018 36 22 E
4. 52 05 19 N 018 22 54 E
1. 52 29 04 N 018 32 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górna: 6500 ft AMSL

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR716

Lateral limits:

1. 52 03 33 N 017 25 16 E
2. 52 17 45 N 017 29 25 E
3. 52 18 32 N 017 38 11 E
4. 52 11 55 N 017 44 22 E
5. 52 13 14 N 017 36 21 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
1. 52 03 33 N 017 25 16 E

Vertical limits:

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

EPTR717

Lateral limits:

1. 52 05 06 N 017 19 19 E
2. 52 07 27 N 017 26 24 E
3. 52 04 28 N 017 25 32 E
1. 52 05 06 N 017 19 19 E

Vertical limits:

Lower limit: 1600 ft AMSL
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR719

Lateral limits:

1. 52 17 45 N 017 29 25 E
2. 52 27 32 N 017 16 07 E
3. 52 28 47 N 017 17 25 E
4. 52 27 20 N 017 26 09 E
5. 52 18 32 N 017 38 11 E
1. 52 17 45 N 017 29 25 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: active only during RWY 10 (EPPO) and RWY 11 (EPKS) flight operations.

EPTR720

Lateral limits:

1. 52 02 45 N 017 32 46 E
2. 52 13 16 N 017 36 22 E
3. 52 05 19 N 018 22 54 E
4. 51 59 48 N 018 00 00 E
1. 52 02 45 N 017 32 46 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL
Upper limit: FL 75

EPTR721

Lateral limits:

1. 52 29 04 N 018 32 42 E
2. 52 22 01 N 018 40 31 E
3. 52 08 31 N 018 36 22 E
4. 52 05 19 N 018 22 54 E
1. 52 29 04 N 018 32 42 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

5. REJON OGRANICZEŃ LOTÓW W TMA KRAKÓW

EPTR722

Granice poziome:

1. 50 49 33 N 019 41 51 E
2. 50 42 54 N 020 06 26 E
3. 50 35 49 N 020 10 04 E
4. 50 32 51 N 020 20 39 E
5. 50 22 37 N 020 15 22 E
6. 50 42 25 N 019 41 42 E
7. 50 40 09 N 018 30 56 E
8. 50 39 55 N 018 25 41 E
9. 50 42 55 N 018 29 41 E
10. 50 46 29 N 019 06 46 E
11. 50 48 34 N 019 30 31 E
1. 50 49 33 N 019 41 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL

Górna granica: FL 85

Czas aktywności: zgodnie z AUP (1000 - 1830).

6. ORGANIZATOR MISTRZOSTW

Aeroklub Ostrowski

Tel.: +48-62-735-2023

Tel. kom.: +48-500-029-537, +48-601-598-859

7. INFORMACJE DODATKOWE

- 7.1 Strefy EPTR711 - 714, EPTR717 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ. Wykorzystanie stref AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP POZNAŃ, tel.: +48-22-574-7355.
- 7.2 Strefa EPTR719 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności TWR POWIDZ.
Strefy EPTR716, EPTR720 - 721 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP POWIDZ. Strefa EPTR715 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP/TWR ŁĘCZYCA. Wykorzystanie stref AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem TWR POWIDZ, tel.: +48-261-544-435, APP POWIDZ, tel.: +48-261-544-463, APP ŁĘCZYCA, tel.: +48-261-168-323 lub TWR ŁĘCZYCA, tel.: +48-261-168-222.
- 7.3 Strefa EPTR722 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP KRAKÓW. Wykorzystanie strefy AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP KRAKÓW, tel.: +48-12-369-7570 lub +48-12-639-3125.
- 7.4 Strefy EPTR711 - 714, EPTR715 - 717 oraz EPTR719 - 721 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora mistrzostw zgodnie z AIP Polska, ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.2.
- 7.5 Aktywacja stref EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 tylko po uzgodnieniu z właściwą służbą, z odpowiedzialności której wydzielono przedmiotowe strefy. W przypadku zgody na aktywację strefy EPTR715, strefa EPTR23B nie może być aktywna, a loty w strefach EPTR23E, F należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR715.
- 7.6 Loty statków powietrznych w strefach powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 7.7 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach mistrzostw mają obowiązek omijania TMA, CTR, MCTR, MTMA, EPP, aktywnych EPTS, EPTR, EPD, EPR oraz MRT.
- 7.8 Podczas lotów szybowców AMC Polska ograniczy dla lotnictwa wojskowego dostępność stref w przedziale wysokości GND - FL 95: EPTS2, EPTS6 od godz. 1000, EPTS7, EPTR11 oraz tras MRT w rejonie intensywnych lotów szybowców w godz. 0900 - SS, zgodnie z planowanymi godzinami lotów szybowców.

FLIGHT RESTRICTION AREA WITHIN KRAKÓW TMA

EPTR722

Lateral limits:

1. 50 49 33 N 019 41 51 E
2. 50 42 54 N 020 06 26 E
3. 50 35 49 N 020 10 04 E
4. 50 32 51 N 020 20 39 E
5. 50 22 37 N 020 15 22 E
6. 50 42 25 N 019 41 42 E
7. 50 40 09 N 018 30 56 E
8. 50 39 55 N 018 25 41 E
9. 50 42 55 N 018 29 41 E
10. 50 46 29 N 019 06 46 E
11. 50 48 34 N 019 30 31 E
1. 50 49 33 N 019 41 51 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL

Upper limit: FL 85

Activity time: in accordance with AUP (1000-1830).

CHAMPIONSHIPS ORGANISER

Ostrowski Aero Club

Phone: +48-62-735-2023

Mobile: +48-500-029-537, +48-601-598-859

ADDITIONAL INFORMATION

- EPTR451 - 454, EPTR717 areas are segregated from the area of responsibility of POZNAŃ APP. The use of the area shall be coordinated by AMC Poland with POZNAŃ APP controller not later than 1 HR prior to the commencement of flights, phone: +48-22-574-7355.
- EPTR719 area is segregated from the areas of responsibility of POWIDZ TWR.
- EPTR716, EPTR720 - 721 areas are segregated from the area of responsibility of POWIDZ APP. EPTR715 area is segregated from the area of responsibility of ŁĘCZYCA APP/TWR. AMC Poland coordinate the use of the areas not later than 1 HR prior to the commencement of flights with POWIDZ TWR controller, phone: +48-261-544-435, POWIDZ APP, phone: +48-261-544-463, ŁĘCZYCA APP, phone: +48-261-168-323 or ŁĘCZYCA TWR, phone: +48-261-168-222.
- EPTR722 area is segregated from the area of responsibility of KRAKÓW APP. AMC Poland coordinate the use of the area not later than 1 HR prior to the commencement of flights with KRAKÓW APP controller, phone: +48-12-369-7570 or +48-12-639-3125.
- EPTR711 - 714, EPTR715 - 717 and EPTR719 - 721 areas are to be requested and activated by the championship organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.
- Activation of EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 areas only after agreement with the appropriate service, from whose responsibility the areas in question were separated. In the case of consent to active EPTR715 area, EPTR23B can not be activated and flights within EPTR23E, F areas should be conducted bypassing active EPTR715 area.
- Flights of aircraft within areas should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles (at speed not greater than 250 kt IAS) in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.
- Crews of gliders performing flights as part of the championships are obliged to avoid TMA, CTR, MCTR, MTMA, EPP, active EPTS, EPTR, EPD, EPR and MRT.
- During glider flights, AMC Poland will limit the areas availability for military aviation within the altitude band GND - FL 95: EPTS2, EPTS6 from 1000, EPTS7, EPTR11 and MRT within the intensive glider flights area between 0900 and SS in accordance with planned hours of glider flights.

- 7.9 Organizator mistrzostw szybowcowych jest zobowiązany codziennie do godz. 0700 przekazać do AMC Polska (ASM-3) informację o planowanym w danym dniu rejonie lotów w celu nie ograniczania stref poza wskazanym rejonem lotów.
- 7.10 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców oraz rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 61/25.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

The gliding championships organiser is obliged to provide AMC Poland (ASM-3) with information on planned flight area daily until 0700 in order to not restrict areas outside the designated flight area.

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

This Supplement replaces SUP 61/25.

See: graphical Appendix.

- END -



AIRAC SUP 93/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

12 JUN 2025

Obowiązuje od / Effective from

10 JUL 2025

Obowiązuje do / Effective to

15 APR 2026

LOTY SZKOLNE W REJONIE DĘBLINA

1. TERMIN

10 JUL 2025 – 15 APR 2026

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni w danym roku kalendarzowym.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby lotów szkolnych. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR480

Granice poziome:

1. 51 43 40 N 022 12 54 E
2. 51 41 54 N 022 19 14 E
3. 51 35 01 N 022 14 09 E
4. 51 36 30 N 022 07 30 E
5. 51 37 17 N 022 08 05 E
1. 51 43 40 N 022 12 54 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

MIL. Telefon kontaktowy do organizatora lotów dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefa EPTR480 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności MIL TWR DĘBLIN i FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefa podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez MIL ARO EPDE w AMC Polska. Na potrzeby aktywacji strefę należy interpretować jako niekolizyjny element przestrzeni.
- 5.3 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.
- 5.4 Loty w EPTR182A należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR480.
- 5.5 W czasie aktywności strefy EPTR480 strefa EPTR180E nie może być aktywna.
- 5.6 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną niezbędną do skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS/innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywane lotów w strefie (np. organizatorem lotów lub osobą wyznaczoną do kontaktu), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy. Właściwy numer jest obowiązkowo podawany do AMC Polska w momencie rozpoczęcia procedury aktywacji strefy.

TRAINING FLIGHTS IN THE VICINITY OF DĘBLIN

DATE

10 JUL 2025 – 15 APR 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Total activity time of the area will not exceed 90 days within the given calendar year.

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for purposes of training flights. Unclassified airspace.

EPTR480

Lateral limits:

1. 51 43 40 N 022 12 54 E
2. 51 41 54 N 022 19 14 E
3. 51 35 01 N 022 14 09 E
4. 51 36 30 N 022 07 30 E
5. 51 37 17 N 022 08 05 E
1. 51 43 40 N 022 12 54 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2500 ft AMSL

ORGANISER

MIL. Phone number to the flights organiser available in AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR480 area is segregated from the area of responsibility of DĘBLIN MIL TWR and WARSZAWA FIS.
Area is to be requested and activated/deactivated by the EPDE MIL ARO in AMC Poland in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. For the purposes of area activation, area is to be interpreted as a conflict-free element of airspace.
Flights within the area are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.
Flights within the EPTR182A area are to be performed bypassing active EPTR480 area.
During activity time of the EPTR480 area, EPTR180E area cannot be active.
The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other airspace users and the person responsible for flights carried out within the area (e.g. flights organiser or contact person) who will be available during the area activity time. The relevant number is obligatorily submitted to AMC Poland at the start of area activation procedure.

- 5.7 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA”, „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem – Operatorem Centrum Szkolenia Personelu Bezzałogowych Statków Powietrznych, tel.: +48-515-408-987.
- 5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

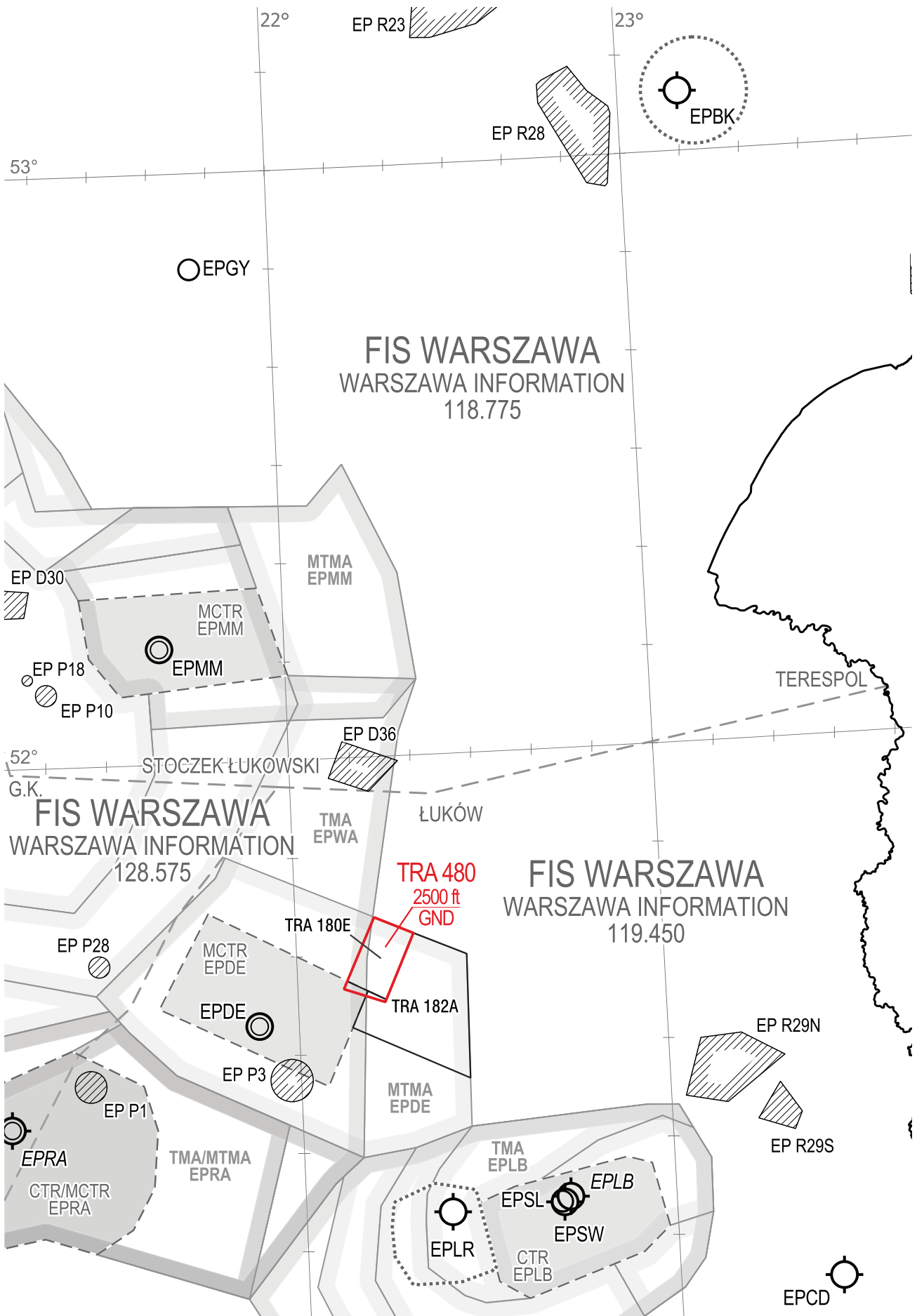
Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the area are to be directly coordinated with the organiser – Unmanned Aerial Vehicle Training Centre operator, phone: +48-515-408-987.

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

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

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>

DATA PUBLIKACJI / PUBLICATION DATE	OBOWIĄZUJE OD / EFFECTIVE FROM	NAZWA AIRAC / AIRAC NAME
12 JUN 2025	10 JUL 2025	AIRAC AMDT 07/25
ZAWARTOŚĆ ZMIANY	AMENDMENT CONTENTS	
GEN:	GEN:	
<ul style="list-style-type: none"> aktualizacja wyznaczonych organów krajowych; aktualizacja przepisów wizowo-paszportowych; aktualizacja informacji dotyczących przywozu, tranzytu i wywozu ładunków; aktualizacja ARP lotniska POBIEDNIK k/Krakowa (EPKP); zmiany edytorskie. 	<ul style="list-style-type: none"> national designated authorities updated; visa and passport regulations updated; information on entry, transit and departure of cargo updated; ARP of POBIEDNIK k/Krakowa (EPKP) aerodrome updated; editorial changes. 	
ENR:	ENR:	
<ul style="list-style-type: none"> aktualizacja informacji dotyczących separacji radarowych w FIR Warszawa; aktualizacja podziału sektorowego przestrzeni kontrolowanej ACC WARSZAWA w FIR Warszawa, wprowadzenie sektorów MID; wprowadzenie uwag do stref EPTS17, EPTS18 oraz stref EPTR146 - 148; wprowadzenie nowych stref EPTR290 - 293; wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Chrośle (Nowy Dwór Bratiański, Chrośle, Gryżliny), farma wiatrowa Drzeżewo I (Drzeżewo, Zgojewo), maszt Dytmarów, maszt Kicko, maszt Mierzejewo, maszt Moraczewo, maszt Pielgrzymka, maszt Siedmiorogów Drugi, farma wiatrowa Szybowice (Szybowice, Mieszkowice, Rudziczka), maszt Wardyń, budynek w Warszawie; aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Kokawa, turbina wiatrowa Łask (Orchów), farma wiatrowa Okonek; wycofanie informacji o przeszkodach lotniczych: komin Tychy, komin Zdieszowice. zmiany edytorskie. 	<ul style="list-style-type: none"> information on radar separations within FIR Warszawa updated; sectors of WARSZAWA ACC controlled airspace within FIR Warszawa updated, MID sectors introduced; remarks for EPTS17, EPTS18 areas and EPTR146 - 148 areas introduced; EPTR290 - 293 areas introduced; information on new aeronautical obstacles introduced: Chrośle (Nowy Dwór Bratiański, Chrośle, Gryżliny) wind farm, Drzeżewo I (Drzeżewo, Zgojewo) wind farm, Dytmarów mast, Kicko mast, Mierzejewo mast, Moraczewo mast, Pielgrzymka mast, Siedmiorogów Drugi mast, Szybowice (Szybowice, Mieszkowice, Rudziczka) wind farm, Wardyń mast, building in Warsaw; information on aeronautical obstacles updated: Kokawa wind farm, Łask (Orchów) wind turbine, Okonek wind farm; information on aeronautical obstacles withdrawn: Tychy chimney, Zdieszowice chimney. editorial changes. 	
AD:	AD:	
<ul style="list-style-type: none"> aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotniska: Chopina w Warszawie (EPWA); 	<ul style="list-style-type: none"> exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome; 	

- aktualizacja informacji o lotniskach:

- GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD) - tankowanie, środki załadownicze, urządzenia do odladzania, dane kontaktowe agenta handlingowego, nośność APN, nośność TWY, przeszkody lotniskowe, nośność RWY, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO;
- KRAKÓW/Balice (EPKK) - przeszkody lotniskowe, przepisy i procedury ATC;
- KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) - przeszkody lotniskowe, wprowadzenie służby DELIVERY, przepisy i procedury ATC, światła podejścia i drogi startowej, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
- WARSZAWA/Modlin (EPMO) - urządzenia do tankowania, loty szkolne i treningowe;
- WARSZAWA - RADOM (EPRA) - przeszkody lotniskowe, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO;
- SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - mapa operacyjna do lotów z widocznością;
- OLSZTYN - MAZURY (EPSY) - mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;
- Chopina w Warszawie (EPWA) - wprowadzenie operatora paliwowego, wprowadzenie zapasowej FREQ dla TWR, dodatkowe procedury kołowania i odlotu, procedura ograniczenia prędkości w TMA WARSZAWA, procedury lotu, LVP, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

- zmiany edytorskie.

- information on the aerodromes updated:

- GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD) - fuelling, cargo-handling facilities, de-icing facilities, handling agent contact details, APN strength, TWY strength, aerodrome obstacles, RWY strength, Instrument Approach Charts - ICAO;
- KRAKÓW/Balice (EPKK) - aerodrome obstacles, ATC regulations and procedures;
- KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) - aerodrome obstacles, DELIVERY service introduced, ATC regulations and procedures, approach and runway lighting, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO, Visual Operation Chart;
- WARSZAWA/Modlin (EPMO) - fuelling facilities, training flights;
- WARSZAWA - RADOM (EPRA) - aerodrome obstacles, Instrument Approach Charts - ICAO;
- SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - Visual Operation Chart;
- OLSZTYN - MAZURY (EPSY) - Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;
- Chopina w Warszawie (EPWA) - fuel agent introduced, secondary TWR FREQ introduced, additional taxiing and departure procedures, speed reduction procedure within WARSZAWA TMA, flight procedures, LVP, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;

- editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.2 - 1	12 JUN 2025	GEN 0.2 - 1	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 1	12 JUN 2025	GEN 0.3 - 1	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 2	12 JUN 2025	GEN 0.3 - 2	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 3	15 MAY 2025	GEN 0.3 - 3	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 4	12 JUN 2025	GEN 0.3 - 4	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 5	12 JUN 2025	GEN 0.3 - 5	10 JUL 2025
GEN 0.3 - 6	12 JUN 2025		
GEN 0.3 - 7	12 JUN 2025		
GEN 0.3 - 8	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 1	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 1	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 2	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 2	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 3	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 3	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 4	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 4	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 5	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 5	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 6	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 6	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 7	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 7	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 8	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 8	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 9	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 9	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 10	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 10	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.4 - 11	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 11	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 12	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 12	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 13	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 13	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 14	12 JUN 2025	GEN 0.4 - 14	10 JUL 2025
GEN 0.4 - 15	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 16	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 17	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 18	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 19	12 JUN 2025		
GEN 0.4 - 20	12 JUN 2025		
GEN 0.5 - 2	12 JUN 2025	GEN 0.5 - 2	10 JUL 2025
GEN 0.5 - 3	12 JUN 2025	GEN 0.5 - 3	10 JUL 2025
GEN 0.5 - 4	12 JUN 2025	GEN 0.5 - 4	10 JUL 2025
GEN 0.5 - 5	12 JUN 2025	GEN 0.5 - 5	10 JUL 2025
GEN 0.5 - 6	12 JUN 2025		
GEN 1.1 - 2	17 APR 2025	GEN 1.1 - 2	10 JUL 2025
GEN 1.1 - 3	17 APR 2025	GEN 1.1 - 3	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 2	17 APR 2025	GEN 1.3 - 2	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 3	17 APR 2025	GEN 1.3 - 3	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 4	17 APR 2025	GEN 1.3 - 4	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 5	17 APR 2025	GEN 1.3 - 5	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 6	17 APR 2025	GEN 1.3 - 6	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 7	17 APR 2025	GEN 1.3 - 7	10 JUL 2025
GEN 1.3 - 8	17 APR 2025	GEN 1.3 - 8	10 JUL 2025
GEN 1.4 - 1	17 APR 2025	GEN 1.4 - 1	10 JUL 2025
GEN 1.4 - 5	17 APR 2025	GEN 1.4 - 5	10 JUL 2025
GEN 1.4 - 6	17 APR 2025	GEN 1.4 - 6	10 JUL 2025
GEN 1.4 - 7	17 APR 2025	GEN 1.4 - 7	10 JUL 2025
GEN 1.4 - 8	17 APR 2025	GEN 1.4 - 8	10 JUL 2025
GEN 2.4 - 4	12 JUN 2025	GEN 2.4 - 4	10 JUL 2025
GEN 2.4 - 7	12 JUN 2025	GEN 2.4 - 7	10 JUL 2025
GEN 3.1 - 5	17 APR 2025	GEN 3.1 - 5	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 1	17 APR 2025	GEN 3.2 - 1	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 6	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 6	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 7	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 7	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 8	17 APR 2025	GEN 3.2 - 8	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 9	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 9	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 10	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 10	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 11	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 11	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 12	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 12	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 13	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 13	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 14	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 14	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 15	12 JUN 2025	GEN 3.2 - 15	10 JUL 2025
GEN 3.2 - 16	17 APR 2025	GEN 3.2 - 16	10 JUL 2025
GEN 3.6 - 4	15 MAY 2025	GEN 3.6 - 4	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 4	15 MAY 2025	ENR 0.6 - 4	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 10	15 MAY 2025	ENR 0.6 - 10	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 11	12 JUN 2025	ENR 0.6 - 11	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 12	17 APR 2025	ENR 0.6 - 12	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 0.6 - 13	17 APR 2025	ENR 0.6 - 13	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 14	17 APR 2025	ENR 0.6 - 14	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 15	17 APR 2025	ENR 0.6 - 15	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 16	12 JUN 2025	ENR 0.6 - 16	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 17	12 JUN 2025	ENR 0.6 - 17	10 JUL 2025
ENR 0.6 - 18	15 MAY 2025	ENR 0.6 - 18	10 JUL 2025
ENR 1.2 - 2	15 MAY 2025	ENR 1.2 - 2	10 JUL 2025
ENR 1.6 - 1	15 MAY 2025	ENR 1.6 - 1	10 JUL 2025
ENR 1.6 - 2	15 MAY 2025	ENR 1.6 - 2	10 JUL 2025
ENR 1.6 - 3	15 MAY 2025	ENR 1.6 - 3	10 JUL 2025
ENR 1.9 - 1	17 APR 2025	ENR 1.9 - 1	10 JUL 2025
ENR 1.9 - 3	17 APR 2025	ENR 1.9 - 3	10 JUL 2025
ENR 1.9 - 4	17 APR 2025	ENR 1.9 - 4	10 JUL 2025
ENR 1.10 - 26	17 APR 2025	ENR 1.10 - 26	10 JUL 2025
ENR 1.14.1 - 1	15 MAY 2025	ENR 1.14.1 - 1	10 JUL 2025
ENR 1.14.1 - 2	15 MAY 2025	ENR 1.14.1 - 2	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 3	17 APR 2025	ENR 1.14.2 - 1	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 4	17 APR 2025	ENR 1.14.2 - 2	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 5	15 MAY 2025	ENR 1.14.2 - 3	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 6	15 MAY 2025	ENR 1.14.2 - 4	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 7	15 MAY 2025	ENR 1.14.2 - 5	10 JUL 2025
ENR 1.14.2 - 8	15 MAY 2025	ENR 1.14.2 - 6	10 JUL 2025
ENR 1.14.3 - 9	15 MAY 2025	ENR 1.14.3 - 1	10 JUL 2025
ENR 1.14.3 - 10	15 MAY 2025	ENR 1.14.3 - 2	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 1	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 1	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 2	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 2	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 3	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 3	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 4	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 4	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 5	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 5	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 6	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 6	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 7	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 7	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 8	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 8	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 9	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 9	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 10	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 10	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 11	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 11	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 12	15 MAY 2025	ENR 2.1.2 - 12	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 13	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 13	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 14	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 14	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 15	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 15	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 16	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 16	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 17	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 17	10 JUL 2025
ENR 2.1.2 - 18	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 18	10 JUL 2025
		ENR 2.1.2 - 19	10 JUL 2025
		ENR 2.1.2 - 20	10 JUL 2025
		ENR 2.1.2 - 21	10 JUL 2025
		ENR 2.1.2 - 22	10 JUL 2025
ENR 2.1.3 - 2	15 MAY 2025	ENR 2.1.3 - 2	10 JUL 2025
		ENR 2.2 - 1	10 JUL 2025
ENR 3.2.1 T224 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 T224 - 1	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 5.2.1.1 - 35	17 APR 2025	ENR 5.2.1.1 - 35	10 JUL 2025
ENR 5.2.1.1 - 36	17 APR 2025	ENR 5.2.1.1 - 36	10 JUL 2025
ENR 5.2.1.1 - 50	17 APR 2025	ENR 5.2.1.1 - 50	10 JUL 2025
ENR 5.2.1.2 - 126	12 JUN 2025	ENR 5.2.1.2 - 126	10 JUL 2025
ENR 5.2.1.2 - 127	12 JUN 2025	ENR 5.2.1.2 - 127	10 JUL 2025
ENR 5.2.1.2 - 141	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 141	10 JUL 2025
		ENR 5.2.1.2 - 142	10 JUL 2025
		ENR 5.2.1.2 - 143	10 JUL 2025
ENR 6.1 - 1	12 JUN 2025	ENR 6.1 - 1	10 JUL 2025
ENR 6.1 - 3	17 APR 2025	ENR 6.1 - 3	10 JUL 2025
ENR 6.2 - 1	17 APR 2025	ENR 6.2 - 1	10 JUL 2025
ENR 6.5 - 3	17 APR 2025	ENR 6.5 - 3	10 JUL 2025
AD 1.5.1 - 20	15 MAY 2025	AD 1.5.1 - 20	10 JUL 2025
AD 1.5.1 - 21	15 MAY 2025	AD 1.5.1 - 21	10 JUL 2025
AD 1.5.1 - 22	15 MAY 2025	AD 1.5.1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPBY 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPBY 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPGD 1 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 34	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPKK 1 - 14	12 JUN 2025	AD 2 EPKK 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPKK 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 18	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 20	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 22	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPKT 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 25	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 25	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 26	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 27	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 29	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 30	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 31	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 32	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 33	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 2 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 5 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 5 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 8 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPKT 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 13 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPLL 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPMO 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPMO 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 14	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPMO 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPMO 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPMO 1 - 28	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPPO 1 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 1 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPRA 1 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 1 - 16	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 11	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 12	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 13	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 15	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 16	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPRA 12 - 17	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 12 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPSC 1 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 13 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSC 13 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 8 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPSY 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 20	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 21	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 25	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 27	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 27	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 28	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 29	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 29	10 JUL 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWA 1 - 30	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 30	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 31	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 31	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 32	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 32	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 40	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 40	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 41	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 41	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 42	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 42	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 49	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 49	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 50	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 50	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 51	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 51	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 52	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 52	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 53	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 53	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 54	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 54	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 55	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 55	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 56	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 57	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 57	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 58	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 58	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 59	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 59	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 60	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 60	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 1 - 61	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 61	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 8 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPWR 1 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPWR 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPZG 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 11	10 JUL 2025

1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TA ZMIANA: N1732/25, N1936/25, N1937/25, N2204/25, N2227/25, N2268/25, N2273/25, N2274/25, N2311/25, N2526/25, N2527/25, N2878/25, U1448/25.

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

3) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
01/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

4) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

5) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

1) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT: D1732/25, D1936/25, D1937/25, D2204/25, D2227/25, D2268/25, D2273/25, D2274/25, D2311/25, D2526/25, D2527/25, D2878/25, E1448/25.

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

3) THE AIC REMAINING IN FORCE:
01/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

4) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

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

GEN 0.2 WYKAZ ZMIAN DO AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

<i>ZMIANA AIRAC / AIRAC AIP AMENDMENT</i>			
<i>Nr/Nr</i>	<i>Data publikacji/ Publication date</i>	<i>Data wejścia w życie/Effective date</i>	<i>Wstawiony przez/Inserted by</i>
AIRAC AMDT 04/25	20 MAR 2025	17 APR 2025	AIS
AIRAC AMDT 05/25	17 APR 2025	15 MAY 2025	AIS
AIRAC AMDT 06/25	15 MAY 2025	12 JUN 2025	AIS
AIRAC AMDT 07/25	12 JUN 2025	10 JUL 2025	AIS

GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP

GEN 0.3 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
89/24	Procedury współdecydowania w porcie lotniczym (A-CDM) na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Airport collaborative decision making (A-CDM) procedures at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	11 JUL 2024 31 JUL 2026 EST	
97/24	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	11 JUL 2024 21 APR 2026 EST	
106/24	Ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restrictions at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	05 SEP 2024 30 SEP 2025 EST	
108/24	Szkolenie lotnicze JW Formoza / Loty UAV Flight training of Formoza Military Unit / UAV flights	ENR 5	05 SEP 2024 03 SEP 2025	
113/24	Loty 8. Koszalińskiego Pułku Przeciwlotniczego w rejonie Białogardu Flights of 8. Army Organic AIR Defence Regiment in the vicinity of Białogard	ENR 5	05 SEP 2024 03 SEP 2025	
122/24	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 - Turawa Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 - Turawa	ENR 5	03 OCT 2024 01 OCT 2025	
124/24	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT) New aeronautical obstacles in the vicinity of Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	03 OCT 2024 13 JUN 2025 EST	
126/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S25 i sezonie zimowym W25 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S25 and winter season W25	AD 2 EPKT	31 MAR 2025 30 OCT 2025	
129/24	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	31 OCT 2024 31 DEC 2025 EST	
130/24	Prace budowlane na lotnisku Szczecin - Goleniów (EPSC) Construction works at Szczecin - Goleniów (EPSC) aerodrome	AD 2 EPSC	31 OCT 2024 30 SEP 2025 EST	
135/24	Loty szkoleniowe UAV 11. Małopolskiej Brygady Obrony Terytorialnej UAV training flights of 11th Małopolska Territorial Defence Brigade	ENR 5	01 JAN 2025 31 DEC 2025	
136/24	Loty UAV w rejonie Kłodzka UAV flights in the vicinity of Kłodzko	ENR 5	01 JAN 2025 31 DEC 2025	
137/24	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby wprowadzenia procedur podejścia w oparciu o GNSS na lotnisku Darłowo (EPDA) Temporary reserved area for purposes of implementing GNSS-based approach procedures at Darłowo (EPDA) aerodrome	ENR 5	28 NOV 2024 27 NOV 2025	
138/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST	
139/24	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) New aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	28 NOV 2024 30 OCT 2025 EST	
140/24	Prace budowlane na lotnisku Kraków/Balice (EPKK) Construction works at Kraków/Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	28 NOV 2024 31 JAN 2025 EST	
141/24	Ograniczenia w dostępności TWY M1 na lotnisku Warszawa - Radom (EPRA) Restrictions in TWY M1 availability at Warszawa - Radom (EPRA) aerodrome	AD 2 EPRA	28 NOV 2024 31 MAR 2025 EST	
142/24	Ćwiczenia wojskowe w rejonie poligonu Ustka Military exercises in the vicinity of Ustka training centre	ENR 5	28 NOV 2024 31 DEC 2025	
01/25	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	23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
02/25	Loty UAV w rejonie m. Ustka UAV flights in the vicinity of Ustka	ENR 5	23 JAN 2025 06 AUG 2025	
03/25	Prace budowlane na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Construction works at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	23 JAN 2025 31 DEC 2026 EST	
05/25	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) w sezonie letnim S25 Limitations in the RWY availability at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome during the summer season S25	AD 2 EPGD	23 JAN 2025 12 JUN 2025	13 JUN 2025
06/25	Testy zaawansowanego wizualnego systemu dokowania „DZS” na stanowisku postojowym nr 28 na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Testing of “DZS” Advanced Visual Docking Guidance System on parking stand No 28 at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	23 JAN 2025 10 JUL 2025	
07/25	Loty JW GROM Military Unit GROM flights	ENR 5	23 JAN 2025 21 JAN 2026	
10/25	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	ENR 5	23 JAN 2025 31 DEC 2025	
11/25	Loty szkolne operatorów UAV - Nowa Dęba UAV operators training flights - Nowa Dęba	ENR 5	20 FEB 2025 21 JAN 2026	
14/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Bydgoszcz (EPBY) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	20 FEB 2025 26 NOV 2025 EST	
15/25	Prace budowlane na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Construction works at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	20 FEB 2025 12 JUN 2025 EST	
16/25	Skoki spadochronowe na lotnisku Dęblin (EPDE) Parachute jumping at Dęblin (EPDE) aerodrome	ENR 5	13 MAR 2025 18 OCT 2025	
17/25	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 w rejonie Jury Krakowsko-Częstochowskiej Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 in the vicinity of Jura Krakowsko-Częstochowska	ENR 5	20 FEB 2025 20 DEC 2025	
18/25	Tymczasowe zamknięcie TWY C1 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Temporary closure of TWY C1 at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	20 FEB 2025 21 JAN 2026 EST	
20/25	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	20 FEB 2025 22 JAN 2026	
21/25	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	20 FEB 2025 21 JAN 2026	
22/25	Działania lotnictwa wojskowego w rejonie Warszawy w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities in the vicinity of Warsaw to ensure the security of the state	ENR 5	20 FEB 2025 21 JAN 2026	
23/25	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	20 FEB 2025 22 JAN 2026	
24/25	Loty UAV w rejonie Przemyśla UAV flights in the vicinity of Przemyśl	ENR 5	20 FEB 2025 22 JAN 2026	
25/25	Tymczasowe strefy oczekiwania w procedurach STAR dla lotniska Wrocław-Strachowice (EPWR) Temporary holding areas in STAR procedures for Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	20 MAR 2025 20 MAR 2027	
26/25	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	ENR 5	15 APR 2025 12 SEP 2025	
28/25	Budowa obiektu radionawigacyjnego ILS/DME na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Construction of ILS/DME facility at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	20 MAR 2025 01 OCT 2025 EST	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
32/25	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	17 APR 2025 03 SEP 2025	
35/25	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	26 OCT 2025 04 DEC 2025	
37/25	A) 23. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski B) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Klasie Otwartej - Leszno Cup A) 23th International Polish Gliding Championship B) International Gliding Competition in the Open Class - Leszno Cup	ENR 5	02 MAY 2025 10 AUG 2025	
38/25	Strefa czasowo rezerwowana w rejonie lotniska Mirosławiec (EPMI) Temporary reserved area in the vicinity of Mirosławiec (EPMI) aerodrome	ENR 5	17 APR 2025 06 AUG 2025	
39/25	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Force	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
40/25	Szkolenie lotnicze JW 3940 Flight training of Military Unit 3940	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
41/25	Niemieckie Zawody Szybowcowe - 2025 German Gliding Contests - 2025	ENR 5	25 APR 2025 22 AUG 2025	
42/25	Loty szkolne i treningowe samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military training flights in the vicinity of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
43/25	Loty UAV typu MALE - Powidz (EPPW) MALE UAV flights - Powidz (EPPW)	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
44/25	Szkolenie lotnicze w rejonie Zalewu Sulejowskiego Flight training in the vicinity of Zalew Sulejowski	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
46/25	Skoki spadochronowe i loty szkoleniowe w rejonie lądowiska Gryźliny (EPGR) Parachute jumping and training flights in the vicinity of Gryźliny (EPGR) airfield	ENR 5	17 APR 2025 31 DEC 2025	
47/25	Szybowcowe loty chmurowe i wysokościowe w rejonie lotniska Dajtki k/ Olsztyna (EPOD) Cloud and high-altitude glider flights in the vicinity of Dajtki k/Olsztyna (EPOD) aerodrome	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
48/25	Loty treningowe UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	ENR 5	17 APR 2025 15 APR 2026	
49/25	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S26 oraz w sezonie zimowym W26 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S26 and winter season W26	AD 2 EPKT	30 MAR 2026 29 OCT 2026	
50/25	Tymczasowe ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary limitations at Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	AD 2 EPWA	17 APR 2025 30 APR 2026 EST	
51/25	Zmiana parametrów PCN dla TWY i APN na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for TWY and APN at Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	AD 2 EPWA	17 APR 2025 31 MAY 2026 EST	
53/25	Brak oświetlenia przeszkodowego dla grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	ENR 5.4	17 APR 2025 31 DEC 2025 EST	
54/25	Zmiana parametrów APN 1 na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Change of parameters for APN 1 at Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	15 MAY 2025 25 DEC 2025	
55/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	15 MAY 2025 30 OCT 2025 EST	
56/25	Prace budowlane na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Construction works at Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	AD 2 EPRZ	15 MAY 2025 15 SEP 2026 EST	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
58/25	Międzynarodowe ćwiczenie BALTOPS 25 BALTOPS 25 international exercise	ENR 5	05 JUN 2025 20 JUN 2025	21 JUN 2025
59/25	Loty operacyjne UAV JW 4724 UAV operational flights of Military Unit 4724	ENR 5	15 MAY 2025 13 MAY 2026	
61/25	1. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych 2. 15. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej 3. 53. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów 1. Training camp of glider pilots 2. 15th International Polish Gliding Championship in the 15-metres Class 3. 53rd International Junior Polish Glider Championships	ENR 5	31 MAY 2025 24 AUG 2025	10 JUL 2025
62/25	Szkoleniowe loty szybowcowe i samolotowe oraz skoki spadochronowe Aeroklubu Warszawskiego na lądowisku Chrczynno (EPNC) Glider and aeroplane training flights and parachute jumping of Warszawski Aero Club at Chrczynno (EPNC) airfield	ENR 5	15 MAY 2025 31 DEC 2025	
63/25	Szkolenie lotnicze – Wielbark Flight training – Wielbark	ENR 5	15 MAY 2025 31 DEC 2025	
65/25	Zabezpieczenie lotów UAV w rejonie Opola Safeguarding UAV flights in the vicinity of Opole	ENR 5	15 MAY 2025 30 NOV 2025	
66/25	Loty UAV w rejonie Włocławka UAV flights in the vicinity of Włocławek	ENR 5	01 JUN 2025 19 JUN 2025	20 JUN 2025
67/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze - Warszawa Temporary aeronautical obstacles - Warsaw	ENR 5.4	15 MAY 2025 30 JUN 2025 EST	
68/25	Skoki spadochronowe w rejonie lotniska Poznań-Bednary (EPPB) Parachute jumping in the vicinity of Poznań-Bednary (EPPB) aerodrome	ENR 5	15 MAY 2025 15 APR 2026	
69/25	Pokazy lotnicze FLY FEST 2025 FLY FEST Air Show 2025	ENR 5	05 JUL 2025 06 JUL 2025	07 JUL 2025
70/25	Loty szkolne i treningowe UAV w rejonie Dąbrówki UAV training flights in the vicinity of Dąbrówka	ENR 5	12 JUN 2025 11 JUN 2026	
71/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	12 JUN 2025 10 JUL 2025 EST	10 JUL 2025
72/25	Wojskowe szkolenie lotnicze / loty UAV Military flight training / UAV flights	ENR 5	12 JUN 2025 10 JUN 2026	
73/25	15. Wiosenny Obóz Przelotowy - Lubin 2025 15th Spring Flight Camp - Lubin 2025	ENR 5	14 JUN 2025 27 JUN 2025	28 JUN 2025
74/25	ANTIDOTUM Air Show - Leszno (EPLS) ANTIDOTUM Air Show - Leszno (EPLS)	ENR 5	19 JUN 2025 21 JUN 2025	22 JUN 2025
75/25	Ograniczenia w instrumentalnych procedurach lotu dla lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Restrictions to instrument flight procedures at Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	AD 2 EPRZ	12 JUN 2025 31 OCT 2025 EST	
76/25	50. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej na lotnisku Rudniki k/Częstochowy (EPRU) 50th International Polish Gliding Championships in the Open Class at Rudniki k/Częstochowy (EPRU) aerodrome	ENR 5	21 JUN 2025 06 JUL 2025	07 JUL 2025
77/25	Skoki spadochronowe w rejonie lotniska Powidz (EPPW) Parachute jumping in the vicinity of Powidz (EPPW) aerodrome	ENR 5	30 JUN 2025 26 SEP 2025	
78/25	ORLEN OIL 81. Rajd Polski ERC 2025 ORLEN OIL 81st Rally Poland ERC 2025	ENR 5	13 JUN 2025 15 JUN 2025	16 JUN 2025
79/25	Szkolenie spadochronowe i loty śmigłowców JW 8083 - Bielsko-Biała Parachute training and helicopter flights of Military Unit 8083 - Bielsko-Biała	ENR 5	07 JUL 2025 18 JUL 2025	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
80/25	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome put into operational use	AD 2 EPWA	12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST	
81/25	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST	
82/25	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	12 JUN 2025 31 JAN 2027 EST	
83/25	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST	
84/25	Odlotowe Suwałki Air Show 2025 Odlotowe Suwałki Air Show 2025	ENR 5	27 JUN 2025 29 JUN 2025	30 JUN 2025
85/25	Międzynarodowe zawody szybowcowe w klasie klub International gliding championships - Club Class	ENR 5	30 JUL 2025 09 AUG 2025	
86/25	Szkolenie lotnicze UAV 9. Łódzkiej Brygady Obrony Terytorialnej UAV flight training of 9th Łódzka Territorial Defence Brigade	ENR 5	10 JUL 2025 15 APR 2026	
87/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	10 JUL 2025 07 AUG 2025 EST	
88/25	Szkolenie UAV w rejonie Rzeszowa UAV training in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	07 AUG 2025 15 APR 2026	
89/25	Wprowadzenie nowej poprzeczki zatrzymania na TWY Z5 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) New stop bar at TWY Z5 at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome introduced	AD 2 EPWA	10 JUL 2025 30 JUN 2026 EST	
90/25	Szkolenie lotnicze UAV 18. Stołecznej Brygady Obrony Terytorialnej UAV flight training of 18th Capital Territorial Defence Brigade	ENR 5	07 AUG 2025 15 APR 2026	
91/25	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	ENR 5	10 JUL 2025 13 MAY 2026	
92/25	1. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych 2. 15. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej 3. 53. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów 1. Training camp of glider pilots 2. 15th International Polish Gliding Championships in the 15-metre class 3. 53rd International Junior Polish Gliding Championships	ENR 5	10 JUL 2025 24 AUG 2025	
93/25	Loty szkolne w rejonie Dębina Training flights in the vicinity of Dęblin	ENR 5	10 JUL 2025 15 APR 2026	

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

GEN 0		1.2 - 6	17 APR 2025	1.7 - 26	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025	1.2 - 7	17 APR 2025	1.7 - 27	17 APR 2025
0.1 - 2	17 APR 2025	1.2 - 8	17 APR 2025	1.7 - 28	17 APR 2025
0.2 - 1	10 JUL 2025	1.2 - 9	17 APR 2025	1.7 - 29	17 APR 2025
0.3 - 1	10 JUL 2025	1.2 - 10	17 APR 2025	1.7 - 30	17 APR 2025
0.3 - 2	10 JUL 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	1.7 - 31	17 APR 2025
0.3 - 3	10 JUL 2025	1.3 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 32	17 APR 2025
0.3 - 4	10 JUL 2025	1.3 - 3	10 JUL 2025	1.7 - 33	17 APR 2025
0.3 - 5	10 JUL 2025	1.3 - 4	10 JUL 2025		
0.4 - 1	10 JUL 2025	1.3 - 5	10 JUL 2025	GEN 2	
0.4 - 2	10 JUL 2025	1.3 - 6	10 JUL 2025	2.1 - 1	17 APR 2025
0.4 - 3	10 JUL 2025	1.3 - 7	10 JUL 2025	2.1 - 2	17 APR 2025
0.4 - 4	10 JUL 2025	1.3 - 8	10 JUL 2025	2.1 - 3	15 MAY 2025
0.4 - 5	10 JUL 2025	1.4 - 1	10 JUL 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.4 - 6	10 JUL 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	2.2 - 2	17 APR 2025
0.4 - 7	10 JUL 2025	1.4 - 3	17 APR 2025	2.2 - 3	17 APR 2025
0.4 - 8	10 JUL 2025	1.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 4	17 APR 2025
0.4 - 9	10 JUL 2025	1.4 - 5	10 JUL 2025	2.2 - 5	17 APR 2025
0.4 - 10	10 JUL 2025	1.4 - 6	10 JUL 2025	2.2 - 6	17 APR 2025
0.4 - 11	10 JUL 2025	1.4 - 7	10 JUL 2025	2.2 - 7	17 APR 2025
0.4 - 12	10 JUL 2025	1.4 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 8	17 APR 2025
0.4 - 13	10 JUL 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	2.2 - 9	17 APR 2025
0.4 - 14	10 JUL 2025	1.5 - 2	17 APR 2025	2.2 - 10	17 APR 2025
0.5 - 1	12 JUN 2025	1.5 - 3	17 APR 2025	2.2 - 11	17 APR 2025
0.5 - 2	10 JUL 2025	1.6 - 1	17 APR 2025	2.2 - 12	17 APR 2025
0.5 - 3	10 JUL 2025	1.6 - 2	17 APR 2025	2.2 - 13	17 APR 2025
0.5 - 4	10 JUL 2025	1.6 - 3	17 APR 2025	2.2 - 14	17 APR 2025
0.5 - 5	10 JUL 2025	1.6 - 4	17 APR 2025	2.2 - 15	17 APR 2025
0.6 - 1	17 APR 2025	1.6 - 5	17 APR 2025	2.2 - 16	17 APR 2025
0.6 - 2	17 APR 2025	1.6 - 6	17 APR 2025	2.2 - 17	17 APR 2025
0.6 - 3	17 APR 2025	1.6 - 7	17 APR 2025	2.2 - 18	17 APR 2025
0.6 - 4	17 APR 2025	1.6 - 8	17 APR 2025	2.2 - 19	12 JUN 2025
0.6 - 5	17 APR 2025	1.6 - 9	17 APR 2025	2.2 - 20	12 JUN 2025
0.6 - 6	17 APR 2025	1.7 - 1	17 APR 2025	2.2 - 21	12 JUN 2025
0.6 - 7	17 APR 2025	1.7 - 2	17 APR 2025	2.2 - 22	12 JUN 2025
0.6 - 8	17 APR 2025	1.7 - 3	17 APR 2025	2.2 - 23	12 JUN 2025
0.6 - 9	17 APR 2025	1.7 - 4	17 APR 2025	2.2 - 24	12 JUN 2025
0.6 - 10	17 APR 2025	1.7 - 5	17 APR 2025	2.2 - 25	12 JUN 2025
0.6 - 11	17 APR 2025	1.7 - 6	17 APR 2025	2.2 - 26	12 JUN 2025
0.6 - 12	17 APR 2025	1.7 - 7	17 APR 2025	2.2 - 27	12 JUN 2025
0.6 - 13	17 APR 2025	1.7 - 8	17 APR 2025	2.2 - 28	12 JUN 2025
0.6 - 14	17 APR 2025	1.7 - 9	17 APR 2025	2.2 - 29	12 JUN 2025
0.6 - 15	17 APR 2025	1.7 - 10	17 APR 2025	2.2 - 30	12 JUN 2025
0.6 - 16	12 JUN 2025	1.7 - 11	17 APR 2025	2.2 - 31	12 JUN 2025
0.6 - 17	12 JUN 2025	1.7 - 12	17 APR 2025	2.2 - 32	12 JUN 2025
0.6 - 18	17 APR 2025	1.7 - 13	17 APR 2025	2.2 - 33	12 JUN 2025
0.6 - 19	12 JUN 2025	1.7 - 14	17 APR 2025	2.2 - 34	12 JUN 2025
0.6 - 20	12 JUN 2025	1.7 - 15	17 APR 2025	2.2 - 35	12 JUN 2025
		1.7 - 16	17 APR 2025	2.2 - 36	12 JUN 2025
		1.7 - 17	17 APR 2025	2.2 - 37	12 JUN 2025
GEN 1		1.7 - 18	17 APR 2025	2.3 - 1	15 MAY 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.7 - 19	17 APR 2025	2.3 - 2	15 MAY 2025
1.1 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 20	17 APR 2025	2.3 - 3	15 MAY 2025
1.1 - 3	10 JUL 2025	1.7 - 21	17 APR 2025	2.3 - 4	15 MAY 2025
1.2 - 1	17 APR 2025	1.7 - 22	17 APR 2025	2.3 - 5	15 MAY 2025
1.2 - 2	17 APR 2025	1.7 - 23	17 APR 2025	2.3 - 6	15 MAY 2025
1.2 - 3	17 APR 2025	1.7 - 24	17 APR 2025	2.3 - 7	15 MAY 2025
1.2 - 4	17 APR 2025	1.7 - 25	17 APR 2025	2.3 - 8	15 MAY 2025
1.2 - 5	17 APR 2025				

2.3 - 9	15 MAY 2025	3.3 - 6	17 APR 2025	4.1.6 - 1	17 APR 2025
2.3 - 10	15 MAY 2025	3.4 - 1	17 APR 2025	4.1.7 - 1	17 APR 2025
2.3 - 11	15 MAY 2025	3.4 - 2	17 APR 2025	4.1.8 - 1	17 APR 2025
2.3 - 12	15 MAY 2025	3.4 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 2	17 APR 2025
2.4 - 1	12 JUN 2025	3.4 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 3	17 APR 2025
2.4 - 2	12 JUN 2025	3.4 - 5	17 APR 2025	4.1.8 - 4	17 APR 2025
2.4 - 3	12 JUN 2025	3.4 - 6	17 APR 2025	4.1.8 - 5	17 APR 2025
2.4 - 4	10 JUL 2025	3.4 - 7	17 APR 2025	4.1.8 - 6	17 APR 2025
2.4 - 5	12 JUN 2025	3.4 - 8	17 APR 2025	4.1.8 - 7	17 APR 2025
2.4 - 6	12 JUN 2025	3.5 - 1	12 JUN 2025	4.1.8 - 8	17 APR 2025
2.4 - 7	10 JUL 2025	3.5 - 2	15 MAY 2025	4.1.8 - 9	17 APR 2025
2.4 - 8	12 JUN 2025	3.5 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 10	17 APR 2025
2.4 - 9	12 JUN 2025	3.5 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 11	17 APR 2025
2.4 - 10	12 JUN 2025	3.5 - 5	17 APR 2025	4.1.8 - 12	17 APR 2025
2.5 - 1	12 JUN 2025	3.5 - 6	17 APR 2025	4.1.9 - 1	12 JUN 2025
2.5 - 2	12 JUN 2025	3.5 - 7	17 APR 2025	4.1.10 - 1	17 APR 2025
2.5 - 3	12 JUN 2025	3.5 - 8	17 APR 2025	4.1.11 - 1	17 APR 2025
2.5 - 4	12 JUN 2025	3.5 - 9	17 APR 2025	4.1.11 - 2	17 APR 2025
2.6 - 1	17 APR 2025	3.5 - 10	17 APR 2025	4.1.11 - 3	17 APR 2025
2.6 - 2	17 APR 2025	3.5 - 11	12 JUN 2025	4.1.11 - 4	17 APR 2025
2.7 - 1	17 APR 2025	3.5 - 12	12 JUN 2025	4.1.11 - 5	17 APR 2025
2.7 - 2	17 APR 2025	3.5 - 13	12 JUN 2025	4.1.12 - 1	17 APR 2025
2.7 - 3	17 APR 2025	3.5 - 14	12 JUN 2025	4.1.12 - 2	17 APR 2025
2.7 - 4	17 APR 2025	3.5 - 15	12 JUN 2025	4.1.12 - 3	17 APR 2025
2.7 - 5	17 APR 2025	3.5 - 16	12 JUN 2025	4.1.12 - 4	17 APR 2025
2.7 - 6	17 APR 2025	3.5 - 17	12 JUN 2025	4.1.13 - 1	17 APR 2025
		3.5 - 18	12 JUN 2025	4.1.14 - 1	17 APR 2025
GEN 3		3.5 - 19	12 JUN 2025	4.1.14 - 2	17 APR 2025
3.1 - 1	17 APR 2025	3.5 - 20	12 JUN 2025	4.1.14 - 3	17 APR 2025
3.1 - 2	17 APR 2025	3.5 - 21	12 JUN 2025	4.1.14 - 4	17 APR 2025
3.1 - 3	17 APR 2025	3.5 - 22	12 JUN 2025	4.1.14 - 5	17 APR 2025
3.1 - 4	17 APR 2025	3.5.1 - 1	17 APR 2025	4.1.14 - 6	17 APR 2025
3.1 - 5	10 JUL 2025	3.5.2 - 1	17 APR 2025	4.1.15 - 1	17 APR 2025
3.1 - 6	17 APR 2025	3.6 - 1	17 APR 2025	4.2 - 1	17 APR 2025
3.1 - 7	17 APR 2025	3.6 - 2	17 APR 2025	4.2 - 2	17 APR 2025
3.1 - 8	17 APR 2025	3.6 - 3	17 APR 2025	4.2 - 3	17 APR 2025
3.1 - 9	17 APR 2025	3.6 - 4	10 JUL 2025	4.2 - 4	17 APR 2025
3.2 - 1	10 JUL 2025	3.6 - 5	15 MAY 2025	4.2 - 5	17 APR 2025
3.2 - 2	17 APR 2025	3.6 - 6	15 MAY 2025	4.2 - 6	17 APR 2025
3.2 - 3	15 MAY 2025			4.2 - 7	17 APR 2025
3.2 - 4	15 MAY 2025	GEN 4		4.2 - 8	17 APR 2025
3.2 - 5	15 MAY 2025	4.1.1 - 1	17 APR 2025	4.2 - 9	17 APR 2025
3.2 - 6	10 JUL 2025	4.1.1 - 2	17 APR 2025		
3.2 - 7	10 JUL 2025	4.1.1 - 3	17 APR 2025	ENR 0	
3.2 - 8	10 JUL 2025	4.1.1 - 4	17 APR 2025	0.1 - 1	17 APR 2025
3.2 - 9	10 JUL 2025	4.1.1 - 5	17 APR 2025	0.6 - 1	17 APR 2025
3.2 - 10	10 JUL 2025	4.1.1 - 6	17 APR 2025	0.6 - 2	17 APR 2025
3.2 - 11	10 JUL 2025	4.1.1 - 7	17 APR 2025	0.6 - 3	17 APR 2025
3.2 - 12	10 JUL 2025	4.1.1 - 8	17 APR 2025	0.6 - 4	10 JUL 2025
3.2 - 13	10 JUL 2025	4.1.1 - 9	17 APR 2025	0.6 - 5	17 APR 2025
3.2 - 14	10 JUL 2025	4.1.1 - 10	17 APR 2025	0.6 - 6	17 APR 2025
3.2 - 15	10 JUL 2025	4.1.2 - 1	17 APR 2025	0.6 - 7	17 APR 2025
3.2 - 16	10 JUL 2025	4.1.3 - 1	17 APR 2025	0.6 - 8	17 APR 2025
3.2 - 17	17 APR 2025	4.1.4 - 1	17 APR 2025	0.6 - 9	17 APR 2025
3.2 - 18	15 MAY 2025	4.1.5 - 1	17 APR 2025	0.6 - 10	10 JUL 2025
3.3 - 1	17 APR 2025	4.1.5 - 2	17 APR 2025	0.6 - 11	10 JUL 2025
3.3 - 2	17 APR 2025	4.1.5 - 3	17 APR 2025	0.6 - 12	10 JUL 2025
3.3 - 3	17 APR 2025	4.1.5 - 4	17 APR 2025	0.6 - 13	10 JUL 2025
3.3 - 4	17 APR 2025	4.1.5 - 5	17 APR 2025	0.6 - 14	10 JUL 2025
3.3 - 5	17 APR 2025	4.1.5 - 6	17 APR 2025	0.6 - 15	10 JUL 2025

0.6 - 16	10 JUL 2025	1.10 - 17	17 APR 2025	2.1.1 - 19	17 APR 2025
0.6 - 17	10 JUL 2025	1.10 - 18	17 APR 2025	2.1.1 - 20	17 APR 2025
0.6 - 18	10 JUL 2025	1.10 - 19	17 APR 2025	2.1.1 - 21	17 APR 2025
ENR 1		1.10 - 20	17 APR 2025	2.1.1 - 22	17 APR 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.10 - 21	17 APR 2025	2.1.1 - 23	17 APR 2025
1.1 - 2	17 APR 2025	1.10 - 22	17 APR 2025	2.1.1 - 24	17 APR 2025
1.1 - 3	17 APR 2025	1.10 - 23	17 APR 2025	2.1.1 - 25	17 APR 2025
1.1 - 4	17 APR 2025	1.10 - 24	17 APR 2025	2.1.1 - 26	17 APR 2025
1.2 - 1	17 APR 2025	1.10 - 25	17 APR 2025	2.1.1 - 27	17 APR 2025
1.2 - 2	10 JUL 2025	1.10 - 26	10 JUL 2025	2.1.1 - 28	17 APR 2025
1.2 - 3	17 APR 2025	1.10 - 27	17 APR 2025	2.1.1 - 29	15 MAY 2025
1.2 - 4	15 MAY 2025	1.10 - 28	17 APR 2025	2.1.1 - 30	15 MAY 2025
1.3 - 1	17 APR 2025	1.10 - 29	17 APR 2025	2.1.1 - 31	15 MAY 2025
1.3 - 2	17 APR 2025	1.10 - 30	17 APR 2025	2.1.1 - 32	15 MAY 2025
1.3 - 3	17 APR 2025	1.11 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 33	15 MAY 2025
1.3 - 4	17 APR 2025	1.11 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 34	12 JUN 2025
1.3 - 5	17 APR 2025	1.12 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 35	12 JUN 2025
1.3 - 6	17 APR 2025	1.12 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 36	15 MAY 2025
1.3 - 7	17 APR 2025	1.12 - 3	17 APR 2025	2.1.2 - 1	10 JUL 2025
1.4 - 1	17 APR 2025	1.12 - 4	17 APR 2025	2.1.2 - 2	10 JUL 2025
1.4 - 2	17 APR 2025	1.12 - 5	17 APR 2025	2.1.2 - 3	10 JUL 2025
1.4 - 3	17 APR 2025	1.12 - 6	17 APR 2025	2.1.2 - 4	10 JUL 2025
1.4 - 4	17 APR 2025	1.12 - 7	17 APR 2025	2.1.2 - 5	10 JUL 2025
1.5 - 1	17 APR 2025	1.12 - 8	17 APR 2025	2.1.2 - 6	10 JUL 2025
1.6 - 1	10 JUL 2025	1.12 - 9	17 APR 2025	2.1.2 - 7	10 JUL 2025
1.6 - 2	10 JUL 2025	1.13 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 8	10 JUL 2025
1.6 - 3	10 JUL 2025	1.13 - 2	17 APR 2025	2.1.2 - 9	10 JUL 2025
1.6 - 4	15 MAY 2025	1.14 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 10	10 JUL 2025
1.6 - 5	17 APR 2025	1.14.1 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 11	10 JUL 2025
1.7 - 1	17 APR 2025	1.14.1 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 12	10 JUL 2025
1.7 - 2	17 APR 2025	1.14.2 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 13	10 JUL 2025
1.7 - 3	17 APR 2025	1.14.2 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 14	10 JUL 2025
1.7 - 4	17 APR 2025	1.14.2 - 3	10 JUL 2025	2.1.2 - 15	10 JUL 2025
1.7 - 5	17 APR 2025	1.14.2 - 4	10 JUL 2025	2.1.2 - 16	10 JUL 2025
1.8 - 1	17 APR 2025	1.14.2 - 5	10 JUL 2025	2.1.2 - 17	10 JUL 2025
1.8 - 2	17 APR 2025	1.14.2 - 6	10 JUL 2025	2.1.2 - 18	10 JUL 2025
1.8 - 3	17 APR 2025	1.14.3 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 19	10 JUL 2025
1.8 - 4	17 APR 2025	1.14.3 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 20	10 JUL 2025
1.9 - 1	10 JUL 2025	ENR 2		2.1.2 - 21	10 JUL 2025
1.9 - 2	17 APR 2025	2.1 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 22	10 JUL 2025
1.9 - 3	10 JUL 2025	2.1 - 2	17 APR 2025	2.1.3 - 1	17 APR 2025
1.9 - 4	10 JUL 2025	2.1.1 - 1	17 APR 2025	2.1.3 - 2	10 JUL 2025
1.9 - 5	17 APR 2025	2.1.1 - 2	17 APR 2025	2.1.3 - 3	15 MAY 2025
1.10 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 3	17 APR 2025	2.1.3 - 4	15 MAY 2025
1.10 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 4	17 APR 2025	2.1.3 - 5	17 APR 2025
1.10 - 3	17 APR 2025	2.1.1 - 5	17 APR 2025	2.1.3 - 6	17 APR 2025
1.10 - 4	17 APR 2025	2.1.1 - 6	15 MAY 2025	2.1.3 - 7	17 APR 2025
1.10 - 5	17 APR 2025	2.1.1 - 7	15 MAY 2025	2.1.3 - 8	17 APR 2025
1.10 - 6	17 APR 2025	2.1.1 - 8	15 MAY 2025	2.1.3 - 9	17 APR 2025
1.10 - 7	17 APR 2025	2.1.1 - 9	17 APR 2025	2.1.3 - 10	17 APR 2025
1.10 - 8	17 APR 2025	2.1.1 - 10	17 APR 2025	2.1.3 - 11	17 APR 2025
1.10 - 9	17 APR 2025	2.1.1 - 11	17 APR 2025	2.2 - 1	10 JUL 2025
1.10 - 10	17 APR 2025	2.1.1 - 12	17 APR 2025	2.2.1 - 1	15 MAY 2025
1.10 - 11	17 APR 2025	2.1.1 - 13	17 APR 2025	2.2.1 - 2	17 APR 2025
1.10 - 12	17 APR 2025	2.1.1 - 14	17 APR 2025	2.2.1 - 3	17 APR 2025
1.10 - 13	17 APR 2025	2.1.1 - 15	17 APR 2025	2.2.1 - 4	17 APR 2025
1.10 - 14	17 APR 2025	2.1.1 - 16	17 APR 2025	2.2.1 - 5	17 APR 2025
1.10 - 15	17 APR 2025	2.1.1 - 17	17 APR 2025	2.2.1 - 6	17 APR 2025
1.10 - 16	17 APR 2025	2.1.1 - 18	17 APR 2025	2.2.1 - 7	17 APR 2025
				2.2.1 - 8	17 APR 2025

2.2.1 - 9	17 APR 2025	3.2.1 L29 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M977 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 10	17 APR 2025	3.2.1 L32 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 11	17 APR 2025	3.2.1 L59 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 12	17 APR 2025	3.2.1 L71 - 1	15 MAY 2025	3.2.1 M985 - 1	15 MAY 2025
2.2.1 - 13	17 APR 2025	3.2.1 L87 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 14	17 APR 2025	3.2.1 L132 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 15	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M992 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 16	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 17	17 APR 2025	3.2.1 L617 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 18	17 APR 2025	3.2.1 L617 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N5 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 19	17 APR 2025	3.2.1 L617 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 1	12 JUN 2025
2.2.1 - 20	17 APR 2025	3.2.1 L619 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 2	12 JUN 2025
2.2.1 - 21	15 MAY 2025	3.2.1 L619 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 3	12 JUN 2025
2.2.1 - 22	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 4	12 JUN 2025
2.2.1 - 23	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 24	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 25	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 4	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 26	15 MAY 2025	3.2.1 L623 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 27	15 MAY 2025	3.2.1 L623 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 28	17 APR 2025	3.2.1 L730 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N744 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 29	17 APR 2025	3.2.1 L730 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 30	17 APR 2025	3.2.1 L733 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 31	12 JUN 2025	3.2.1 L735 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 32	12 JUN 2025	3.2.1 L747 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 33	12 JUN 2025	3.2.1 L856 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 34	12 JUN 2025	3.2.1 L856 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 35	12 JUN 2025	3.2.1 L867 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 36	12 JUN 2025	3.2.1 L979 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 37	12 JUN 2025	3.2.1 L979 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 38	12 JUN 2025	3.2.1 L980 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 39	12 JUN 2025	3.2.1 L980 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 40	12 JUN 2025	3.2.1 L980 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P31 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 41	12 JUN 2025	3.2.1 L981 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P139 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 42	12 JUN 2025	3.2.1 L981 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 43	12 JUN 2025	3.2.1 L981 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 44	12 JUN 2025	3.2.1 L983 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P159 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 45	12 JUN 2025	3.2.1 L984 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P193 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 46	12 JUN 2025	3.2.1 L984 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 47	12 JUN 2025	3.2.1 L986 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 48	12 JUN 2025	3.2.1 L986 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 49	12 JUN 2025	3.2.1 L987 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 50	12 JUN 2025	3.2.1 L996 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 51	12 JUN 2025	3.2.1 L996 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P861 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 52	12 JUN 2025	3.2.1 L999 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P861 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 53	12 JUN 2025	3.2.1 L999 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Q10 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 54	12 JUN 2025	3.2.1 M66 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q34 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 55	12 JUN 2025	3.2.1 M70 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q35 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M70 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Q99 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M159 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q258 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M602 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q258 - 2	17 APR 2025
ENR 3		3.2.1 M607 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q277 - 1	17 APR 2025
3.1 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q316 - 1	17 APR 2025
3.2 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Q800 - 1	17 APR 2025
3.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 3	17 APR 2025	3.2.1 T174 - 1	17 APR 2025
3.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M860 - 1	17 APR 2025	3.2.1 T174 - 2	17 APR 2025
3.2 - 4	17 APR 2025	3.2.1 M863 - 1	17 APR 2025	3.2.1 T205 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L23 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M865 - 1	17 APR 2025	3.2.1 T205 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L23 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 1	17 APR 2025	3.2.1 T224 - 1	10 JUL 2025
3.2.1 L29 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 2	17 APR 2025	3.2.1 T240 - 1	17 APR 2025
		3.2.1 M977 - 1	17 APR 2025	3.2.1 T265 - 1	17 APR 2025

3.2.1 T266 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z212 - 1	17 APR 2025	4.4 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T267 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z225 - 1	17 APR 2025	4.4 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T269 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z348 - 1	17 APR 2025	4.4 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z349 - 1	17 APR 2025	4.4 - 6	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z367 - 1	17 APR 2025	4.4 - 7	17 APR 2025
3.2.1 T282 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z419 - 1	17 APR 2025	4.4 - 8	17 APR 2025
3.2.1 T344 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z460 - 1	17 APR 2025	4.4 - 9	17 APR 2025
3.2.1 T353 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 1	17 APR 2025	4.4 - 10	17 APR 2025
3.2.1 T354 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 2	17 APR 2025	4.4 - 11	17 APR 2025
3.2.1 T355 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z493 - 1	17 APR 2025	4.4 - 12	17 APR 2025
3.2.1 T356 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z717 - 1	17 APR 2025	4.4 - 13	17 APR 2025
3.2.1 T357 - 1	17 APR 2025	3.3 - 1	17 APR 2025	4.4 - 14	17 APR 2025
3.2.1 T359 - 1	17 APR 2025	3.3 - 2	17 APR 2025	4.4 - 15	17 APR 2025
3.2.1 T375 - 1	17 APR 2025	3.3 - 3	17 APR 2025	4.4 - 16	17 APR 2025
3.2.1 T425 - 1	17 APR 2025	3.3 - 4	17 APR 2025	4.4 - 17	17 APR 2025
3.2.1 T670 - 1	17 APR 2025	3.3 - 5	17 APR 2025	4.4 - 18	17 APR 2025
3.2.1 T671 - 1	17 APR 2025	3.3 - 6	17 APR 2025	4.4 - 19	17 APR 2025
3.2.1 T672 - 1	17 APR 2025	3.3 - 7	17 APR 2025	4.4 - 20	17 APR 2025
3.2.1 T673 - 1	17 APR 2025	3.3 - 8	17 APR 2025	4.4 - 21	17 APR 2025
3.2.1 T707 - 1	17 APR 2025	3.3 - 9	17 APR 2025	4.4 - 22	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 1	17 APR 2025	3.3 - 10	17 APR 2025	4.5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 2	17 APR 2025	3.3 - 11	17 APR 2025		
3.2.1 T710 - 1	17 APR 2025	3.3 - 12	17 APR 2025	ENR 5	
3.2.1 T710 - 2	17 APR 2025	3.3 - 13	17 APR 2025	5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 1	17 APR 2025	3.3 - 14	17 APR 2025	5.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 2	17 APR 2025	3.3 - 15	17 APR 2025	5.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 1	17 APR 2025	3.3 - 16	17 APR 2025	5.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 2	17 APR 2025	3.3 - 17	17 APR 2025	5.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T727 - 1	17 APR 2025	3.3 - 18	17 APR 2025	5.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 1	17 APR 2025	3.3 - 19	17 APR 2025	5.1.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 2	17 APR 2025	3.3 - 20	17 APR 2025	5.1.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T871 - 1	15 MAY 2025	3.3 - 21	17 APR 2025	5.1.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Y41 - 1	17 APR 2025	3.3 - 22	17 APR 2025	5.1.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y100 - 1	17 APR 2025	3.3 - 23	17 APR 2025	5.1.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Y209 - 1	17 APR 2025	3.3 - 24	17 APR 2025	5.1.1 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Y210 - 1	17 APR 2025	3.3 - 25	17 APR 2025	5.1.2 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y218 - 1	17 APR 2025	3.3 - 26	17 APR 2025	5.1.2 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Y564 - 1	17 APR 2025	3.3 - 27	17 APR 2025	5.1.2 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Y565 - 1	17 APR 2025	3.3 - 28	17 APR 2025	5.1.2 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y566 - 1	17 APR 2025	3.3 - 29	17 APR 2025	5.1.2 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Z72 - 1	17 APR 2025	3.3 - 30	17 APR 2025	5.1.2 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Z73 - 1	17 APR 2025	3.3 - 31	17 APR 2025	5.1.2 - 7	17 APR 2025
3.2.1 Z80 - 1	17 APR 2025	3.3 - 32	17 APR 2025	5.1.2 - 8	17 APR 2025
3.2.1 Z95 - 1	15 MAY 2025	3.3 - 33	17 APR 2025	5.1.2 - 9	17 APR 2025
3.2.1 Z96 - 1	17 APR 2025	3.4 - 1	17 APR 2025	5.1.2 - 10	17 APR 2025
3.2.1 Z96 - 2	17 APR 2025	3.4 - 2	17 APR 2025	5.1.2 - 11	17 APR 2025
3.2.1 Z121 - 1	17 APR 2025	3.4 - 3	17 APR 2025	5.1.3 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z126 - 1	17 APR 2025			5.1.3 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Z127 - 1	17 APR 2025	ENR 4		5.1.3 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Z131 - 1	17 APR 2025	4.1 - 1	17 APR 2025	5.1.3 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Z159 - 1	17 APR 2025	4.1 - 2	17 APR 2025	5.1.3 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Z169 - 1	17 APR 2025	4.1 - 3	17 APR 2025	5.1.3 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Z172 - 1	15 MAY 2025	4.1 - 4	17 APR 2025	5.1.3 - 7	17 APR 2025
3.2.1 Z175 - 1	17 APR 2025	4.1 - 5	17 APR 2025	5.1.3 - 8	17 APR 2025
3.2.1 Z176 - 1	17 APR 2025	4.1 - 6	17 APR 2025	5.1.3 - 9	17 APR 2025
3.2.1 Z179 - 1	15 MAY 2025	4.1 - 7	17 APR 2025	5.1.3 - 10	17 APR 2025
3.2.1 Z181 - 1	17 APR 2025	4.2 - 1	17 APR 2025	5.1.3 - 11	17 APR 2025
3.2.1 Z182 - 1	17 APR 2025	4.3 - 1	17 APR 2025	5.1.3 - 12	17 APR 2025
3.2.1 Z186 - 1	17 APR 2025	4.4 - 1	17 APR 2025	5.1.3 - 13	17 APR 2025
3.2.1 Z187 - 1	17 APR 2025	4.4 - 2	17 APR 2025	5.1.3 - 14	17 APR 2025

5.1.3 - 15	17 APR 2025	5.2.1.1 - 46	17 APR 2025	5.2.1.2 - 56	12 JUN 2025
5.1.3 - 16	17 APR 2025	5.2.1.1 - 47	17 APR 2025	5.2.1.2 - 57	12 JUN 2025
5.1.3 - 17	17 APR 2025	5.2.1.1 - 48	17 APR 2025	5.2.1.2 - 58	12 JUN 2025
5.1.3 - 18	17 APR 2025	5.2.1.1 - 49	17 APR 2025	5.2.1.2 - 59	12 JUN 2025
5.2 - 1	17 APR 2025	5.2.1.1 - 50	10 JUL 2025	5.2.1.2 - 60	12 JUN 2025
5.2.1 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 61	12 JUN 2025
5.2.1 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 2	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 62	12 JUN 2025
5.2.1 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 3	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 63	12 JUN 2025
5.2.1 - 4	17 APR 2025	5.2.1.2 - 4	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 64	12 JUN 2025
5.2.1 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 5	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 65	12 JUN 2025
5.2.1 - 6	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 6	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 66	12 JUN 2025
5.2.1 - 7	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 7	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 67	12 JUN 2025
5.2.1 - 8	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 8	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 68	15 MAY 2025
5.2.1 - 9	17 APR 2025	5.2.1.2 - 9	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 69	12 JUN 2025
5.2.1 - 10	17 APR 2025	5.2.1.2 - 10	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 70	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 11	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 71	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 12	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 72	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 13	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 73	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 4	17 APR 2025	5.2.1.2 - 14	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 74	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 15	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 75	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 6	17 APR 2025	5.2.1.2 - 16	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 76	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 7	17 APR 2025	5.2.1.2 - 17	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 77	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 8	17 APR 2025	5.2.1.2 - 18	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 78	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 9	17 APR 2025	5.2.1.2 - 19	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 79	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 10	17 APR 2025	5.2.1.2 - 20	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 80	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 11	17 APR 2025	5.2.1.2 - 21	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 81	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 12	17 APR 2025	5.2.1.2 - 22	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 82	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 13	17 APR 2025	5.2.1.2 - 23	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 83	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 14	17 APR 2025	5.2.1.2 - 24	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 84	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 15	17 APR 2025	5.2.1.2 - 25	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 85	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 16	17 APR 2025	5.2.1.2 - 26	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 86	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 17	17 APR 2025	5.2.1.2 - 27	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 87	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 18	17 APR 2025	5.2.1.2 - 28	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 88	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 19	17 APR 2025	5.2.1.2 - 29	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 89	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 20	17 APR 2025	5.2.1.2 - 30	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 90	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 21	17 APR 2025	5.2.1.2 - 31	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 91	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 22	17 APR 2025	5.2.1.2 - 32	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 92	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 23	17 APR 2025	5.2.1.2 - 33	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 93	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 24	17 APR 2025	5.2.1.2 - 34	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 94	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 25	17 APR 2025	5.2.1.2 - 35	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 95	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 26	17 APR 2025	5.2.1.2 - 36	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 96	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 27	17 APR 2025	5.2.1.2 - 37	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 97	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 28	17 APR 2025	5.2.1.2 - 38	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 98	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 29	17 APR 2025	5.2.1.2 - 39	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 99	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 30	17 APR 2025	5.2.1.2 - 40	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 100	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 31	17 APR 2025	5.2.1.2 - 41	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 101	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 32	17 APR 2025	5.2.1.2 - 42	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 102	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 33	17 APR 2025	5.2.1.2 - 43	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 103	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 34	17 APR 2025	5.2.1.2 - 44	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 104	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 35	10 JUL 2025	5.2.1.2 - 45	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 105	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 36	10 JUL 2025	5.2.1.2 - 46	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 106	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 37	17 APR 2025	5.2.1.2 - 47	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 107	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 38	17 APR 2025	5.2.1.2 - 48	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 108	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 39	17 APR 2025	5.2.1.2 - 49	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 109	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 40	17 APR 2025	5.2.1.2 - 50	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 110	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 41	17 APR 2025	5.2.1.2 - 51	17 APR 2025	5.2.1.2 - 111	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 42	17 APR 2025	5.2.1.2 - 52	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 112	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 43	17 APR 2025	5.2.1.2 - 53	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 113	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 44	17 APR 2025	5.2.1.2 - 54	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 114	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 45	17 APR 2025	5.2.1.2 - 55	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 115	12 JUN 2025

5.2.1.2 - 116	12 JUN 2025	5.2.2 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 47	17 APR 2025
5.2.1.2 - 117	12 JUN 2025	5.2.2 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 48	17 APR 2025
5.2.1.2 - 118	12 JUN 2025	5.2.2 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 49	17 APR 2025
5.2.1.2 - 119	12 JUN 2025	5.2.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 50	17 APR 2025
5.2.1.2 - 120	12 JUN 2025	5.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 51	17 APR 2025
5.2.1.2 - 121	12 JUN 2025	5.3.1 - 1	12 JUN 2025	5.3.2 - 52	17 APR 2025
5.2.1.2 - 122	12 JUN 2025	5.3.1 - 2	12 JUN 2025	5.3.2 - 53	17 APR 2025
5.2.1.2 - 123	12 JUN 2025	5.3.1 - 3	12 JUN 2025	5.3.2 - 54	17 APR 2025
5.2.1.2 - 124	12 JUN 2025	5.3.1 - 4	12 JUN 2025	5.3.2 - 55	17 APR 2025
5.2.1.2 - 125	12 JUN 2025	5.3.1 - 5	12 JUN 2025	5.3.2 - 56	17 APR 2025
5.2.1.2 - 126	10 JUL 2025	5.3.1 - 6	12 JUN 2025	5.3.2 - 57	17 APR 2025
5.2.1.2 - 127	10 JUL 2025	5.3.1 - 7	12 JUN 2025	5.3.2 - 58	17 APR 2025
5.2.1.2 - 128	12 JUN 2025	5.3.1 - 8	12 JUN 2025	5.3.2 - 59	17 APR 2025
5.2.1.2 - 129	12 JUN 2025	5.3.1 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 60	17 APR 2025
5.2.1.2 - 130	12 JUN 2025	5.3.2 - 1	15 MAY 2025	5.3.2 - 61	17 APR 2025
5.2.1.2 - 131	12 JUN 2025	5.3.2 - 2	15 MAY 2025	5.3.2 - 62	17 APR 2025
5.2.1.2 - 132	12 JUN 2025	5.3.2 - 3	15 MAY 2025	5.3.2 - 63	17 APR 2025
5.2.1.2 - 133	12 JUN 2025	5.3.2 - 4	15 MAY 2025	5.3.2 - 64	17 APR 2025
5.2.1.2 - 134	12 JUN 2025	5.3.2 - 5	15 MAY 2025	5.3.2 - 65	17 APR 2025
5.2.1.2 - 135	12 JUN 2025	5.3.2 - 6	17 APR 2025	5.3.2 - 66	17 APR 2025
5.2.1.2 - 136	15 MAY 2025	5.3.2 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 67	17 APR 2025
5.2.1.2 - 137	15 MAY 2025	5.3.2 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 68	17 APR 2025
5.2.1.2 - 138	15 MAY 2025	5.3.2 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 69	17 APR 2025
5.2.1.2 - 139	12 JUN 2025	5.3.2 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 70	17 APR 2025
5.2.1.2 - 140	12 JUN 2025	5.3.2 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 71	17 APR 2025
5.2.1.2 - 141	10 JUL 2025	5.3.2 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.2 - 142	10 JUL 2025	5.3.2 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 73	17 APR 2025
5.2.1.2 - 143	10 JUL 2025	5.3.2 - 14	17 APR 2025	5.4 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 15	17 APR 2025	5.5 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 16	17 APR 2025	5.5 - 2	17 APR 2025
5.2.1.3 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 17	17 APR 2025	5.5 - 3	17 APR 2025
5.2.1.3 - 4	17 APR 2025	5.3.2 - 18	17 APR 2025	5.5 - 4	17 APR 2025
5.2.1.3 - 5	17 APR 2025	5.3.2 - 19	17 APR 2025	5.5 - 5	17 APR 2025
5.2.1.3 - 6	17 APR 2025	5.3.2 - 20	17 APR 2025	5.5 - 6	17 APR 2025
5.2.1.3 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 21	17 APR 2025	5.5 - 7	17 APR 2025
5.2.1.3 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 22	17 APR 2025	5.5 - 8	17 APR 2025
5.2.1.3 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 23	17 APR 2025	5.5 - 9	17 APR 2025
5.2.1.3 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 24	17 APR 2025	5.5 - 10	17 APR 2025
5.2.1.3 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 25	17 APR 2025	5.5 - 11	17 APR 2025
5.2.1.3 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 26	17 APR 2025	5.5 - 12	17 APR 2025
5.2.1.3 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 27	17 APR 2025	5.5 - 13	17 APR 2025
5.2.1.3 - 14	17 APR 2025	5.3.2 - 28	17 APR 2025	5.5 - 14	17 APR 2025
5.2.1.3 - 15	17 APR 2025	5.3.2 - 29	17 APR 2025	5.5 - 15	17 APR 2025
5.2.1.3 - 16	17 APR 2025	5.3.2 - 30	17 APR 2025	5.5 - 16	17 APR 2025
5.2.1.3 - 17	17 APR 2025	5.3.2 - 31	17 APR 2025	5.5 - 17	17 APR 2025
5.2.1.3 - 18	17 APR 2025	5.3.2 - 32	17 APR 2025	5.5 - 18	17 APR 2025
5.2.1.3 - 19	17 APR 2025	5.3.2 - 33	17 APR 2025	5.5 - 19	17 APR 2025
5.2.1.3 - 20	17 APR 2025	5.3.2 - 34	17 APR 2025	5.5 - 20	17 APR 2025
5.2.1.3 - 21	17 APR 2025	5.3.2 - 35	17 APR 2025	5.5 - 21	17 APR 2025
5.2.1.3 - 22	17 APR 2025	5.3.2 - 36	17 APR 2025	5.5 - 22	17 APR 2025
5.2.1.3 - 23	17 APR 2025	5.3.2 - 37	17 APR 2025	5.5 - 23	17 APR 2025
5.2.1.3 - 24	17 APR 2025	5.3.2 - 38	17 APR 2025	5.5 - 24	17 APR 2025
5.2.1.3 - 25	17 APR 2025	5.3.2 - 39	17 APR 2025	5.5 - 25	17 APR 2025
5.2.1.3 - 26	17 APR 2025	5.3.2 - 40	17 APR 2025	5.5 - 26	17 APR 2025
5.2.1.3 - 27	17 APR 2025	5.3.2 - 41	17 APR 2025	5.5 - 27	17 APR 2025
5.2.1.3 - 28	17 APR 2025	5.3.2 - 42	17 APR 2025	5.5 - 28	17 APR 2025
5.2.1.3 - 29	17 APR 2025	5.3.2 - 43	17 APR 2025	5.5 - 29	15 MAY 2025
5.2.1.3 - 30	17 APR 2025	5.3.2 - 44	17 APR 2025	5.5 - 30	17 APR 2025
5.2.1.3 - 31	17 APR 2025	5.3.2 - 45	17 APR 2025	5.5 - 31	17 APR 2025
5.2.1.3 - 32	17 APR 2025	5.3.2 - 46	17 APR 2025	5.5 - 32	17 APR 2025

5.5 - 33	15 MAY 2025	6.4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 4	17 APR 2025
5.5 - 34	15 MAY 2025	6.4 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 5	17 APR 2025
5.6 - 1	17 APR 2025	6.5 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 6	17 APR 2025
5.6 - 2	17 APR 2025	6.5 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPBY 1 - 7	17 APR 2025
5.6 - 3	17 APR 2025	6.5 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 8	17 APR 2025
5.6 - 4	17 APR 2025	6.6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 9	17 APR 2025
5.6 - 5	17 APR 2025	6.6 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 10	10 JUL 2025
5.6 - 6	17 APR 2025	6.6 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 11	15 MAY 2025
5.6 - 7	17 APR 2025	6.7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 12	17 APR 2025
5.6 - 8	17 APR 2025	6.7 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 13	10 JUL 2025
5.6 - 9	17 APR 2025			AD 2 EPBY 1 - 14	15 MAY 2025
5.6 - 10	17 APR 2025	AD 0		AD 2 EPBY 1 - 15	17 APR 2025
5.6 - 11	17 APR 2025	0.1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 16	12 JUN 2025
				AD 2 EPBY 1 - 17	12 JUN 2025
ENR 6		AD 1		AD 2 EPBY 1 - 18	12 JUN 2025
6 - 1	15 MAY 2025	1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 19	12 JUN 2025
6 - 2	15 MAY 2025	1.1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 20	12 JUN 2025
6.1 - 1	10 JUL 2025	1.2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 21	12 JUN 2025
6.1 - 3	10 JUL 2025	1.2 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 22	12 JUN 2025
6.1 - 5	17 APR 2025	1.2 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 23	12 JUN 2025
6.1 - 7	17 APR 2025	1.2 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPBY 2 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 9	17 APR 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 4 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 11	17 APR 2025	1.3 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 4 - 3	17 APR 2025
6.1 - 13	17 APR 2025	1.3 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 5 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 15	17 APR 2025	1.3 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPBY 6 - 1	17 APR 2025
6.1 - 17	17 APR 2025	1.3 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 1	17 APR 2025
6.1 - 19	17 APR 2025	1.3 - 6	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 2	17 APR 2025
6.2 - 1	10 JUL 2025	1.4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 3	17 APR 2025
6.2 - 3	17 APR 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 4	17 APR 2025
6.2 - 5	17 APR 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 5	17 APR 2025
6.2 - 7	17 APR 2025	1.5.1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 6	17 APR 2025
6.2 - 9	17 APR 2025	1.5.1 - 2	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 7	17 APR 2025
6.2 - 11	17 APR 2025	1.5.1 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 8	17 APR 2025
6.2 - 13	17 APR 2025	1.5.1 - 4	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 1	17 APR 2025
6.2 - 15	17 APR 2025	1.5.1 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 2	17 APR 2025
6.2 - 17	17 APR 2025	1.5.1 - 6	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 3	17 APR 2025
6.2 - 19	17 APR 2025	1.5.1 - 7	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 4	17 APR 2025
6.2 - 21	17 APR 2025	1.5.1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 5	17 APR 2025
6.3.1 - 1	17 APR 2025	1.5.1 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 6	17 APR 2025
6.3.1 - 2	17 APR 2025	1.5.1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 1	12 JUN 2025
6.3.1 - 3	17 APR 2025	1.5.1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 2	12 JUN 2025
6.3.2 - 1	17 APR 2025	1.5.1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 3	17 APR 2025
6.3.2 - 2	17 APR 2025	1.5.1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 4	17 APR 2025
6.3.2 - 3	17 APR 2025	1.5.1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 5	17 APR 2025
6.3.2 - 4	17 APR 2025	1.5.1 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 6	17 APR 2025
6.3.3 - 1	17 APR 2025	1.5.1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 7	17 APR 2025
6.3.3 - 2	17 APR 2025	1.5.1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 8	17 APR 2025
6.3.3 - 3	17 APR 2025	1.5.1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 9	17 APR 2025
6.3.3 - 4	17 APR 2025	1.5.1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 10	17 APR 2025
6.3.3 - 5	17 APR 2025	1.5.1 - 20	10 JUL 2025	AD 2 EPBY 12 - 11	17 APR 2025
6.3.4 - 1	12 JUN 2025	1.5.1 - 21	10 JUL 2025	AD 2 EPBY 12 - 12	17 APR 2025
6.3.4 - 2	12 JUN 2025	1.5.1 - 22	10 JUL 2025	AD 2 EPBY 12 - 13	17 APR 2025
6.3.5 - 1	17 APR 2025	1.5.1 - 23	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 15	17 APR 2025
6.3.5 - 2	17 APR 2025	1.5.1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 16	17 APR 2025
6.3.5 - 3	17 APR 2025	1.5.1 - 25	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 17	17 APR 2025
6.3.6 - 1	17 APR 2025			AD 2 EPBY 13 - 1	17 APR 2025
6.3.6 - 2	17 APR 2025			AD 2 EPGD 1 - 1	15 MAY 2025
6.3.6 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 2	17 APR 2025
6.3.6 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPGD 1 - 3	10 JUL 2025
6.4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPGD 1 - 4	10 JUL 2025

AD 2 EPGD 1 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPGD 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKK 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPKT 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPKT 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 18	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 20	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKK 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 25	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 27	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKK 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 29	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 30	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 31	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 32	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 33	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 2 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKK 8 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 5 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKK 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKK 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKK 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 3	10 JUL 2025

AD 2 EPKT 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPLL 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 17	12 JUN 2025	AD 2 EPLL 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKT 13 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 13 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPLL 1 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 4	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLL 1 - 6	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 7	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPLL 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPLB 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 18	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 19	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 20	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 21	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 20	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 23	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 21	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 24	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 22	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 25	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 23	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 26	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPLL 1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 27	12 JUN 2025
AD 2 EPLB 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPLB 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPLB 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPMO 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPLB 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 9 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPLB 10 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPLB 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 8	17 APR 2025

AD 2 EPPO 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 6	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 7	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 6	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 7	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 13 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 4	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 6	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPPO 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 7	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 8	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 9	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 10	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPPO 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPRA 12 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 19	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPRA 12 - 21	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPRA 1 - 4	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 13 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 5	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 6	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 7	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 8	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 9	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPPO 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 10	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 11	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 12	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 13	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 14	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 15	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 27	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPRZ 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 28	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 17	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 29	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 30	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 31	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 32	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 33	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 18	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 34	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 19	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 35	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 20	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 36	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 37	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 22	17 APR 2025
AD 2 EPPO 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 27	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 23	17 APR 2025
AD 2 EPPO 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 28	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 24	17 APR 2025
AD 2 EPPO 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 29	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 25	17 APR 2025
AD 2 EPPO 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 30	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 26	17 APR 2025
AD 2 EPPO 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 2 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 27	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 4 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 7 - 1	17 APR 2025

AD 2 EPRZ 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSY 14 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 13 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 18	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 13 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 20	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 25	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 27	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 29	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 30	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPSY 1 - 26	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 31	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 32	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 33	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 34	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 35	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 36	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 37	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 8 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 38	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 39	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 40	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 41	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 42	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 43	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 44	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 45	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 46	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 47	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 48	12 JUN 2025
AD 2 EPSC 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 49	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 50	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 51	10 JUL 2025
AD 2 EPSC 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 52	10 JUL 2025

AD 2 EPWA 1 - 53	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWR 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 54	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 55	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 57	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 58	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 59	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 60	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 61	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 12 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 4 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 5 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 6 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPWA 7 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 13 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 14 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPWR 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPWR 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 10	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWR 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 8 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPZG 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 10 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 11	10 JUL 2025
AD 2 EPWA 10 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 10	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 18	12 JUN 2025
AD 2 EPWA 10 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPZG 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 10 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPZG 3 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPZG 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPZG 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 30	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPZG 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPZG 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPZG 12 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPWA 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 34	17 APR 2025	AD 2 EPZG 12 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPWA 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 35	17 APR 2025	AD 2 EPZG 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWR 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPZG 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWR 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPZG 12 - 5	17 APR 2025

AD 2 EPZG 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPZG 13 - 1	17 APR 2025

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPGD 1-1-2	AD 2 EPGD 1-1-2	AD 2 EPGD 3-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 1-3-1	AD 2 EPGD 1-3-1	AD 2 EPGD 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 1-3-2	AD 2 EPGD 1-3-2	AD 2 EPGD 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 1-3-3	AD 2 EPGD 1-3-3	AD 2 EPGD 4-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 2-1-1	AD 2 EPGD 2-1-1	AD 2 EPGD 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 3-1-1	AD 2 EPGD 3-1-1	AD 2 EPGD 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 4-2-1-0	AD 2 EPGD 4-2-1-0	AD 2 EPGD 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 4-2-2-0	AD 2 EPGD 4-2-2-0	AD 2 EPGD 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 5-3-1-0	AD 2 EPGD 5-3-1-0	AD 2 EPGD 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 5-3-2-0	AD 2 EPGD 5-3-2-0	AD 2 EPGD 10-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPGD 7-3-1	AD 2 EPGD 7-3-1	AD 2 EPGD 13-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 1-1-1	AD 2 EPKK 1-1-1	AD 2 EPKK 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 1-1-2	AD 2 EPKK 1-1-2	AD 2 EPKK 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 1-3-1	AD 2 EPKK 1-3-1	AD 2 EPKK 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 2-1-1	AD 2 EPKK 2-1-1	AD 2 EPKK 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 3-1-1	AD 2 EPKK 3-1-1	AD 2 EPKK 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 4-2-1-0	AD 2 EPKK 4-2-1-0	AD 2 EPKK 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 4-2-2-0	AD 2 EPKK 4-2-2-0	AD 2 EPKK 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 5-3-1-0	AD 2 EPKK 5-3-1-0	AD 2 EPKK 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 5-3-2-0	AD 2 EPKK 5-3-2-0	AD 2 EPKK 10-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-1-1	AD 2 EPKK 6-1-1	AD 2 EPKK 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-1-2	AD 2 EPKK 6-1-2	AD 2 EPKK 12-2	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-2-1	AD 2 EPKK 6-2-1	AD 2 EPKK 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-2-2	AD 2 EPKK 6-2-2	AD 2 EPKK 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-2-3	AD 2 EPKK 6-2-3	AD 2 EPKK 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-2-4	AD 2 EPKK 6-2-4	AD 2 EPKK 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-6-1-1	AD 2 EPKK 6-6-1-1	AD 2 EPKK 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 6-6-2-1	AD 2 EPKK 6-6-2-1	AD 2 EPKK 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 7-3-1	AD 2 EPKK 7-3-1	AD 2 EPKK 13-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1-1-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-1-1	AD 2 EPKT 1-1-1	AD 2 EPKT 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 2-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-2-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-2-1	AD 2 EPKT 1-2-1	AD 2 EPKT 5-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 5-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-3-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-3-1	AD 2 EPKT 1-3-1	AD 2 EPKT 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 4-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-3-2	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-3-2	AD 2 EPKT 1-3-2	AD 2 EPKT 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 4-3	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPKT 2-1-1	AD 2 EPKT 2-1-1	AD 2 EPKT 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 3-1-1	AD 2 EPKT 3-1-1	AD 2 EPKT 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1-1-1	AD 2 EPLL 1-1-1	AD 2 EPLL 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 2-1-1	AD 2 EPLL 2-1-1	AD 2 EPLL 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-1-0	AD 2 EPLL 4-2-1-0	AD 2 EPLL 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-2-0	AD 2 EPLL 4-2-2-0	AD 2 EPLL 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-3-0	AD 2 EPLL 4-2-3-0	AD 2 EPLL 8-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 5-2-1	AD 2 EPLL 5-2-1	AD 2 EPLL 9-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 5-3-1-0	AD 2 EPLL 5-3-1-0	AD 2 EPLL 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 5-3-2-0	AD 2 EPLL 5-3-2-0	AD 2 EPLL 10-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-1	AD 2 EPLL 6-1-1	AD 2 EPLL 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-3	AD 2 EPLL 6-1-3	AD 2 EPLL 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-4	AD 2 EPLL 6-1-4	AD 2 EPLL 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-2-1	AD 2 EPLL 6-2-1	AD 2 EPLL 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-2-2	AD 2 EPLL 6-2-2	AD 2 EPLL 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-2-3	AD 2 EPLL 6-2-3	AD 2 EPLL 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-2-4	AD 2 EPLL 6-2-4	AD 2 EPLL 12-8	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-6-1-1	AD 2 EPLL 6-6-1-1	AD 2 EPLL 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-6-2-1	AD 2 EPLL 6-6-2-1	AD 2 EPLL 12-13	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 7-2-1	AD 2 EPLL 7-2-1	AD 2 EPLL 13-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPMO 1-1-1	TWY S: PCN 20/R/B/X/T	TWY S: PCN 16/R/B/W/T	AIRAC AMDT 08/23 - 10 AUG 2023
AD 2 EPMO 1-1-1	AD 2 EPMO 1-1-1	AD 2 EPMO 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPMO 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2015	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2020	AIRAC AMDT 241 - 15 JUL 2021
AD 2 EPMO 2-1-1	AD 2 EPMO 2-1-1	AD 2 EPMO 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPMO 3-1-1	AD 2 EPMO 3-1-1	AD 2 EPMO 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 1-1-1	AD 2 EPPO 1-1-1	AD 2 EPPO 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 1-3-1	AD 2 EPPO 1-3-1	AD 2 EPPO 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 1-3-2	AD 2 EPPO 1-3-2	AD 2 EPPO 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 2-1-1	AD 2 EPPO 2-1-1	AD 2 EPPO 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 3-1-1	AD 2 EPPO 3-1-1	AD 2 EPPO 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 4-2-1-0	AD 2 EPPO 4-2-1-0	AD 2 EPPO 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 4-2-2-0	AD 2 EPPO 4-2-2-0	AD 2 EPPO 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 5-1-1	AD 2 EPPO 5-1-1	AD 2 EPPO 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 5-3-1-0	AD 2 EPPO 5-3-1-0	AD 2 EPPO 10-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 5-3-2-0	AD 2 EPPO 5-3-2-0	AD 2 EPPO 10-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-1-1	AD 2 EPPO 6-1-1	AD 2 EPPO 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-1-3	AD 2 EPPO 6-1-3	AD 2 EPPO 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-1-4	AD 2 EPPO 6-1-4	AD 2 EPPO 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-2-1	AD 2 EPPO 6-2-1	AD 2 EPPO 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-2-2	AD 2 EPPO 6-2-2	AD 2 EPPO 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-2-3	AD 2 EPPO 6-2-3	AD 2 EPPO 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPPO 6-2-4	AD 2 EPPO 6-2-4	AD 2 EPPO 12-8	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-6-1-1	AD 2 EPPO 6-6-1-1	AD 2 EPPO 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPO 6-6-2-1	AD 2 EPPO 6-6-2-1	AD 2 EPPO 12-13	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPRA 2-1-1	AD 2 EPRA 2-1-1	AD 2 EPRA 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 1-1-1	AD 2 EPSC 1-1-1	AD 2 EPSC 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 2-1-1	AD 2 EPSC 2-1-1	AD 2 EPSC 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 4-2-1-0	AD 2 EPSC 4-2-1-0	AD 2 EPSC 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 4-2-2-0	AD 2 EPSC 4-2-2-0	AD 2 EPSC 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 5-3-1-0	AD 2 EPSC 5-3-1-0	AD 2 EPSC 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 5-3-2-0	AD 2 EPSC 5-3-2-0	AD 2 EPSC 10-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-1-1	AD 2 EPSC 6-1-1	AD 2 EPSC 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-1-2	AD 2 EPSC 6-1-2	AD 2 EPSC 12-2	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-2-1	AD 2 EPSC 6-2-1	AD 2 EPSC 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-2-2	AD 2 EPSC 6-2-2	AD 2 EPSC 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-2-3	AD 2 EPSC 6-2-3	AD 2 EPSC 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-2-4	AD 2 EPSC 6-2-4	AD 2 EPSC 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-6-1-1	AD 2 EPSC 6-6-1-1	AD 2 EPSC 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSC 6-6-2-1	AD 2 EPSC 6-6-2-1	AD 2 EPSC 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 1-1-1	AD 2 EPSY 1-1-1	AD 2 EPSY 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 2-1-1	AD 2 EPSY 2-1-1	AD 2 EPSY 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 3-1-1	AD 2 EPSY 3-1-1	AD 2 EPSY 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-1-1	AD 2 EPSY 6-1-1	AD 2 EPSY 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-1-2	AD 2 EPSY 6-1-2	AD 2 EPSY 12-2	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-1-3	AD 2 EPSY 6-1-3	AD 2 EPSY 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-1-4	AD 2 EPSY 6-1-4	AD 2 EPSY 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-1	AD 2 EPSY 6-2-1	AD 2 EPSY 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-2	AD 2 EPSY 6-2-2	AD 2 EPSY 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-3	AD 2 EPSY 6-2-3	AD 2 EPSY 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-4	AD 2 EPSY 6-2-4	AD 2 EPSY 12-8	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-5	AD 2 EPSY 6-2-5	AD 2 EPSY 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-2-6	AD 2 EPSY 6-2-6	AD 2 EPSY 12-10	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-6-1-1	AD 2 EPSY 6-6-1-1	AD 2 EPSY 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 6-6-2-1	AD 2 EPSY 6-6-2-1	AD 2 EPSY 12-15	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 7-2-1	AD 2 EPSY 7-2-1	AD 2 EPSY 13-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPSY 8-1-1	AD 2 EPSY 8-1-1	AD 2 EPSY 14-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-2-1	AD 2 EPWA 1-2-1	AD 2 EPWA 5-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-3-3	AD 2 EPWA 1-3-3	AD 2 EPWA 4-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-3-4	AD 2 EPWA 1-3-4	AD 2 EPWA 4-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-3-4	see: AD 2 EPWA 1-3-3	see: AD 2 EPWA 4-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-3-5	AD 2 EPWA 1-3-5	AD 2 EPWA 4-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1-3-6	AD 2 EPWA 1-3-6	AD 2 EPWA 4-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 2-1-1	AD 2 EPWA 2-1-1	AD 2 EPWA 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPWA 2-1-2	AD 2 EPWA 2-1-2	AD 2 EPWA 6-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 3-1-1	AD 2 EPWA 3-1-1	AD 2 EPWA 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 3-1-2	AD 2 EPWA 3-1-2	AD 2 EPWA 7-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-1	AD 2 EPWA 6-1-1	AD 2 EPWA 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-2	AD 2 EPWA 6-1-2	AD 2 EPWA 12-2	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-3	AD 2 EPWA 6-1-3	AD 2 EPWA 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-5	AD 2 EPWA 6-1-5	AD 2 EPWA 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-6	AD 2 EPWA 6-1-6	AD 2 EPWA 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-7	AD 2 EPWA 6-1-7	AD 2 EPWA 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-9	AD 2 EPWA 6-1-9	AD 2 EPWA 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-1-10	AD 2 EPWA 6-1-10	AD 2 EPWA 12-10	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-1	AD 2 EPWA 6-2-1	AD 2 EPWA 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-2	AD 2 EPWA 6-2-2	AD 2 EPWA 12-12	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-3	AD 2 EPWA 6-2-3	AD 2 EPWA 12-13	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-4	AD 2 EPWA 6-2-4	AD 2 EPWA 12-14	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-5	AD 2 EPWA 6-2-5	AD 2 EPWA 12-15	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-6	AD 2 EPWA 6-2-6	AD 2 EPWA 12-16	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-7	AD 2 EPWA 6-2-7	AD 2 EPWA 12-17	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-2-8	AD 2 EPWA 6-2-8	AD 2 EPWA 12-18	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-6-1-1	AD 2 EPWA 6-6-1-1	AD 2 EPWA 12-19	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-6-2-1	AD 2 EPWA 6-6-2-1	AD 2 EPWA 12-23	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-6-3-1	AD 2 EPWA 6-6-3-1	AD 2 EPWA 12-27	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWA 6-6-4-1	AD 2 EPWA 6-6-4-1	AD 2 EPWA 12-31	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWR 1-1-1	AD 2 EPWR 1-1-1	AD 2 EPWR 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWR 1-1-1	-	FREQ Wrocław GROUND 121.805	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWR 2-1-1	AD 2 EPWR 2-1-1	AD 2 EPWR 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPWR 3-1-1	AD 2 EPWR 3-1-1	AD 2 EPWR 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 1-1-1	AD 2 EPZG 1-1-1	AD 2 EPZG 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 1-1-2	AD 2 EPZG 1-1-2	AD 2 EPZG 3-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 2-1-1	AD 2 EPZG 2-1-1	AD 2 EPZG 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 5-1-1	AD 2 EPZG 5-1-1	AD 2 EPZG 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 5-3-1-0	AD 2 EPZG 5-3-1-0	AD 2 EPZG 10-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-1-3	AD 2 EPZG 6-1-3	AD 2 EPZG 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-1-4	AD 2 EPZG 6-1-4	AD 2 EPZG 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-2-1	AD 2 EPZG 6-2-1	AD 2 EPZG 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-2-2	AD 2 EPZG 6-2-2	AD 2 EPZG 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-2-3	AD 2 EPZG 6-2-3	AD 2 EPZG 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-2-4	AD 2 EPZG 6-2-4	AD 2 EPZG 12-8	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-6-1-1	AD 2 EPZG 6-6-1-1	AD 2 EPZG 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 6-6-2-1	AD 2 EPZG 6-6-2-1	AD 2 EPZG 12-13	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPZG 7-3-1	AD 2 EPZG 7-3-1	AD 2 EPZG 13-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025



Adres pocztowy: Mazowiecki Urząd Celno-Skarbowy
ul. Jagiellońska 55B
03-301 Warszawa
Tel.: +48-22-670-60-00
Faks: +48-22-670-60-40
E-mail: mucs.ucs.448000@mf.gov.pl
www: www.mazowieckie.kas.gov.pl
Adres do doręczeń elektronicznych (ADE): AE:PL-26488-72807-TRVAF-34
EPUAP: /0g87f7hfip/SkrytkaESP

Postal address: Masovian Tax and Customs Branch Office
ul. Jagiellońska 55B
03-301 Warszawa
Phone: +48-22-670-60-00
Fax: +48-22-670-60-40
E-mail: mucs.ucs.448000@mf.gov.pl
www: www.mazowieckie.kas.gov.pl
e-Delivery address: AE:PL-26488-72807-TRVAF-34
EPUAP: /0g87f7hfip/SkrytkaESP

Adres pocztowy: Placówka Straży Granicznej Warszawa-Okęcie
„Port lotniczy” w Warszawie
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa
Tel.: +48-22-500-3505 (sekretariat)
+48-22-500-3500 (H24)
Faks: +48-22-500-3780 (H24)
E-mail: warszawaokecie@strazgraniczna.pl
www: www.nadwislanski.strazgraniczna.pl
Adres do doręczeń elektronicznych (ADE): AE:PL-85773-45770-SRGAC-18

Postal address: Warszawa-Okęcie Border Guard Post
Warsaw Airport
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa
Phone: +48-22-500-3505 (office)
+48-22-500-3500 (H24)
Fax: +48-22-500-3780 (H24)
E-mail: warszawaokecie@strazgraniczna.pl
www: www.nadwislanski.strazgraniczna.pl
e-Delivery address: AE:PL-85773-45770-SRGAC-18

Adres pocztowy: Główny Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa
Al. Jana Pawła II 11
00-828 Warszawa
Tel.: +48-22-652-9290
+48-22-652-9291
E-mail: gi@piorin.gov.pl
www: <https://www.gov.pl/web/piorin>
EPUAP: 06tkdy22wu/SkrytkaESP
Korespondencję drogą elektroniczną można przesyłać za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej na platformie EPUAP.

Postal address: Main Inspectorate of Plant Health and Seed Inspection
Al. Jana Pawła II 11
00-828 Warszawa
Phone: +48-22-652-9290
+48-22-652-9291
E-mail: gi@piorin.gov.pl
www: <https://www.gov.pl/web/piorin>
EPUAP: 06tkdy22wu/SkrytkaESP
Electronic correspondence can be sent via the electronic inbox on the EPUAP platform.

Adres: Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Warszawie
ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa
budynek PPL Sonata
Tel.: +48-22-650-2533
E-mail: sekretariat.gsse.warszawa@sanepid.gov.pl
www: <https://www.gov.pl/web/gsse-warszawa/>

Address: Border Sanitary and Epidemiological Station in Warsaw
ul. Komitetu Obrony Robotników 49
02-146 Warszawa
Sonata building of Polish Airports State Enterprise
Phone: +48-22-650-2533
E-mail: sekretariat.gsse.warszawa@sanepid.gov.pl
www: <https://www.gov.pl/web/gsse-warszawa/>

Adres: Sekcja Granicznego Nadzoru Sanitarnego: Terminal Towarowy
ul. Wirażowa 35
02-158 Warszawa
Adres korespondencyjny: ul. Wirażowa 35
02-158 Warszawa
Tel. kom.: +48-516-092-382
+48-453-407-529

Address: Border Sanitary Inspection Section: Cargo Terminal
ul. Wirażowa 35
02-158 Warszawa
Address for correspondence: ul. Wirażowa 35
02-158 Warszawa
Mobile: +48-516-092-382
+48-453-407-529

E-mail: import.gsse.warszawa@sanepid.gov.pl
www: www.gssewarszawa.pl

E-mail: import.gsse.warszawa@sanepid.gov.pl
www: www.gssewarszawa.pl

Adres: **Sekcja Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej: Lotnisko Chopina**
Adres korespondencyjny: ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa
Tel. kom.: +48-602-220-181
Tel.: +22-650-60-60
E-mail: okecie.gsse.warszawa@sanepid.gov.pl

Address: **Border Sanitary and Epidemiological Control Section: Chopin Airport**
Address for correspondence: ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa
Mobile: +48-602-220-181
Phone: +48-453-407-529
E-mail: okecie.gsse.warszawa@sanepid.gov.

Adres: **Sekcja Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej: Lotnisko Warszawa Modlin**
Adres korespondencyjny: ul. Gen. Wiktora Thommee 1A
05-102 Nowy Dwór Mazowiecki
Tel. kom.: +48-602-220-181
E-mail: modlin.gsse@sanepid.gov.pl

Address: **Border Sanitary and Epidemiological Control Section: Warsaw Modlin Airport**
Address for correspondence: ul. Gen. Wiktora Thommee 1A
05-102 Nowy Dwór Mazowiecki
Mobile: +48-602-220-181
E-mail: modlin.gsse@sanepid.gov.pl

Adres: **Sekcja Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej: Lotnisko Warszawa-Radom**
Adres korespondencyjny: ul. Lubelska 158
26-603 Radom
Tel. kom.: +48-453-407-705
Tel.: +48-378-74-28
E-mail: gsse.radom@sanepid.gov.pl

Address: **Border Sanitary and Epidemiological Control Section: Warsaw - Radom Airport**
Address for correspondence: ul. Lubelska 158
26-603 Radom
Mobile: +48-453-407-705
Phone: +48-378-74-28
E-mail: gsse.radom@sanepid.gov.pl

Adres pocztowy: **Inspekcja Weterynaryjna Główny Inspektorat Weterynarii**
ul. Wspólna 30
00-930 Warszawa
Tel.: +48-22-623-2089
Faks: +48-22-623-1408
E-mail: wet@wetgiw.gov.pl
www: <http://www.wetgiw.gov.pl>

Postal address: **Veterinary Inspection General Veterinary Inspectorate**
ul. Wspólna 30
00-930 Warszawa
Phone: +48-22-623-2089
Fax: +48-22-623-1408
E-mail: wet@wetgiw.gov.pl
www: <http://www.wetgiw.gov.pl>



1.1.5. Członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE wydaje się wizę Schengen lub wizę krajową w celu dołączenia do obywatela państwa członkowskiego lub przebywania z nim.

1.1.5. A Schengen visa or national visa is issued to a family member who is not a national of EU Member State intending to join or stay with a national of EU Member State.

1.1.6. Wizę wydaje lub odmawia jej wydania konsul lub komendant placówki Straży Granicznej niezwłocznie po złożeniu wniosku, zapewniając członkowi rodziny wszelkie dopuszczalne przez przepisy prawa ułatwienia w uzyskaniu wizy.

1.1.6. The visa shall be issued or refused by the Consul or the Commander of the Border Guards immediately after receiving the application, providing the applicant with any lawful means aimed at obtaining the visa.

1.1.7. Decyzja o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może być wydana przez komendanta placówki Straży Granicznej obywatelowi UE lub członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE gdy: jego wjazd następuje w okresie obowiązywania wpisu do wykazu cudzoziemców, których pobyt na terytorium RP jest niepożądany lub wymagają tego względy obronności lub bezpieczeństwa państwa lub ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, lub nie posiada ważnego dokumentu podróży lub innego ważnego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość i obywatelstwo lub wymagają tego względy zdrowia publicznego. Przed wydaniem decyzji o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Komendant placówki Straży Granicznej umożliwi obywatelowi UE lub członkowi rodziny niebędącemu obywatelem UE przez okres nie dłuższy niż 72 godziny podjęcie działań zmierzających do uzyskania ww. dokumentów albo do udowodnienia w inny, niebudzący wątpliwości sposób, że osoby te są uprawnione do korzystania ze swobody przepływu osób. Od decyzji o odmowie wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przysługuje odwołanie do Komendanta Głównego Straży Granicznej. Decyzji tej nadaje się jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

1.1.7. Decision to refuse entry into the territory of the Republic of Poland may be taken by the Commander of the Border Guards with regard to EU Member State citizen or a family member who is not a national of EU Member State if: data on them have been recorded in the register of foreigners whose residence in the territory of the Republic of Poland is adverse or may constitute a threat to state defence or security, or the protection of public order or when the foreigner fails to submit a valid travel document or valid document confirming his/her identity and citizenship, or if public health reasons so require. Before issuing the decision to refuse entry into the Republic of Poland, the Commander of the Border Guards shall take steps aimed at obtaining the documents by EU citizen or a member of the family who is not a EU citizen within 72 hours or to prove by any undoubted means that the person is authorized to exercise his/her right to free movement. An appeal against the decision on visa refusal may be lodged to the Commander-in-Chief of the Border Guards. The decision shall at the same time be made immediately enforceable.

1.1.8. Od decyzji o odmowie wydania wizy przez konsula przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw zagranicznych, a od decyzji o odmowie wydania wizy wydanej przez komendanta placówki Straży Granicznej do Komendanta Głównego Straży Granicznej.

1.1.8. An appeal against the decision on visa refusal taken by the Consul may be lodged to the minister in charge of foreign affairs and an appeal against the decision on visa refusal taken by the Commander of the Border Guards may be lodged to the Commander-in-Chief of the Border Guards.

1.1.9. Wyjazd z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obywatela UE może nastąpić na podstawie ważnego dokumentu podróży lub innego dokumentu potwierdzającego jego tożsamość i obywatelstwo.

1.1.9. An EU Member State citizen may exit from the territory of the Republic of Poland on the grounds of a valid travel document or another document confirming his/her identity and citizenship.

1.1.10. Wyjazd członka rodziny niebędącego obywatelem UE może nastąpić na podstawie ważnego dokumentu podróży.

1.1.10. A family member who is not an EU Member State citizen may exit from the territory of the Republic of Poland on the grounds of a valid travel document.

1.2 Pobyt cudzoziemców nie korzystających z prawa do swobodnego przemieszczania się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

1.2 Residence of foreigners not exercising the right to free movement on the territory of the Republic of Poland

1.2.1. Podstawowym aktem prawnym regulującym zagadnienia związane z pobytem cudzoziemców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Ustawa z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2024 r. poz. 769 z późn. zm.).

1.2.1. The primary Act regulating the matters relating to the stay of foreigners on the territory of the Republic of Poland is the Act of 12 December 2013 on foreigners (Journal of Laws 2024, item 769 with later amendments).

1.2.2. Cudzoziemiec, który przekracza granicę Rzeczypospolitej Polskiej jest zobowiązany posiadać: ważny dokument podróży, ważną wizę lub inny ważny dokument uprawniający go do wjazdu na to terytorium i do pobytu na nim, jeżeli są wymagane; zezwolenie na wjazd do innego państwa lub zezwolenie na pobyt w innym państwie, jeżeli zezwolenia takie są wymagane w przypadku przejazdu tranzytem.

1.2.2. A foreigner may cross the border of the Republic of Poland or stay on this territory providing he or she is in a possession of: a valid travel document, a valid visa or other valid document entitling to enter and stay in this territory, if required; a permit to enter another country or to stay in another country, if such permits are required in case of transit.

1.2.3. Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany:

1.2.3. A foreigner entering the territory of the Republic of Poland is obliged to:

- a. uzasadnić cel i warunki planowanego pobytu;
- b. posiadać oraz okazać na żądanie:

- a. justify the purpose and the conditions of their intended stay;
- b. carry and produce upon request:

- dokument potwierdzający posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego finansowanego ze środków publicznych lub odpowiedniego podróznego ubezpieczenia medycznego,
- środki finansowe wystarczające na pokrycie kosztów planowanego pobytu oraz podróży powrotnej do państwa pochodzenia lub zamieszkania lub kosztów tranzytu do państwa trzeciego, które udzieli pozwolenia na wjazd, albo dokument potwierdzający możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem.

1.2.4. Z dniem 24 marca 2015 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie środków finansowych wymaganych od cudzoziemca wjeżdżającego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz dokumentów, które mogą potwierdzić możliwość uzyskania takich środków, a także cel i czas trwania planowanego pobytu (Dz.U. 2017.2122 tj.).

Zgodnie z powyższym rozporządzeniem:

- a. cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres pobytu nieprzekraczający 4 dni musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 300 PLN lub równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- b. cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres pobytu przekraczający 4 dni musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 75 PLN na każdy dzień pobytu lub równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- c. cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który:
 - jest uczestnikiem imprezy turystycznej, obozu młodzieżowego, zawodów sportowych,
 - ma opłacone koszty pobytu w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - przyjeżdża do placówki leczniczo – sanatoryjnej,
 - jest uczestnikiem programu umożliwiającego wykonywanie pracy wakacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która nie stanowi głównego celu jego pobytu, uregulowanego umową międzynarodową, której Rzeczypospolita Polska jest stroną,

musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 20 PLN na każdy dzień planowanego pobytu, nie mniej jednak niż 100 PLN, albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,

- d. cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu podjęcia lub kontynuowania studiów, uczestniczenia w badaniach naukowych lub szkoleniach, prowadzenia prac rozwojowych oraz podjęcia lub kontynuowania nauki musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania w wysokości co najmniej 1270 PLN na pierwsze 2 miesiące planowanego pobytu albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- e. cudzoziemiec musi posiadać środki finansowe na pokrycie kosztów podróży powrotnej lub tranzytu do państwa trzeciego w wysokości

- a document confirming being in a possession of an medical insurance that is publicly funded or appropriate travel medical insurance,
- means sufficient to pay costs of the planned stay and return journey to the country of origin or residence or the costs of transit to a third country which will grant entry or the document confirming being in a position to acquire such means lawfully.

1.2.4. As of 24 March 2015, the Regulation of the Ministry of Interior dated 23 February 2015 on the means required from a foreigner entering the territory of the Republic of Poland and on documents which may certify possibility of acquiring such means as well as purpose and duration of the stay, came into effect (Journal of Laws of 2017, No 2122, consolidated text).

In accordance with the aforementioned regulation:

- a. a foreigner entering the territory of the Republic of Poland for a period of stay of less than 4 days shall hold financial means sufficient for covering costs of accommodation amounting to at least PLN 300 or the equivalent in foreign currencies,
- b. a foreigner entering the territory of the Republic of Poland for a period of stay of over 4 days shall hold financial means sufficient for covering costs of accommodation, amounting to at least PLN 75 for each day of stay or the equivalent in foreign currencies.
- c. a foreigner entering the territory of the Republic of Poland who:
 - is a participant of a tourist event, a youth camp, sports competition,
 - has the costs of stay in the territory of the Republic of Poland covered,
 - comes to a medical or sanatorium clinic,
 - is a participant of a summer work programme on the territory of the Republic of Poland which is not the main purpose of the stay and which is regulated by the international agreement to which the Republic of Poland is a party,

must be in a possession of financial means for covering the costs of accommodation amounting to at least PLN 20 for each day of the planned stay, not less, however, than PLN 100 or the equivalent in foreign currencies,

- d. a foreigner entering the territory of the Republic of Poland to take up or pursue a course of study or to participate in research or training, carry out development works or take up or pursue education shall be in a possession of financial means for covering the costs of accommodation amounting to at least PLN 1270 for the first 2 months of the planned stay or the equivalent in foreign currencies,
- e. a foreigner shall be in a possession of financial means to cover return travel costs or transit to a third country equivalent to the cost of ticket

stanowiącej równowartość biletu, na podstawie którego przybył na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nie mniej jednak niż:

- 200 PLN, jeżeli przybył z państwa sąsiadującego z Rzeczpospolitą Polską,
- 500 PLN, jeżeli przybył z państwa członkowskiego Unii Europejskiej innego niż sąsiadującego z Rzeczpospolitą Polską albo równowartość tej kwoty w walutach obcych,
- 2500 PLN, jeżeli przybył z państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej albo równowartość tej kwoty w walutach obcych.

1.2.5. Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany posiadać oraz okazać na żądanie funkcjonariusza Straży Granicznej dokument potwierdzający posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 146, z późn. zm.) lub posiadanie podróznego ubezpieczenia medycznego o minimalnej kwocie ubezpieczenia w wysokości 30 000 EUR, ważnego przez okres planowanego pobytu cudzoziemca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pokrywającego wszelkie wydatki, które mogą wyniknąć podczas pobytu na tym terytorium w związku z koniecznością podróży powrotnej z powodów medycznych, potrzebą pilnej pomocy medycznej, nagłym leczeniem szpitalnym lub ze śmiercią, w którym ubezpieczyciel zobowiązuje się do pokrycia kosztów udzielonych ubezpieczonemu świadczeń zdrowotnych bezpośrednio na rzecz podmiotu udzielającego takich świadczeń, na podstawie wystawionego przez ten podmiot rachunku – w przypadku wjazdu na podstawie wizy krajowej.

Wymóg dotyczący posiadania ubezpieczenia medycznego, można uznać za spełniony, w przypadku, gdy cudzoziemiec posiada odpowiednie ubezpieczenie w związku ze swoją sytuacją zawodową.

Podróżne ubezpieczenie medyczne, wystawia ubezpieczyciel zapewniający całodobową usługę centrum alarmowego umożliwiającą zgłoszenie zdarzenia podlegającego odpowiedzialności ubezpieczyciela mający siedzibę lub oddział w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 470 t.j.) w Rzeczypospolitej Polskiej, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej albo niemający siedziby lub oddziału w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w Rzeczypospolitej Polskiej, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej, który spełnia dodatkowo następujące warunki:

- a. publikuje wyniki audytu działalności wykonanego przez uznany międzynarodowy podmiot audytowy wskazujące na rzeczywistą możliwość zaspokajania roszczeń wobec ubezpieczyciela przysługujących podmiotom udzielającym świadczeń zdrowotnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

on the basis of which he came to the territory of the Republic of Poland, not less, however, than:

- PLN 200, if they came from a country neighbouring the Republic of Poland,
- PLN 500, if they came from a Member State of the European Union other than neighbouring the Republic of Poland or the equivalent of this amount in foreign currency,
- PLN 2500, if they came from a country that is not a Member State of the European Union or the equivalent of this amount in foreign currency.

1.2.5. A foreigner entering the territory of the Republic of Poland shall be obliged to possess and present at the request of the border guard a document confirming possession of health insurance within the meaning of provisions on the publicly funded health institution services (Journal of Laws 2024, item 146, with later amendments) or possession of travel medical insurance amounting to at least EUR 30 000, valid for the period of the planned stay of the foreigner on the territory of the Republic of Poland, to cover any expenses which might arise during the stay on the territory in connection with the return for medical reasons, the need for urgent medical attention, emergency hospital treatment or death, which says that the insurance company is obliged to the reimbursement of costs of the health services provided to the insured person directly for the benefit of the entity rendering such services, on the basis of the bill drawn by the entity - in case of entry with a national visa.

The requirement to possess travel medical insurance can be regarded as fulfilled if a foreigner has adequate insurance in the light of his professional situation.

An insurance provider issues a travel medical insurance ensuring a 24 hour emergency medical service centre for reporting a medical event covered by the liability of the insurer with a registered office or branch within the meaning of the Act of 6 March 2018 on the rules governing the participation of foreign entrepreneurs and other foreign persons in economic trade within the territory of the Republic of Poland paragraph 3 point 4 (Journal of Laws of 2022, item 470 consolidated text) in the Republic of Poland, EU Member States, European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area or Swiss Confederation or an entity without a registered office or branch within the meaning of the Act of 6 March 2018 on the rules governing the participation of foreign entrepreneurs and other foreign persons in economic trade within the territory of the Republic of Poland in the Republic of Poland, EU Member States, European Free Trade Association (EFTA) Member States - parties to the agreement on European Economic Area, or Swiss Confederation fulfilling additionally the following requirements:

- a. publishes the results of performance audit carried out by internationally recognised audit body indicating an actual capability of settlement of claims against the insurance provider applicable to entities rendering health care services on the territory of the Republic of Poland;

b. co najmniej w okresach półrocznych publikuje dane na temat sumy zebranych składek oraz wielkości wypłat w danym rodzaju ubezpieczeń.

Informację o ubezpieczycielach i oferowanych przez nich ubezpieczeniach spełniających ww. warunki publikuje i aktualizuje na stronie internetowej urzędu obsługującego tego ministra Minister właściwy do spraw zagranicznych.

1.2.6. Dokumentami, które mogą potwierdzić możliwość uzyskania przez cudzoziemca środków finansowych na pokrycie kosztów utrzymania, podróży powrotnej lub tranzytu do państwa trzeciego są:

a. czek podróżny;

b. zaświadczenie o wysokości limitu na karcie kredytowej wydane przez bank lub instytucję kredytową, które wystawiły kartę kredytową - wystawione nie wcześniej niż miesiąc przed dniem przekroczenia granicy;

c. zaświadczenie o posiadaniu środków płatniczych w banku lub spółdzielczej kasie oszczędnościowo – kredytowej lub instytucji kredytowej, mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wystawione nie wcześniej niż miesiąc przed dniem przekroczenia granicy;

d. zaproszenie, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach;

e. dokument potwierdzający przyznanie stypendium cudzoziemcowi wjeżdżającemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu podjęcia lub kontynuowania studiów, uczestniczenia w badaniach naukowych lub szkoleniach, prowadzenia prac rozwojowych oraz podjęcia lub kontynuowania nauki.

1.2.7. Dokumentem, który może potwierdzić posiadanie przez cudzoziemca środków finansowych przeznaczonych na pokrycie podróży powrotnej do państwa pochodzenia lub zamieszkania albo tranzytu przez terytorium do państwa trzeciego, które udzieli pozwolenia na wjazd może być także bilet powrotny uprawniający do podróży do tego państwa.

1.2.8. Obowiązek okazania środków finansowych lub dokumentów potwierdzających możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem nie dotyczy cudzoziemców przekraczających granicę:

1. na podstawie:

a. umów międzynarodowych, które przewidują zwolnienie cudzoziemca z obowiązku posiadania tych środków albo obowiązek pokrycia kosztów jego pobytu przez polskie organy państwowe lub instytucje publiczne,

b. wizy w celu repatriacji,

c. wizy w celu wykonywania pracy,

d. wizy, o której mowa w art. 60 ust 1 pkt 5 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach,

e. wizy, o której mowa w art. 60 ust 1 pkt 5a ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach,

f. wizy w celu korzystania z ochrony czasowej,

g. wizy w celu realizacji zezwolenia na pobyt czasowy w celu łączenia rodzin,

h. karty pobytu,

b. publishes at least a semi-annual statement on collected insurance contributions and amount of claims payment within the particular type of insurance.

Information on insurance providers fulfilling the above-mentioned requirements and available insurance is made available and updated by the Minister of Foreign Affairs office web page.

1.2.6. Documents which confirm that a foreigner has a possibility to obtain financial means necessary for covering costs of subsistence, return or transit to a third country shall be:

a. a traveller's cheque;

b. a credit card which a foreigner may use on the territory of the Republic of Poland, together with a certificate on the credit card's limit;

c. a certificate confirming deposit in a bank or in a cooperative savings or credit institution seated in the territory of the Republic of Poland or other Member State of the European Union made out not earlier than one month before the day of crossing the border;

d. the invitation referred to in art. 49, item 1 of the Act of 12 December 2013 on foreigners;

e. a certificate confirming a scholarship for a foreigner entering the territory of the Republic of Poland to take up or pursue a course of study, to participate in research or training, carry out development works or take up or pursue education.

1.2.7. The document certifying possession of financial means by a foreigner necessary for covering return travel costs to a country of origin or residence or costs of transit through this territory to a third country which will grant the right to enter may be also a return ticket entitling to travel to this country.

1.2.8. An obligation to present a proof of financial means of subsistence or documents confirming possibility to acquire such means, in accordance with the law, shall not be applicable to foreigners who intend to cross the border:

1. on the basis of:

a. international agreements which provide for exemption of a foreigner from such a requirement or on the grounds of the obligation for covering the expenses related to the stay on the Polish authorities or public institutions,

b. repatriation visa,

c. visa, for the purpose of work,

d. visa referred to in art. 60, item 1 point 5 of the Act of 12 December 2013 on foreigners,

e. visa referred to in art. 60, item 1 point 5a of the Act of 12 December 2013 on foreigners,

f. visa for the purpose of enjoying temporary protection,

g. visa for realization of temporary residence permit for the purpose of family reunification,

h. residence card,

i. wizy w celu korzystania z uprawnień wynikających z posiadania Karty Polaka;

2. w związku z niesieniem pomocy charytatywnej,

3. w związku z uczestnictwem w akcji ratunkowej.

1.2.9. Cudzoziemiec wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu korzystania z mobilności w związku z posiadaniem dokumentu pobytowego, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. a Rady (WE) nr 1030/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. ustanawiającego jednolity wzór dokumentów pobytowych dla obywateli państw trzecich (Dz. U. L 157 z 15.06.2002, str. 1, z późn. zm.) z adnotacją „ICT” (technologie informacyjno-telekomunikacyjne), wydanego przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, niebędące państwem obszaru Schengen, przedstawia dodatkowo kopię zawiadomienia, o którym mowa w art. 139n ust. 1 ustawy o cudzoziemcach, lub pismo jednostki przyjmującej, posiadającej siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w którym podaje się co najmniej okres korzystania z mobilności na tym terytorium oraz adres jednostki przyjmującej.

1.2.10. Cudzoziemiec jest obowiązany opuścić terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed upływem okresu pobytu objętego wizą Schengen lub wizą krajową oraz przed upływem okresu ważności tej wizy, chyba że posiada ważny dokument uprawniający do pobytu na tym terytorium lub posiada uprawnienie do pobytu wynikające z obowiązujących przepisów prawa.

1.2.11. Cudzoziemiec, który przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umowy międzynarodowej o zniesieniu obowiązku wizowego lub jednostronnego zniesienia obowiązku wizowego lub wobec którego stosuje się częściowe lub całkowite zniesienie obowiązku wizowego, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniającym państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizy podczas przekraczania granic zewnętrznych, oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu, jest obowiązany opuścić to terytorium przed upływem terminu przewidzianego w umowie międzynarodowej, w jednostronnym zniesieniu obowiązku wizowego lub w rozporządzeniu chyba, że posiada ważny dokument uprawniający do pobytu na tym terytorium lub posiada uprawnienie do pobytu wynikające z obowiązujących przepisów prawa.

1.2.12. Cudzoziemiec, który nie spełnia warunków wjazdu lub pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przestał spełniać te warunki, posiadający zezwolenie pobytowe lub inne zezwolenie, udzielone przez inne państwo stosujące dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/115/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie wspólnych norm i procedur stosowanych przez państwa członkowskie w odniesieniu do powrotów nielegalnie przebywających obywateli państw trzecich (Dz. Urz. UE L 348 z 24.12.2008, str. 98, z późn. zm.), uprawniające go do pobytu na terytorium tego państwa, jest obowiązany niezwłocznie opuścić terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i udać się na terytorium państwa, które to zezwolenie wydało.

1.3 Przepisy wynikające z przystąpienia Polski do strefy Schengen

1.3.1. Polska od dnia 21 grudnia 2007 roku należy do strefy Schengen.

1.3.2. Układ z Schengen jest umową międzynarodową mającą na celu zapewnienie swobodnego przepływu osób na obszarze państw-sygnatariuszy. Został podpisany 14 czerwca 1985 r. (tzw. Schengen I). Ostatecznie zaczął obowiązywać 26 czerwca 1995 r. Stało się tak za

i. visa for the purpose of exercising the privileges of the Card of the Pole,

2. for the purpose of charity work,

3. for the purpose of participation in rescue operations.

1.2.9. A foreigner entering the territory of the Republic of Poland for exercising mobility having regard to residence permit referred to in art. 1, item 2 a of Council Regulation (EC) No 1030/2002 of 13 June 2002 laying down a uniform format for residence permits for third-country nationals (Official Journal L 157, 15.06.2002, p. 1 with later amendments) with annotation "ICT" (information and communication technologies) issued by another Member State of the European Union other than a Schengen State presents additionally copy of the notice referred to in art. 139n, item 1 of the Act on foreigners or a letter of the host entity established in the territory of the Republic of Poland in which at least the period of mobility use in this territory and the address of the host entity shall be given.

1.2.10. A foreigner shall exit from the territory of the Republic of Poland prior to the expiry of the term of residence of the Schengen visa or a national visa or prior to the expiry of the visa validity period, unless he or she is in a possession of a valid document entitling to stay in this territory or has the right to stay resulting from the provisions of binding law.

1.2.11. A foreigner staying on the territory of the Republic of Poland on the grounds of an international agreement on exemption from visa requirement or unilateral exemption from visa requirement or against whom the visa requirement was lifted partially or in whole, pursuant to Regulation (EU) 2018/1806 of the European Parliament and of the Council of 14 November 2018. listing the third countries whose nationals must be in a possession of visas when crossing the external borders and those whose nationals are exempt from that requirement (OJ L81, 21.3.2001 with later amendments) shall depart from this territory prior to the expiry of the term of residence determined in an international agreement, unilateral exemption from visa requirement or in a regulation, unless the person holds a valid residence permit document for this territory or has the right to stay resulting from the provisions of binding law.

1.2.12. A foreigner who does not fulfil the entry or stay conditions in the territory of the Republic of Poland or stopped fulfilling the conditions, who has an entry permit or other permit given by another country applying Directive 2008/115/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 2008 on common standards and procedures in Member States for returning illegally staying third country nationals (Official Journal of the European Union L 348 of 24.12.2008, p. 98 with later amendments), he or she is in a possession of a valid document entitling to stay in this territory, is obliged to exit immediately from the territory of the Republic of Poland and return to the territory of the country of issuance of the aforesaid document.

1.3 Regulations related to Poland's accession to Schengen area

1.3.1. As of 21 December 2007, Poland became a member of the Schengen area.

1.3.2. Schengen Agreement is an international agreement aimed at providing free movement of persons within the territories of the signatory states. The agreement was signed on 14 June 1985 (i.e. Schengen I Agreement). Finally, its provisions came into effect on 26 June 1995 as a

sprawą Konwencji Wykonawczej (tzw. Schengen II) do Układu z Schengen podpisanej 19 czerwca 1990 r.

result of Convention referred to as Schengen II Agreement to the Schengen Agreement signed on 19 June 1990.

1.3.3. Wynikająca z Układu z Schengen swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. strefy Schengen dotyczy nie tylko obywateli państw-sygnatariuszy, ale wszystkich osób wszelkiej narodowości i o dowolnym obywatelstwie, które przekraczają granice wewnętrzne na terenie objętym porozumieniem.

1.3.3. Free movement of persons within the so called Schengen zone applies not only to nationals of the signatory states but also to persons of any nationality and citizenship who travel without internal border control within the territories under the agreement.

1.3.4. Zgodnie z przepisami 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) (Dz. U. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.), w przypadku planowanego pobytu na terytorium państw członkowskich nieprzekraczającego 90 dni w każdym okresie 180-dniowym, co oznacza wzięcie pod uwagę okresu 180-dniowego poprzedzającego każdy z dni pobytu, warunki wjazdu obywateli państw trzecich są następujące:

1.3.4. According to the provisions of the 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) (Official Journal of the European Union L 77 of 23.03.2016, p. 1 with later amendments) for intended stays on the territory of the Member States of a duration of no more than 90 days in any 180-day period which entails considering the 180-day period preceding each day of stay, the entry conditions for third-country nationals shall be the following:

a. posiadają oni ważny dokument podróży uprawniający posiadacza do przekroczenia granicy i spełniają następujące kryteria:

a. they are in possession of a valid travel document entitling the holder to cross the border satisfying the following criteria:

- jest on ważny przez przynajmniej trzy miesiące po planowanej dacie wyjazdu z terytorium państw członkowskich; w uzasadnionych pilnych przypadkach kryterium to może zostać pominięte,

- its validity shall extend at least three months after the intended date of departure from the territory of the Member States; in a justified case of emergency, this obligation may be waived,

- został wydany w okresie ostatnich 10 lat;

- it shall have been issued within the previous 10 years;

b. posiadają oni ważną wizę, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniającym państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizy podczas przekraczania granic zewnętrznych, oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu (Dz.U.UE.L.2018.303.39 z dnia 2018.11.28), chyba, że posiadają ważny dokument pobytowy lub ważną wizę długoterminową (wydane przez władze polskie lub innego państwa obszaru Schengen);

b. they are in possession of a valid visa if required pursuant to Regulation (EU) 2018/1806 of the European Parliament and of the Council of 14 November 2018 listing the third countries whose nationals must be in possession of visas when crossing the external borders and those whose nationals are exempt from that requirement (Official Journal of the European Union L.2018.303.39 of 2018.11.28) except where they hold a valid residence permit or a valid longstay visa (issued by Polish authorities or authorities of other Schengen Member State);

c. uzasadnią cel i warunki planowanego pobytu oraz posiadają wystarczające środki utrzymania, zarówno na czas trwania planowanego pobytu, jak i na powrót do ich państwa pochodzenia lub na tranzyt do państwa trzeciego, co do którego istnieje pewność, że uzyskają zezwolenie na wjazd na jego terytorium, lub jeżeli mają możliwość uzyskania takich środków zgodnie z prawem;

c. they justify the purpose and conditions of the intended stay and they have sufficient means of subsistence, both for the duration of the intended stay and for the return for their country of origin or transit to a third country into which they are certain to be admitted or are in a position to acquire such means lawfully;

d. nie są osobami, wobec których dokonano wpisu do celów odmowy wjazdu w Systemie Informacyjnym Schengen (SIS);

d. they are not persons for whom an alert has been issued in the SIS (Schengen Information System);

e. nie są uważani za stanowiących zagrożenie dla porządku publicznego, bezpieczeństwa wewnętrznego, zdrowia publicznego lub stosunków międzynarodowych żadnego z państw członkowskich, a w szczególności nie dokonano wobec nich, na tej samej podstawie, wpisu do celów odmowy wjazdu w krajowych bazach danych państw członkowskich.

e. they are not considered to be a threat to public policy, internal security, public health or the international relations of any of the Member States, in particular where no alert has been issued in Member States' national data bases for the purposes of refusing entry on the same grounds.

1.3.5. Za datę wjazdu uważa się pierwszy dzień pobytu na terytorium państw członkowskich, a datę wyjazdu liczy się jako ostatni dzień pobytu na terytorium państw członkowskich. W obliczeniach długości pobytu nieprzekraczającego 90 dni w każdym okresie 180-dniowym na terytorium państw członkowskich nie uwzględnia się okresów pobytu dozwolonych na mocy zezwolenia na pobyt lub wizy długoterminowej w państwie, które wydało to zezwolenie lub wizę.

1.3.5. The day of entry shall be considered as the first day of stay on the territory of the Member States and the date of exit shall be considered as the last day of stay on the territory of the Member States. Periods of stay authorised under a residence permit or a long-stay visa in a country which issued this permit or visa shall not be taken into account in the calculation of the duration of stay not exceeding 90 days in any 180-days period.

1.3.6. Obywatele państw lub specjalnych regionów administracyjnych, z którymi Rzeczpospolita Polska zawarła umowy o ruchu bezwizowym przed

1.3.6. People from States or special administrative regions with which the Republic of Poland has concluded non-visa agreements before the date of

dniem wejścia do Unii Europejskiej mogą wjeżdżać do Polski ponownie w ramach ruchu bezwizowego na okresy nieprzekraczające 90 dni, bez zachowania powyższego limitu 180-dniowego.

1.3.7. Posiadacze dokumentu pobytowego, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. a rozporządzenia Rady (WE) nr 1030/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. ustanawiającego jednolity wzór dokumentów pobytowych dla obywateli państw trzecich (Dz. U. UE L 157 z dnia 15.06.2002, str. 1, z późn. zm.), z adnotacją „ICT” (technologie informacyjno-telekomunikacyjne), wydanego przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, w tym przez państwo nienależące do obszaru Schengen, mogą korzystać z mobilności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie nieprzekraczającym okresu ważności tego dokumentu pobytowego, polegającej na wjeździe i wykonywaniu pracy w charakterze pracownika kadry kierowniczej, specjalisty lub pracownika odbywającego staż w jednostce przyjmującej, należącej do tej samej grupy przedsiębiorstw, mającej siedzibę na terytorium Polski, w tym z mobilności krótkoterminowej w okresie do 90 dni w dowolnym okresie liczącym 180 dni na terytorium Polski, niezależnie od możliwości korzystania z tej mobilności w innych państwach członkowskich UE, na określonych warunkach.

joining the European Union may enter Poland again under visa-free regime for periods not exceeding 90 days, without the aforementioned 180 days' limit.

1.3.7. Holders of the residence permit referred to in art. 1, item 2a of the Council Regulation (EC) No 1030/2002 of 13 June 2002 laying down a uniform format for residence permits for third-country nationals (Official Journal L 157, 15.06.2002, p. 1 with later amendments) with annotation “ICT” (information and communication technologies) issued by another Member State of the European Union including a non-Schengen State may exercise mobility in the territory of the Republic of Poland within a period not exceeding the validity period of the residence document consisting of entering and conducting work as managers, specialists and graduate trainees in the host subsidiaries belonging to the same group of companies established in the territory of the Republic of Poland including short-term mobility within a period of 90 days during any period of 180 days in the territory of the Republic of Poland independent of the access to mobility in other EU Member States under certain conditions.

GEN 1.4 PRZYWÓZ, TRANZYT I WYWÓZ ŁADUNKÓW

1 PRZYWÓZ I WYWÓZ ROŚLIN

1.1. Rośliny, produkty roślinne i inne przedmioty mogą być wprowadzane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio z państw innych niż państwa Unii Europejskiej (tj. państw trzecich), wyłącznie poprzez wyznaczone na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej punkty kontroli granicznej oraz zgodnie z zakresem kontrolowanych w takim punkcie towarów. W przypadku transportu powietrznego punktami takimi są obecnie wyłącznie lotnisko Chopina w Warszawie, lotnisko Rzeszów-Jasionka oraz Szczecin-Goleniów (wszystkie kategorie towarów podlegających regulacjom fitosanitarnym mogą być wprowadzane przez te punkty kontroli granicznej).

1.2. Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, których wprowadzanie do Unii Europejskiej z określonych państw trzecich jest zakazane, zawiera załącznik VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2072 z dnia 28 listopada 2019 r. ustanawiającego jednolite warunki wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin i uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 690/2008 oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2019. Dodatkowo, wykaz roślin, których import jest tymczasowo zakazany, określa załącznik do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2019 z dnia 18 grudnia 2018 r. ustanawiającego tymczasowy wykaz roślin, produktów roślinnych lub innych przedmiotów wysokiego ryzyka w rozumieniu art. 42 rozporządzenia (UE) 2016/2031 i wykaz roślin, dla których nie są wymagane świadectwa fitosanitarne do celów wprowadzenia na terytorium Unii w rozumieniu art. 73 tego rozporządzenia.

1.3. Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, które wprowadzane do Unii Europejskiej powinny spełniać wymogi szczególne, określa załącznik VII do rozporządzenia 2019/2072.

1.4. Wykaz roślin, produktów roślinnych i innych przedmiotów, pochodzących z państw trzecich, wymagających zaopatrzenia w świadectwa fitosanitarne, określa część A i B załącznika XI do rozporządzenia 2019/2072.

1.5. Niezależnie od pkt. 1.4, w świadectwo fitosanitarne powinny być zaopatrzone wszystkie rośliny wprowadzane do Unii Europejskiej z państw trzecich, za wyjątkiem roślin wymienionych w części C załącznika XI do rozporządzenia 2019/2072.

1.6. Świadectwo fitosanitarne nie jest wymagane w przypadku gdy rośliny, produkty roślinne lub przedmioty pochodzą ze Szwajcarii, Liechtensteinu lub z Irlandii Północnej ale są wymagane jeśli pochodzą z następujących terytoriów Unii Europejskiej: Ceuta, Melilla, Wyspy Kanaryjskie, Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Majotta, Reunion, Saint-Barthélemy i Saint-Martin.

1.7. Świadectwo fitosanitarne powinno spełniać wymogi określone w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin, zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 228/2013 oraz uchylającego dyrektywy Rady 69/464/EWG, 74/647/EWG, 93/85/EWG, 98/57/WE, 2000/29/WE, 2006/91/WE i 2007/33/WE, w tym między innymi powinno zostać wydane:

GEN 1.4 ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO

1 IMPORT AND EXPORT OF PLANTS

1.1. Plants, plant products and other objects may be introduced into the territory of the Republic of Poland directly from non-EU Member Countries (i.e. third countries) exclusively through the border control points designated at the external frontiers of the European Union and in accordance with the scope of goods controlled at such point. In the case of air transport, currently such points shall be exclusively Chopina w Warszawie aerodrome, Rzeszów-Jasionka aerodrome and Szczecin-Goleniów (all categories of goods subject to phytosanitary regulation may be introduced through these points of entry).

1.2. The list of plants, plant products and other objects the introduction of which from specific third countries into the European Union shall be prohibited is specified in Annex VI to the Commission Implementing Regulation (EU) 2019/2072 of 28 November 2019 establishing uniform conditions for the implementation of the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2016/2031 on protective measures against pests of plants and repealing Commission Regulation (EC) No 690/2008 and amending Commission Implementing Regulation (EU) 2018/2019. In addition, the list of plants whose import is temporarily prohibited is set out in the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) 2018/2019 of 18 December 2018 establishing a provisional list of plants, plant products or other high-risk objects within the meaning of Art. 42 of Regulation (EU) 2016/2031 and the list of plants for which no phytosanitary certificates are required for the introduction into the territory of the Union within the meaning of Art. 73 of this regulation.

1.3. The list of plants, plant products and other objects that should meet special requirements for their introduction into the European Union are set out in Annex VII to Regulation 2019/2072.

1.4. A list of plants, plant products and other objects originating from third countries for which a phytosanitary certificates are required, is set out in Annex XI, Part A and B to Commission Regulation (EU) 2019/2072.

1.5. Irrespective of point 1.4, all plants introduced into the territory of the UE from third countries require a phytosanitary certificate with the exception of plants listed in Annex XI, Part C to Commission Regulation (EU) 2019/2072.

1.6. The phytosanitary certificate is not required for plants originating from Switzerland, Liechtenstein or Northern Ireland but the aforementioned certificate is required for plants originating from Ceuta, Melilla, the Canary Islands, Guadeloupe, French Guiana, Martinique, Mayotte, Reunion, Saint-Barthélemy and Saint-Martin.

1.7. The phytosanitary certificate should meet the requirements specified in Art. 76 of Regulation (EU) 2016/2031 of the European Parliament and of the Council of 26 October 2016 on protective measures against pests of plants, amending Regulations (EU) No 228/2013, 228/2013 of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 69/464/EEC, 74/647/EEC, 93/85/EEC, 98/57/EC, 2000/29/EC, 2006/91/EC and 2007/33/EC, including but not limited to:

- o poddaniu zwierzęcia izolacji pod urzędową kontrolą przez czas niezbędny do spełnienia wymogów zdrowotnych, na koszt właściciela lub osoby fizycznej odpowiedzialnej za zwierzę, lub
- w ostateczności o uśpieniu zwierzęcia, bez rekompensaty finansowej, w przypadku, gdy zawrócenie zwierzęcia nie jest możliwe lub izolacja nie jest wykonalna.

3.6. Do czasu zastosowania wyżej wymienionych środków zwierzę pozostaje pod nadzorem organów celnych. Zwierzęta domowe przemieszczane w liczbie powyżej 5 sztuk, w celach handlowych lub transportowane jako przesyłka podlegają weterynaryjnej kontroli granicznej w zatwierdzonym punkcie kontroli granicznej.

4 PRZYWÓZ I WYWÓZ PRODUKTÓW LECZNICZYCH

4.1. Podróżni mogą przywieźć z zagranicy na własne potrzeby produkt leczniczy w liczbie nie przekraczającej pięciu najmniejszych opakowań.

4.2. Powyższe zwolnienie nie dotyczy środków odurzających i substancji psychotropowych, których przywóz z zagranicy przez osoby fizyczne dozwolony jest jedynie na własne potrzeby lecznicze, pod warunkiem przedstawienia zaświadczenia uprawniającego do przewozu środków odurzających oraz substancji psychotropowych do celów leczenia medycznego. Zaświadczenie takie jest ważne przez maksymalnie 30 dni.

4.3. Zwolnienie określone w pkt 4.1 nie dotyczy produktów leczniczych weterynaryjnych przeznaczonych dla zwierząt, z których lub od których pozyskuje się tkanki lub produkty przeznaczone do spożycia przez ludzi.

5 PRZYWÓZ I WYWÓZ OKAZÓW GATUNKÓW ROŚLIN I ZWIERZĄT ZAGROŻONYCH WYGINIĘCIEM (CITES)

5.1. Na podstawie przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 338/97 z dnia 9 grudnia 1996 r. w sprawie ochrony gatunków dzikiej fauny i flory w drodze regulacji handlu nimi, przewóz przez granice Unii Europejskiej okazów gatunków zagrożonych wyginięciem uzależniony jest od posiadania odpowiedniej dokumentacji CITES.

5.2. Zadaniem osoby przewożącej okazy CITES jest zgłoszenie się do organu Służby Celno-Skarbowej i przedstawienie do granicznej kontroli celno-skarbowej okazy wraz z odpowiednią dokumentacją. Dokumenty na przewóz okazów CITES są wydawane przez właściwe organy administracyjne Konwencji Waszyngtońskiej danego kraju (w przypadku Polski jest nim Ministerstwo Klimatu i Środowiska).

5.3. W przypadku przywozu okazy gatunku zagrożonego wyginięciem do UE niezbędne są dwa dokumenty – z kraju wywozu i z jednego z państw UE, do którego będzie okaz przywożony.

5.4. W przypadku wywozu z UE – dokument CITES na wywóz z UE, a w przypadku wywozu okazów gatunków najbardziej zagrożonych wyginięciem również dokument z kraju, do którego podróżny się udaje.

5.5. Przewóz niektórych okazów będących własnością prywatną możliwy jest bez dokumentacji CITES, ale po spełnieniu określonych warunków. Okazy te jak i warunki zostały opisane w art. 57 i art. 58 rozporządzenia Komisji (WE) nr 865/2006.

- isolating the animal under official control over the period necessary for the health requirements to be met, at the expense of the owner or a natural person responsible for the animal, or
- as a last resort, to put the animal down, without financial compensation, where its return is not possible or its isolation is not feasible.

3.6. Until the above mentioned measures have been taken, the animal shall remain subject to supervision of the customs units. Pet animals moved in the amount of 5 or more, for commercial purposes or transported as cargo are subject to veterinary border checks in the approved border inspection post.

4 IMPORT AND EXPORT OF MEDICAL PRODUCTS

4.1. Travellers may bring a medical product from abroad for own medical use in the quantity up to five smallest packages.

4.2. The above exemption is not valid for narcotic drugs and psychotropic substances, the import of which from abroad by natural persons is permitted only for own medical purposes subject to production of a document of authorization for the carriage of narcotic drugs and psychotropic substances for medical purposes. This document is valid for a maximum of 30 days.

4.3. Exemption mentioned in point 4.1 is not valid for a veterinary medicinal product intended for animals, from which or from which tissues are obtained or products for human consumption.

5 IMPORT AND EXPORT OF SPECIMENS OF ENDANGERED PLANT AND ANIMAL SPECIES (CITES)

5.1. Pursuant to Council Regulation (EC) No 338/97 of 9 December 1996 on the protection of species of wild fauna and flora by regulating trade therein, the carriage of specimens of endangered species is subject to the possession of relevant CITES documents.

5.2. A person carrying CITES specimens is to declare them to a Tax and Customs Service unit providing relevant documentation. Documents covering the carriage of CITES specimens are issued by competent administrative units of the Washington Convention of the country concerned (for Poland: Ministry of Climate and Environment Republic of Poland).

5.3. In the case of import into the EU of a specimen of endangered species, two documents are necessary: from the country of export and from the EU Member State of import.

5.4. In the case of export from the EU: a CITES document covering the export from the EU, and in the case of export of specimens of most endangered species: a document from the country of destination.

5.5. The carriage of some specimens being in private ownership is possible without CITES documentation but under certain conditions. Those specimens and conditions are described in Article 57 and Article 58 of Commission Regulation (EC) No 865/2006.

An updated list of endangered species covered by CITES is annexed to the above-mentioned Council Regulation (EC) 338/97.

Aktualna lista gatunków zagrożonych wyginięciem objętych ochroną postanowień CITES stanowi załącznik do ww. rozporządzenia Rady (WE) 338/97.

6 WYWÓZ ZABYTKÓW

6.1. Pozwolenia na stały wywóz zabytku za granicę wymagają zabytki zaliczane do jednej z kategorii określonych w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 840 oraz z 2023 r. poz. 951, 1688, 1904).

6.2. Nie mogą być wywożone za granicę na stałe zabytki:

- wpisane do rejestru zabytków;
- wpisane na Listę Skarbów Dziedzictwa;
- wchodzące w skład zbiorów publicznych, które stanowią własność Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego oraz innych jednostek organizacyjnych zaliczanych do sektora finansów publicznych;
- wpisane do inwentarza muzeum, wchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego oraz narodowego zasobu archiwalnego.

Wszystkie wymienione wyżej zabytki mogą być czasowo wywożone za granicę po uzyskaniu pozwolenia na czasowy wywóz zabytków za granicę. Zakaz wywozu nie dotyczy zwrotu zagranicznych narodowych dóbr kultury w przypadkach określonych w ustawie z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1591).

6.3. Pozwolenia na wywóz nie wymagają:

- zabytki nieobjęte kategoriami, o których mowa w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, niewpisane do rejestru zabytków albo na Listę Skarbów Dziedzictwa, albo inwentarzy muzeów albo niewchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego;
- zabytki podlegające zwrotowi na terytorium państwa Unii Europejskiej na podstawie prawomocnego wyroku nakazującego zwrot zagranicznego narodowego dobra kultury, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, które są objęte procedurą uszlachetniania czynnego w rozumieniu przepisów prawa celnego;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, które były objęte procedurą dopuszczenia do obrotu ze zwolnieniem od należności celnych przywozowych, jeżeli wywóz tych zabytków następuje przed upływem 5 lat od dnia dopuszczenia do obrotu;
- zabytki przywiezione z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej na okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli wywozu tych zabytków dokonuje się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- zabytki przywiezione z zagranicy przez osoby korzystające z przywilejów lub immunitetów dyplomatycznych, w tym przywiezione

6 EXPORT OF CULTURAL GOODS

6.1. A permit for permanent export abroad of a cultural good is required for cultural goods belonging to one of the categories specified in Article 51, Paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on protection and caretaking of cultural goods (consolidated text Journal of Laws of 2022, item 840 and of 2023, item 951, 1688, 1904).

6.2. The following cultural goods cannot be permanently exported abroad:

- objects entered onto the Monuments Register;
- objects included in the Culture Heritage List;
- objects being part of public collections in the ownership of the State, regional authorities and other administrative units classified in the public finance sector;
- objects entered to the list of museum inventories, being part of national library stock and national archive resources.

All the above mentioned cultural goods may be temporarily exported abroad after obtaining a permit for temporary export abroad. A ban on exports does not apply to the return of national treasures in cases specified in the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures (Journal of Laws of 2019, item 1591, consolidated text).

6.3. The following cultural goods do not require a permit for export abroad:

- objects not belonging to categories specified in Article 51, Paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on the protection and care of monuments, not entered in the list of heritage treasures or museum inventories or not being part of national library stock;
- objects returnable in the territory of European Union state on the basis of a final judgment enforcing the return of foreign national cultural goods referred to in article 18, Paragraph 1 of the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures;
- objects brought from the territory of a non-EU Member Country and subject to inward processing procedure in the meaning of the customs law rules;
- objects brought from the territory of a non-EU Member Country and placed under the marketing authorisation procedure free of import duties if their export takes place before 5 years have elapsed from the day of market authorisation;
- objects brought from the territory of an EU Member State for a period not longer than 3 years if their export takes place in the territory of an EU Member State;
- objects brought from abroad by persons who have privileges or diplomatic immunity, including objects brought for the purpose of furnishing the interiors of diplomatic premises and consular offices;
- works of art by living artists not entered to museum inventories or not being part of national library stock;

- w celu urzędzenia wewnątrz przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych;
- dziela twórców żyjących niewpisane do inwentarzy muzeów albo niewchodzące w skład narodowego zasobu bibliotecznego;
- dziela twórców żyjących podlegające zwrotowi na terytorium państwa Unii Europejskiej na podstawie prawomocnego wyroku nakazującego zwrot zagranicznego narodowego dobra kultury, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury;
- zabytki przemieszczane przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej na terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej i objęte kategoriami A.1–A.15 wymienionymi w załączniku do rozporządzenia Rady (WE) nr 116/2009 z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie wywozu dóbr kultury (Dz. Urz. WE L 39 z dnia 10.02.2009), jeżeli ich wartość jest niższa od progów finansowych wymienionych w pkt. B tego załącznika;
- zabytki, które posiadają potwierdzenie wwozu wystawione przez organ celny lub Straż Graniczną.

6.4. Organ Straży Granicznej lub organ celny może zażądać od osoby dokonującej wywozu zabytku okazania dokumentu potwierdzającego fakt, że wywożony zabytek nie wymaga pozwolenia. Dokumentem takim jest:

- ocena wskazująca czas powstania zabytku, wykonana przez instytucję kultury, wyspecjalizowaną w opiece nad zabytkami, rzeczoznawcę ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub organ administracji publicznej;
- wycena zabytku wykonana przez instytucję kultury wyspecjalizowaną w opiece nad zabytkami, rzeczoznawcę ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- faktura zawierająca dane pozwalające na identyfikację przedmiotu, wystawiona przez podmiot gospodarczy wyspecjalizowany w zakresie obrotu zabytkami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- potwierdzenie wwozu zabytku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zawierające fotografię zabytku, wystawione w przejściach granicznych przez organ celny, a w przypadku jego braku przez organ Straży Granicznej. Potwierdzenie jest wystawione jedynie wtedy, gdy z załączonych dokumentów umożliwiających jednoznaczną identyfikację zabytku oraz jego wiek i wartość wynika, że należy on do kategorii zabytków, o których mowa w art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- ubezpieczenie przewozu zabytku z zagranicy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- pozwolenie na wywóz zabytku z terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

6.5. Na przywóz zabytków nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia. Jeśli jednak przywóz dokonywany jest z państw nienależących do

- works of art by living artists returnable in the territory of European Union country on the basis of a final judgment enforcing the return of foreign national cultural goods referred to in article 18, Paragraph 1 of the Act of 25 May 2017 on restitution of national treasures;
- objects transited through the territory of the Republic of Poland from the territory of an EU Member State to a non-EU Member Country and falling within the categories A.1–A.15 listed in the Annex to Council Regulation (EC) No 116/2009 of 18 December 2008 on the export of cultural goods (OJ L 39, 10/02/2009) if their value is lower than the financial thresholds mentioned under B of this Annex.
- objects accompanied by a confirmation of import issued by a customs unit or Border Guard.

6.4. A Border Guard or customs unit may require the person exporting a cultural good to present a document confirming that the exported object is not subject to a permit for export. Such document is:

- assessment indicating the time the object was created, carried out by cultural institution specialising in care over objects, an expert of the minister competent for culture and protection of national heritage, an economic operator specialised in objects marketing in the territory of the Republic of Poland or a public authority;
- value assessment of the object carried out by cultural institution specialising in care over objects, an expert of the minister competent for culture and protection of national heritage or an economic operator specialised in objects marketing in the territory of the Republic of Poland;
- invoice with details for identification of the object, made out by an economic operator specialised in objects marketing in the territory of the Republic of Poland;
- confirmation of import into the territory of the Republic of Poland of the object, including a photograph of the object, made out at border crossings by customs unit and in the absence thereof by Border Guard Unit. The confirmation is made out only when it is clear from the annexed documents enabling unambiguous identification of the object and its age and value that it belongs to the category of objects referred to in article 51, paragraph 1 of the Act of 23 July 2003 on the protection and care of monuments;
- carriage insurance of the object in the territory of the Republic of Poland;
- permit for export from the territory of another European Union Member State.

6.5. A permit for import of cultural goods is not required. If, however the import is from a non-EU Member Country, the object shall be

Unii Europejskiej, to należy taki przywóz zgłosić w urzędzie celno-skarbowym, w celu objęcia przedmiotu procedurą dopuszczenia do obrotu lub inną procedurą celną.

Jednakże wprowadzanie dóbr kultury, o których mowa w części A załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/880 z 17 kwietnia 2019 roku (Dz.U. L 151 z 7 czerwca 2019, p. 1-14), które zostały wyprowadzone z terytorium kraju, w którym powstały lub zostały odkryte, z naruszeniem przepisów ustawowych i wykonawczych tego kraju jest zabronione.

W związku z tym, należy mieć na uwadze ograniczenia dotyczące wywozu dóbr kultury obowiązujące w państwie, z którego taki wywóz następuje. Dodatkowo na podstawie rozporządzeń Rady (WE) nr 1210/2003 z dnia 7 lipca 2003 r. i (UE) nr 1332/2013 z dnia 13 grudnia 2013 r. obowiązują zakazy przywozu, wywozu, przenoszenia własności dóbr kultury pochodzących z Iraku i Syrii oraz innych przedmiotów o znaczeniu archeologicznym, historycznym, kulturowym, religijnym lub naukowym.

Na stronach Międzynarodowej Rady Muzeów (ICOM) (<http://icom.museum/en/resources/red-lists/>) znajdują się czerwone listy, które wskazują na te kategorie dóbr, które powszechnie uznawane są jako szczególnie cenne dla światowego dziedzictwa i objęte są prawnym zakazem eksportu, a na które istnieje duże zapotrzebowanie na światowym rynku sztuki.

7 ZASADY PRZEMIESZCZANIA WARTOŚCI DEWIZOWYCH

7.1. Kontrola obrotu dewizowego z zagranicą sprawowana jest na terenie lotniczych przejść granicznych w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 lipca 2002 r. Prawo dewizowe (Dz. U. nr 141 poz. 1178 z późn. zm.), przepisy wykonawcze do tej ustawy oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1672 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie kontroli środków pieniężnych wwożonych do Unii lub wywożonych z Unii oraz uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1889/2005 (Dz.U. L 284 z 12.11.2018, str. 6).

7.2. Każda osoba fizyczna wjeżdżająca do Wspólnoty lub wyjeżdżająca ze Wspólnoty i przewożąca środki pieniężne o wartości 10 000 EUR lub wyższej zobowiązana jest, zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1889/2005, do zgłoszenia tej kwoty właściwym organom Państwa Członkowskiego, przez które wjeżdża do Wspólnoty lub wyjeżdża ze Wspólnoty. Obowiązek złożenia deklaracji nie jest spełniony, jeżeli przekazane informacje są nieprawdziwe lub niekompletne.

7.3. Kontrola obrotu dewizowego z zagranicą sprawowana jest przez funkcjonariuszy służby celno-skarbowej w przejściach granicznych wyznaczonych dla ruchu osobowego w terminalach pasażerskich. Celem kontroli jest sprawdzenie, czy przewóz i wywóz do/z Polski wartości dewizowych lub krajowych środków płatniczych odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

subject to customs declaration in order to be placed under the marketing authorisation procedure or another customs procedure.

However, the introduction of cultural goods referred to in Part A of the Annex Regulation (EU) 2019/880 Of The European Parliament and of the Council of 17 April 2019 (Journal of Laws L 151 of 7 June 2019, p. 1-14) which were removed from the territory of the country where they were created or discovered in breach of the laws and regulations of that country shall be prohibited.

Moreover, restrictions concerning export of cultural goods applicable in the Country from which such export takes place, should be taken into account. Additionally, on the basis of the Council Regulation (EC) No 1210/2003 of 7 July 2003 and (EU) No 1332/2013 of 13 December 2013, prohibition of import, export or transfer of ownership of cultural property from Iraq and Syria and other goods of archeological, historical, cultural, religious or scientific importance.

On the websites of International Council of Museums (ICOM) (<http://icom.museum/en/resources/red-lists/>) red lists are included which indicate the categories of goods which are widely recognised as most valuable for world heritage and are prohibited to be exported and for which there is high demand in the global art market.

7 RULES FOR MOVEMENTS OF FOREIGN CURRENCIES

7.1. The control of foreign exchange with other countries is provided at airport border crossing points on the basis of rules of the Act of 27 July 2002 "Exchange Control Law" (Journal of Laws No 141 Item 1178 with later amendments) Regulation (EU) 2018/1672 Of The European Parliament and of the Council of 23 October 2018 on controls on cash entering or leaving the Union and repealing Regulation (EC) No 1889/2005 (Journal of Laws No 284 of 12.11.2018 page 6).

7.2. Any natural person entering or leaving the Community and carrying cash of a value of EUR 10 000 or more shall, in accordance with Article 3 of Regulation (EC) No 1889/2005, declare that sum to the competent authorities of the Member State through which he is entering or leaving the Community. The obligation to declare shall not have been fulfilled if the information provided is incorrect or incomplete.

7.3. The control of foreign exchange with other countries is exercised by Tax and Customs Service officers at border crossing points established for traffic of persons at passenger terminals. The purpose of the control is to check whether the import and export of foreign exchange and national currency units into and from Poland take place in accordance with the applicable law.

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
PIŁA - MOTYLEWO	EPPM*	530631N 0164540E	
PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	EPPT*	512257N 0194119E	
PISZ - ROSTKI	EPRO*	534220N 0215354E	
PŁOCK	EPPL*	523343N 0194311E	
PŁOŃSK - KĘPA	EPPN*	524325N 0202512E	
POBIEDNIK k/Krakowa	EPKP*	500511N 0201208E	
POLINAR KRAKÓW-DĄBIE	EPHK*	500319N 0195831E	
POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola	EPOP*	503800N 0174654E	
POWIDZ	EPPW**	522245N 0175108E	
POZNAŃ/Kobylnica	EPPK*	522602N 0170238E	
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS**	521955N 0165800E	
POZNAŃ/Ławica	EPPO*	522516N 0164935E	
POZNAŃ - BEDNARY	EPPB*	523210N 0171251E	
PRONAR - NAREW	EPHN*	525422N 0233244E	
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR**	541453N 0184016E	
PRZASNYSZ	EPPZ*	530036N 0205560E	
PRZYLEP k/Zielonej Góry	EPZP*	515847N 0152751E	
PRZYWIDZ - KATARYNKI	EPPD*	541256N 0182021E	
PSZCZYNA	EPPY*	500024N 0185743E	
PZZ PIŁA	EPWP*	530822N 0164645E	
RADAWIEC k/Lublina	EPLR*	511324N 0222338E	
RAJSKIE	EPRK*	491859N 0222938E	
REX - AUTO	EPTY*	500359N 0215548E	
ROMKOWO	EPJD*	503646N 0191750E	
RUDNIKI k/Częstochowy	EPRU*	505305N 0191211E	
RZESZÓW	EPRJ*	500615N 0220249E	
RZESZÓW - JASIONKA	EPRZ*	500636N 0220108E	
SADY KOLONIA	EPSX*	512728N 0204047E	
SANOK - BAZA	EPSA*	493433N 0221208E	
SIERADZ	EPSI*	513208N 0184805E	
SIERAKÓW - LUTOMEK	EPSP*	523630N 0160919E	+48-61-102-1179
SKIERNIEWICE - TRZCIANNA	EPNK*	515540N 0201554E	
SOBIENIE	EPSJ*	515709N 0212109E	
SOCHACZEW - RYBNO	EPRS*	521431N 0200737E	
STARA SZWALNIA	EPHW*	500251N 0215913E	
STARA WIEŚ	EPBW*	494323N 0220131E	
SUWAŁKI	EPSU*	540427N 0225337E	
SZCZECIN DĄBIE	EPSD*	532327N 0143756E	
SZCZECIN/Goleniów	EPSC*	533505N 0145408E	
SZPROTAWA - WIECHLICE	EPWE*	513339N 0153506E	
SZYMANÓW	EPWS*	511221N 0165953E	
ŚMIŁOWO	EPPS*	530842N 0165255E	
ŚWIDNICA - KRZCZONÓW	EPSS*	504902N 0163456E	
ŚWIDNICA BEST	EPBS*	505017N 0163055E	
ŚWIDNIK	EPSW*	511352N 0224148E	
ŚWIDNIK k/LUBLINA	EPSL*	511355N 0224125E	

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
EPFP*	FOLWARK - PIASKI	522847N 0174606E	
EPFR*	WARSZAWA - FERRARI	520849N 0205913E	
EPFW*	WIŚNIOWSKI Sp. z o.o. S.K.A	494015N 0204106E	+48-18-447-7113
EPGB*	GOŁUBIE	541151N 0180009E	
EPGD*	GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	542239N 0182758E	
EPGE*	GIŻE	535900N 0222408E	
EPGH*	MAZURY HELIPAD	540206N 0214759E	
EPGI*	LISIE KĄTY k/Grudziądz	533128N 0185058E	
EPGL*	GLIWICE	501610N 0184022E	
EPGM*	GIŻYCKO - MAZURY RESIDENCE	540020N 0214917E	
EPGN*	GLINIANY LAS	510141N 0202411E	
EPGR*	GRYŻLINY	533629N 0202040E	
EPGU*	ULIM	524136N 0151259E	
EPGY*	GRĄDY	525013N 0214639E	
EPHC*	LARS HELICENTER	522601N 0170207E	
EPHK*	POLINAR KRAKÓW-DĄBIE	500319N 0195831E	
EPHN*	PRONAR - NAREW	525422N 0233244E	
EPHW*	STARA SZWALNIA	500251N 0215913E	
EPIN*	INOWROCLAW	524823N 0181709E	
EPIR**	INOWROCLAW	524943N 0181949E	
EPJD*	ROMKOWO	503646N 0191750E	
EPJE*	JEZIOROWSKIE	535430N 0221403E	
EPJG*	JELEŃ GÓRA	505355N 0154709E	
EPJL*	LASZKI	500030N 0225506E	
EPJS*	JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	505639N 0154601E	
EPKA*	MASŁÓW k/Kielc	505349N 0204354E	
EPKB*	KAZIMIERZ BISKUPI	521909N 0181004E	
EPKC*	KRAKÓW - CZYŻYNY	500503N 0195928E	
EPKD*	KOŃSKIE - KOMASZYCE	511521N 0202822E	
EPKE*	KĘTRZYN	540259N 0212534E	
EPKG*	BAGICZ k/Kołobrzegu	541201N 0154103E	
EPKH*	KOSZALIN BAZA LPR	540301N 0161647E	
EPKI*	KIKITY	535859N 0205238E	
EPKK	KRAKÓW/Balice	500440N 0194705E	
EPKL*	KRASOCIN k/Włoszczowy	505354N 0200743E	
EPKM*	KATOWICE MUCHOWIEC	501418N 0190202E	
EPKN*	OPOLE/Kamień Śląski	503145N 0180507E	
EPKO*	KORNE	540747N 0175043E	
EPKP*	POBIEDNIK k/Krakowa	500511N 0201208E	
EPKR*	KROSNO	494040N 0214442E	
EPKS**	POZNAŃ/Krzesiny	521955N 0165800E	
EPKT	KATOWICE - PYRZOWICE	502827N 0190448E	
EPKU*	KUKAŁY	515231N 0210011E	
EPKW*	KANIÓW	495627N 0190115E	
EPKX*	KRAKÓW BAZA LPR	500122N 0200413E	
EPLA*	LUBLIN - LUBELLA	511323N 0223306E	

W przypadku planowanych znaczących zmian wymagających wcześniejszego zawiadomienia, Zmiany AIRAC są wysyłane z takim wyprzedzeniem, aby dotarły do odbiorców na co najmniej 56 dni (2 cykle AIRAC) przed ich datą wejścia w życie.

In cases where major changes are planned, the AIRAC Amendments are sent with a distribution date of at least 56 days in advance of the effective date (2 AIRAC cycles).

4.2. Jeśli Zmiana lub Suplement do AIP publikowane są zgodnie z cyklem AIRAC, należy wydać tzw. „Trigger NOTAM” z odniesieniem do odpowiedniego numeru Zmiany do AIP lub numeru Suplementu do AIP. NOTAM ten obowiązuje przez 14 dni począwszy od odpowiedniej daty ważności AIRAC.

4.2. When an AIP Amendment or an AIP Supplement is published in accordance with AIRAC procedures, a so-called “Trigger NOTAM” shall be issued with reference to the appropriate AIP Amendment number or AIP Supplement number. The NOTAM is valid for 14 days beginning from the appropriate AIRAC effective date.

4.3. Zawiadomienie NIL jest wydawane w ten sam sposób.

4.3. NIL notification is issued in the same way.

4.4. Daty cyklu AIRAC w roku kalendarzowym 2025:

4.4. The AIRAC cycle dates schedule for the year 2025:

Data rozpoczęcia obowiązywania danych Effective date	Data dostarczenia danych do Zmiany AIRAC Deadline for AIRAC Amendment	Data publikacji TRIGGER NOTAM Publication date of TRIGGER NOTAM
2025-01-23	2024-11-07	2024-12-12
2025-02-20	2024-12-05	2025-01-09
2025-03-20	2025-01-02	2025-02-06
2025-04-17	2025-01-30	2025-03-06
2025-05-15	2025-02-27	2025-04-03
2025-06-12	2025-03-27	2025-05-01
2025-07-10	2025-04-24	2025-05-29
2025-08-07	2025-05-22	2025-06-26
2025-09-04	2025-06-19	2025-07-24
2025-10-02	2025-07-17	2025-08-21
2025-10-30	2025-08-14	2025-09-18
2025-11-27	2025-09-11	2025-10-16
2025-12-25	NIL	2025-11-13
2026-01-22	2025-11-06	2025-12-11

5 INFORMACJA PRZED LOTEM NA LOTNISKACH/ LĄDOWISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW

ARO udostępnia Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) zdalnie poprzez e-mail lub usługi iwb.pansa.pl.

W ramach oprogramowania IWB (Integrated Web Briefing) (iwb.pansa.pl), Biuletyn Informacji Przed Lotem dostępny jest dla zarejestrowanych użytkowników.

PIB zawiera informacje o charakterze stałym, wprowadzone w życie w ciągu ostatnich 90 dni oraz dostępne informacje o charakterze tymczasowym ważne w dniu wykonania lotu.

PIB dostępny jest bezpłatnie dla wszystkich lotów „na żądanie”.

6 CYFROWE ZBIORY DANYCH

6.1. Opis dostępnych i niedostępnych cyfrowych zbiorów danych:

5 PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICES AT AERODROMES/ HELIPORTS

ARO publishes Pre-flight information bulletin (PIB) remotely by e-mail or iwb.pansa.pl services.

Within IWB (Integrated Web Briefing) (iwb.pansa.pl) software, Pre-flight information bulletin is available for registered users.

PIB contains permanent changes information effective from the last 90 days and available temporary information effective within the day of performing the flight.

PIB is free of charge available for all flights "on request".

6 DIGITAL DATA SETS

6.1. Description of the available and not available digital data sets:

Tytuł zbioru danych/ Data set title	Zbiór danych AIP (AIXM 5.1) / AIP data set (AIXM 5.1)
--	---

GEN 3.2 MAPY LOTNICZE

1 SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE

Mapy lotnicze na potrzeby żeglugi powietrznej w FIR Warszawa wydaje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, działając z upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu.

Służba odpowiedzialna za wydanie map lotniczych w PAŻP to Dział Zarządzania Informacją Lotniczą/Dział Systemów Informacji Przestrzennej.

Na tyle, na ile jest to możliwe, mapy są wykonywane zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Mapy lotnicze. Różnice od tych przepisów są wyszczególnione w GEN 1.7.4.

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Służba Informacji Lotniczej
Dział Systemów Informacji
Przestrzennej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: +48-22-574-5694,
+48-81-452-5694
+48-22-574-5625,
+48-81-452-5625

Faks: +48-22-574-5619/5629,
+48-81-452-5619/5629

E-mail: ais.poland@pansa.pl

AFS: EPWWYOYX

www: www.pansa.pl

Godziny pracy: 0600-1400 (0500-1300) UTC ¹⁾

¹⁾ - patrz GEN 2.1

2 AKTUALIZACJA MAP

Mapy lotnicze zawarte w AIP są utrzymywane w stanie aktualnym w drodze wymiany dokonywanej poprzez Zmiany do AIP, a także poprzez stosowanie poprawek ręcznych ogłaszanych w Zmianach do AIP i w NOTAM.

Informacje ważne z operacyjnego punktu widzenia błędnie wydrukowane lub zmienione już po opublikowaniu mapy są korygowane za pośrednictwem NOTAM.

Nowe wydania poprawionych map są tak częste, jak jest to konieczne i możliwe.

3 USTALENIA DOTYCZĄCE ZAKUPU

Wszystkie mapy są częścią AIP poza Lotniczą mapą Polski.

Lotniczą mapę Polski oraz mapy zawarte w AIP można otrzymać składając zamówienie na adres:

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Służba Informacji Lotniczej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

GEN 3.2 AERONAUTICAL CHARTS

1 RESPONSIBLE SERVICES

Aeronautical charts for air navigation within the FIR Warszawa are issued by the Polish Air Navigation Services Agency acting under the authority of the minister in charge of transport.

The service responsible for issuance of aeronautical charts in PANSA is Aeronautical Information Management Unit/Geographic Information Systems Unit.

The charts are produced, as far as possible, in accordance with the provisions contained in Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation - Aeronautical Charts. Differences to these provisions are detailed in GEN 1.7.4.

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
Aeronautical Information Service
Geographic Information Systems Unit
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Phone: +48-22-574-5694,
+48-81-452-5694
+48-22-574-5625,
+48-81-452-5625

Fax: +48-22-574-5619/5629,
+48-81-452-5619/5629

E-mail: ais.poland@pansa.pl

AFS: EPWWYOYX

www: www.pansa.pl

Working hours: 0600-1400 (0500-1300) UTC ¹⁾

¹⁾ - see GEN 2.1

2 MAINTENANCE OF CHARTS

The aeronautical charts included in the AIP are kept up to date by updates made by means of AIP Amendments and by hand amendments promulgated in AIP Amendments and in NOTAM.

Information of operational significance found incorrect after publication (printing errors or changes after print) is corrected by NOTAM.

Amended reprints are published as frequently as necessary and possible.

3 PURCHASE ARRANGEMENTS

All charts are part of the AIP except for the Aeronautical Chart of Poland.

The Aeronautical Chart of Poland and charts included in the AIP are obtainable from:

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
Aeronautical Information Service
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH

5 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 Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 2-1	12 JUN 2025
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 2-1	10 JUL 2025
1: 15 000	Lublin	AD 2 EPLB 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Łódź	AD 2 EPLL 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 2-1	12 JUN 2025
1: 20 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 2-1	17 APR 2025
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO			
Bydgoszcz:			
1: 5 000	APRONS 1, 2, 4, TWY E1, E3	AD 2 EPBY 4-1	12 JUN 2025
1: 5 000	TWY E2	AD 2 EPBY 4-3	17 APR 2025
Gdańsk Lech Walesa:			
1: 5 000	APRONS 1, 2, 3	AD 2 EPGD 4-1	17 APR 2025
1: 5 000	APRON 5	AD 2 EPGD 4-3	17 APR 2025
1: 5 000	APRONS 6,7,8	AD 2 EPGD 4-5	17 APR 2025
Kraków - Balice:			
1: 5 000	APRON	AD 2 EPKK 4-1	17 APR 2025
Katowice - Pyrzowice:			
1: 5 000	APRONS 1, 6	AD 2 EPKT 4-1	10 JUL 2025
1: 5 000	APRONS 2, 3	AD 2 EPKT 4-3	10 JUL 2025
Poznań - Ławica:			
1: 5 000	APRON 1	AD 2 EPPO 4-1	17 APR 2025
1: 5 000	APRONS 2, 3	AD 2 EPPO 4-3	17 APR 2025
Warszawa-Radom:			
1: 5 000	APRONS 1, 2 (DE-ICING)	AD 2 EPRA 4-1	12 JUN 2025
Warsaw Chopin Airport:			
1: 5 000	APRONS 1, 7A, 7B, 9	AD 2 EPWA 4-1	17 APR 2025

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: 5 000	APRONS 3, 5A, 5B, 5C	AD 2 EPWA 4-3	17 APR 2025
1: 5 000	CARGO APRON, APRONS 12, 13	AD 2 EPWA 4-5	17 APR 2025
1: 5 000	APRON 10	AD 2 EPWA 4-7	17 APR 2025
1: 5 000	MILITARY APRON, APRON 9	AD 2 EPWA 4-9	17 APR 2025
1: 5 000	APRON 2	AD 2 EPWA 4-11	17 APR 2025
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 5-1	12 JUN 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 5-1	10 JUL 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 5-1	17 APR 2025
	Taxiways for A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY		
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Łódź RWY 07/25	AD 2 EPLL 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa/Modlin RWY 08/26	AD 2 EPMD 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Poznań - Ławica RWY 10/28	AD 2 EPPO 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa - Radom RWY 07/25	AD 2 EPRA 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11/29	AD 2 EPWA 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15/33	AD 2 EPWA 6-3	17 APR 2025
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 6-1	17 APR 2025
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 7-1	17 APR 2025
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 7-1	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 7-1	17 APR 2025
	Lublin:		
1: 2 500	Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 7-1	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		

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: 2 500	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 7-1	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 2 500	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPP0 7-1	17 APR 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 7-1	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 2 500	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 7-1	17 APR 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 5 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 7-1	17 APR 2025
1: 2 500	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 7-3	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 2 500	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 7-1	17 APR 2025
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08	AD 2 EPBY 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26	AD 2 EPBY 8-3	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 08	AD 2 EPBY 8-5	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 26	AD 2 EPBY 8-7	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11	AD 2 EPGD 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29	AD 2 EPGD 8-5	17 APR 2025
	Kraków - Balice:		
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 07	AD 2 EPKK 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 25	AD 2 EPKK 8-5	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08	AD 2 EPKT 8-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26	AD 2 EPKT 8-5	10 JUL 2025
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RNP RWY 07	AD 2 EPLB 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 25	AD 2 EPLB 8-5	17 APR 2025
	Łódź:		
1: 500 000	Łódź RNP RWY 07	AD 2 EPLL 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-5	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-9	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 08	AD 2 EPMO 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 26	AD 2 EPMO 8-5	17 APR 2025

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: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 10	AD 2 EPPO 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 28	AD 2 EPPO 8-5	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 07	AD 2 EPRA 8-1	12 JUN 2025
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 25	AD 2 EPRA 8-5	12 JUN 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09	AD 2 EPRZ 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27	AD 2 EPRZ 8-5	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 13	AD 2 EPSC 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 31	AD 2 EPSC 8-5	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 01	AD 2 EPSY 8-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPSY 8-3	10 JUL 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11	AD 2 EPWA 8-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15	AD 2 EPWA 8-5	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29	AD 2 EPWA 8-9	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33	AD 2 EPWA 8-13	10 JUL 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11	AD 2 EPWR 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWR 8-5	17 APR 2025
	Area Chart - ICAO		
1: 500 000	TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-3	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-5	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.2-7	17 APR 2025
1: 500 000	TMA LUBLIN	ENR 6.2-9	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.2-11	17 APR 2025
1: 500 000	TMA RADOM	ENR 6.2-13	17 APR 2025
1: 500 000	TMA RZESZÓW	ENR 6.2-15	17 APR 2025
1: 500 000	TMA SZCZECIN	ENR 6.2-17	17 APR 2025
1: 500 000	TMA OLSZTYN	ENR 6.2-19	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.2-21	17 APR 2025
1: 500 000	TMA ŁÓDŹ	AD 2 EPLL 9-1	17 APR 2025
	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO		

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
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 08	AD 2 EPBY 10-3	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 26	AD 2 EPBY 10-5	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11	AD 2 EPGD 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29	AD 2 EPGD 10-5	17 APR 2025
	Kraków - Balice:		
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 07	AD 2 EPKK 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 25	AD 2 EPKK 10-7	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08	AD 2 EPKT 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26	AD 2 EPKT 10-5	10 JUL 2025
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 07	AD 2 EPLB 10-3	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 25	AD 2 EPLB 10-7	17 APR 2025
	Łódź:		
1: 500 000	Łódź RNP RWY 07	AD 2 EPLL 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 10-5	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 08	AD 2 EPMO 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 26	AD 2 EPMO 10-5	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 10	AD 2 EPPO 10-3	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 28	AD 2 EPPO 10-7	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 07	AD 2 EPRA 10-1	12 JUN 2025
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 25	AD 2 EPRA 10-5	12 JUN 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09	AD 2 EPRZ 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27	AD 2 EPRZ 10-5	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 13	AD 2 EPSC 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 31	AD 2 EPSC 10-5	17 APR 2025

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
	Olsztyn - Mazury:		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 01	AD 2 EPSY 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPSY 10-3	10 JUL 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11	AD 2 EPWA 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15	AD 2 EPWA 10-5	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29	AD 2 EPWA 10-9	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33	AD 2 EPWA 10-13	10 JUL 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11	AD 2 EPWR 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWR 10-5	17 APR 2025
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RNP RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-3	17 APR 2025
	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO		
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.3.1-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.3.2-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.3.3-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA RADOM	ENR 6.3.4-1	12 JUN 2025
1: 500 000	TMA RZESZÓW	ENR 6.3.5-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.3.6-1	17 APR 2025
	Instrument Approach Chart - ICAO		
	Bydgoszcz:		
1: 250 000	ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-1	12 JUN 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-15	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 500 000	ILS CAT II & III or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-1	10 JUL 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-3	10 JUL 2025
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-5	10 JUL 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-7	10 JUL 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-11	10 JUL 2025

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
	Kraków - Balice:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-11	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-1	10 JUL 2025
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-3	10 JUL 2025
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-5	10 JUL 2025
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-7	10 JUL 2025
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-11	10 JUL 2025
	Lublin:		
1: 250 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-13	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-17	12 JUN 2025
	Łódź:		
1: 250 000	ILS z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-13	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-11	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	ILS z CAT II RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-9	17 APR 2025

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	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-13	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 250 000	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-1	12 JUN 2025
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-3	12 JUN 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-5	12 JUN 2025
1: 250 000	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-7	12 JUN 2025
1: 250 000	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-9	12 JUN 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-11	10 JUL 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-15	10 JUL 2025
1: 250 000	PAR RWY 07 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-19	12 JUN 2025
1: 250 000	PAR RWY 25 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-21	12 JUN 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	ILS z CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-1	12 JUN 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-13	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-11	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-15	17 APR 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-13	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-15	17 APR 2025

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	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-17	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-19	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-23	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-27	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-31	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-13	17 APR 2025
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 250 000	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-1	12 JUN 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-13	17 APR 2025
	Visual Approach Chart - ICAO		
1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 13-1	17 APR 2025
	Enroute Chart - ICAO		
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	10 JUL 2025
	VFR Arrival and Departure Routes		
1: 500 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin	AD 2 EPLB 13-1	15 MAY 2025
1: 500 000	Łódź	AD 2 EPLL 13-1	17 APR 2025
1: 250 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 13-1	15 MAY 2025
1: 500 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 13-1	17 APR 2025
1: 250 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 13-1	17 APR 2025
1: 100 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 13-3	17 APR 2025
1: 500 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 13-1	17 APR 2025
	Visual Operation Chart		
1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 13-1	10 JUL 2025
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 13-3	17 APR 2025

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	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 13-1	12 JUN 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 13-1	10 JUL 2025
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 13-1	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.1-1	17 APR 2025
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.2-1	17 APR 2025
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-3	10 JUL 2025
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-5	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1-7	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1-9	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1-11	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1-13	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1-15	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1-17	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1-19	17 APR 2025
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	10 JUL 2025
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	17 APR 2025
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-3	17 APR 2025
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-5	17 APR 2025
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	17 APR 2025
Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) 1: 4 000 000		ENR 6.5-3	10 JUL 2025
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.5-5	17 APR 2025
Lekkie sondy balonowe IMGW/ IMWM Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	17 APR 2025
Lekkie sondy balonowe wojskowe/Military Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.6-3	17 APR 2025
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.6-5	17 APR 2025
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.7-1	17 APR 2025
Rejony działalności lotniczej - loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem/Areas of aerial activities - paraglider or powered paragliding flights 1: 4 000 000		ENR 6.7-3	17 APR 2025

TABELA 1/TABLE 1
MOBILNE JEDNOSTKI ASAR I JEDNOSTKI WSPÓLDZIAŁAJĄCE
MOBILE ASAR UNITS AND SUPPORT UNITS

NAZWA/ NAME	GLÓWNE ŚRODKI/ MAIN FACILITIES	ŚRODKI WSPÓLDZIAŁAJĄCE/ SUPPORT FACILITIES	UWAGI/ REMARKS
Cewice	MRG		HEL-L - lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób;
Darłowo	HEL-L lub/or HEL-M	RV, LSU	
Dziwnów		RV, LSU	HEL-L - light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity 2 to 5 persons;
Gdynia	HEL-L	RV, LSU	
Górki Zachodnie		RV	HEL-M - średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji więcej niż 5 osób;
Hel		RV	
Kołobrzeg		RV, LSU	HEL-M - medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity more than 5 persons;
Kraków	HEL-L lub/or HEL-M		
Łeba		RV, LSU	MRG - samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM;
Mińsk Mazowiecki	HEL-L lub/or HEL-M		MRG - medium range aeroplane, radius of action 250 NM;
Powidz	HEL-L lub/or HEL-M		
Sztutowo		LSU	MRU - góraska grupa ratownicza;
Świbno		LSU	MRU - mountain rescue unit;
Świnoujście		RV	MRCC - Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego MRCC - Maritime Rescue Coordination Centre
Tolkmicko		RV	
Trzebież		RV	
Ustka		RV, LSU	
Władysławowo		RV, LSU	LSU - brzegowa stacja ratownicza; LSU - land-mobile SAR unit;
Zakopane		MRU	RV - okręt ratowniczy; RV - rescue vessel.

TABELA 2/TABLE 2

LOTNISKA DYŻUROWANIA LOTNICZYCH ZESPOŁÓW POSZUKIWAWCZO-RATOWNICZYCH
DUTY AERODROMES OF ASAR AIRCRAFT

MIEJSCE DYŻURU ASAR/ ASAR STATION	DOSTĘPNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH/ AVAILABLE SAR AIRCRAFT	CZAS WEJŚCIA DO AKCJI/ ACTIVATION TIME (MINUTY/MINUTES)	DOSTĘPNOŚĆ/ AVAILABILITY
Cewice (EPCE)	MRG	50 min	24/7
Darłowo (EPDA)	HEL-L lub/or HEL-M	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC ⁽¹⁾ 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC ⁽¹⁾ 30 min	24/7
Oksywie (EPOK)	HEL-L	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC ⁽¹⁾ 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC ⁽¹⁾ 30 min	24/7
Kraków/Balice (EPKK)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Mińsk Mazowiecki (EPMM)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Powidz (EPPW)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7

Uwagi

- (1)¹⁾ - patrz GEN 2.1
 (2) HEL-L - lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób;
 (3) HEL-M - średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji nie więcej niż 12 osób;
 (4) MRG - samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM.

Remarks

- (1)¹⁾ - see GEN 2.1
 (2) HEL-L - light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity of 2 to 5 persons;
 (3) HEL-M - medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity no more than 12 persons;
 (4) MRG - medium range aeroplane, radius of action 250 NM.

1.1 SEPARACJE RADAROWE/ RADAR SEPARATIONS	ENR 1.6 - 1
1.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA/ AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE	ENR 1.6 - 1
1.3 ATS 1.3 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO/ SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE	ENR 1.6 - 1
1.4 ATS 1.4 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ/ SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE	ENR 1.6 - 2
1.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE ZGŁASZANIA POZYCJI FONICZNIE I ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI KONTROLER PILOT ŁĄCZEM TRANSMISJI DANYCH (CPDLC)/ VOICE AND CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) POSITION REPORTING REQUIREMENTS ...	ENR 1.6 - 2
1.6 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE PIERWOTNE NA WYSOKOŚCI FL 95/ THE AREA OF PRIMARY RADAR COVERAGE AT FL 95	ENR 1.6 - 2
2 WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)/ SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)	ENR 1.6 - 2
2.1 PROCEDURY AWARYJNE/ EMERGENCY PROCEDURES	ENR 1.6 - 3
2.2 SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR/ OF SSR CODE ASSIGNMENT	ENR 1.6 - 3
2.3 KODY DLA POTRZEB RUCHU LOTNICZEGO/ CODES FOR AIR TRAFFIC USE	ENR 1.6 - 3
2.4 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE WTÓRNE NA WYSOKOŚCI FL 95/ THE AREA OF SECONDARY RADAR COVERAGE AT FL 95	ENR 1.6 - 4
3 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – ROZGŁASZANIE/ AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – BROADCAST (ADS-B)	ENR 1.6 - 4
3.1 WPROWADZENIE/ INTRODUCTION	ENR 1.6 - 4
3.2 WYPOSAŻENIE ADS-B I WYKORZYSTANIE DANYCH ADS-B/ ADS-B EQUIPAGE AND ADS-B DATA USAGE	ENR 1.6 - 5
4 MULTILATERACJA (MLAT)/ MULTILATERATION (MLAT)	ENR 1.6 - 5
4.1 MLAT 4.1 System MLAT wykorzystywany jest w następujących służbach/ system is used in the following services:	ENR 1.6 - 5
ENR 1.7 PROCEDURY DOTYCZĄCE NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZA/ ALTIMETER SETTING PROCEDURES	ENR 1.7 - 1
1 WSTĘP/ INTRODUCTION	ENR 1.7 - 1
1.1/	
1.1	ENR 1.7 - 1
1.2/	
1.2	ENR 1.7 - 1
1.3/	
1.3	ENR 1.7 - 1
1.4/	
1.4	ENR 1.7 - 1
2 PROCEDURY/ PROCEDURES	ENR 1.7 - 2
2.1/	
2.1	ENR 1.7 - 1
2.2/	
2.2	ENR 1.7 - 1
2.3/	
2.3	ENR 1.7 - 1
2.4/	
2.4	ENR 1.7 - 1
2.5/	
2.5	ENR 1.7 - 1
2.6/	
2.6	ENR 1.7 - 1
3 POZIOMY PRZEJŚCIOWE W FIR WARSZAWA/ TRANSITION LEVELS WITHIN FIR WARSZAWA	ENR 1.7 - 3
3.1/	
3.1	ENR 1.7 - 1
4 PROCEDURY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY W PRZESTRZENI RVSM/ ALTIMETER SETTING PROCEDURES WITHIN RVSM AIRSPACE	ENR 1.7 - 3

3/		
3	.....	ENR 1.14 - 1
4/		
4	.....	ENR 1.14 - 1
4.1/		
4.1	.....	ENR 1.14 - 1
4.2/		
4.2	.....	ENR 1.14 - 1
4.3/		
4.3	.....	ENR 1.14 - 1
5/		
5	.....	ENR 1.14 - 1
6/		
6	.....	ENR 1.14 - 1
7/		
7	.....	ENR 1.14 - 1
ENR 1.14.1	INFORMACJE O ZDERZENIU Z PTAKAMI/ BIRD STRIKE REPORTING FORM	ENR 1.14.1 - 1
ENR 1.14.2	FORMULARZ MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM/ AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM	ENR 1.14.2 - 1
	DIAGRAMY NIEBEZPIECZNEGO ZBLIŻENIA/ DIAGRAMS OF AIRPROX	ENR 1.14.2 - 5
	POLITYKA PRYWATNOŚCI/ PRIVACY NOTICE	ENR 1.14.2 - 5
	INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM/ INSTRUCTION FOR THE COMPLETION OF THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM	ENR 1.14.2 - 6
ENR 1.14.3	POST FLIGHT REPORT/ POST FLIGHT REPORT	ENR 1.14.3 - 1
	POLITYKA PRYWATNOŚCI/ PRIVACY NOTICE	ENR 1.14.3 - 1
ENR 2.1	FIR, UIR, TMA i CTA/ FIR, UIR, TMA and CTA	ENR 2.1 - 1
1	REJON INFORMACJI POWIETRZNEJ WARSZAWA/ WARSZAWA FLIGHT INFORMATION REGION	ENR 2.1 - 1
2	PRZESTRZEŃ POWIETRZNA FIR WARSZAWA/ AIRSPACE OF FIR WARSZAWA	ENR 2.1 - 1
	2.1 PRZESTRZEŃ KONTROLOWANA OBEJMUJE:/ CONTROLLED AIRSPACE INCLUDES:	ENR 2.1 - 1
	2.2 PRZESTRZEŃ NIEKONTROLOWANA KLASY "G" OBEJMUJE:/ UNCONTROLLED CLASS "G" AIRSPACE WHICH INCLUDES:	ENR 2.1 - 1
	2.3 WPROWADZENIE ZREDUKOWANEGO MINIMUM SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM) W FIR WARSZAWA/ REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM (RVSM) IMPLEMENTED WITHIN FIR WARSZAWA	ENR 2.1 - 2
3	SŁUŻBA ALARMOWA/ ALERTING SERVICE	ENR 2.1 - 2
ENR 2.1.1	PRZESTRZENIE KONTROLOWANE W FIR WARSZAWA/ CONTROLLED AIRSPACE WITHIN WARSZAWA FIR	ENR 2.1.1 - 1
ENR 2.1.2	PODZIAŁ SEKTOROWY PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ ACC WARSZAWA W FIR EPWW/ SECTORS OF WARSZAWA ACC CONTROLLED AIRSPACE WITHIN FIR EPWW	ENR 2.1.2 - 1
	1 SEKTORY PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ ACC WARSZAWA W FIR EPWW/ CONTROLLED WARSZAWA ACC AIRSPACE SECTORS WITHIN EPWW FIR	ENR 2.1.2 - 1
ENR 2.1.3	DELEGACJA SŁUŻB ATS/ DELEGATION OF ATS	ENR 2.1.3 - 1
	1 DELEGACJA SŁUŻB ATS - CTR HERINGSODORF/ DELEGATION OF ATS - HERINGSODORF CTR	ENR 2.1.3 - 1
	2 DELEGACJA SŁUŻB ATS - MIDSEA/ DELEGATION OF ATS - MIDSEA AREA	ENR 2.1.3 - 1
	3 DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH/ DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH	ENR 2.1.3 - 1
	4 DELEGACJA SŁUŻB ATS - W OF OKX/ DELEGATION OF ATS - W OF OKX	ENR 2.1.3 - 3
	5 DELEGACJA SŁUŻB ATS - S OF KŁODZKO/	

DELEGATION OF ATS - S OF KŁODZKO	ENR 2.1.3 - 3
6 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC LKAA DO ACC EPWW I APP EPKK – S OF DESEN/ DELEGATION OF ATS FROM LKAA ACC TO EPWW ACC AND APP EPKK – S OF DESEN	ENR 2.1.3 - 3
7 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP WARSZAWA/ DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO WARSZAWA APP	ENR 2.1.3 - 4
8 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z TWR ŁÓDŹ DO APP WARSZAWA/ DELEGATION OF ATS FROM ŁÓDŹ TWR TO WARSZAWA APP	ENR 2.1.3 - 6
9 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP KRAKÓW/ DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO KRAKÓW APP	ENR 2.1.3 - 7
ENR 2.2 INNA REGULOWANA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA/ OTHER REGULATED AIRSPACE	ENR 2.2 - 1
ENR 2.2.1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ), STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA TRANSPONDERA (TMZ), OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)/ RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs), TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS	ENR 2.2.1 - 1
1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ)/ RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs)	ENR 2.2.1 - 1
2 ZASADY LOTÓW W STREFIE OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ (RMZ)/ FLIGHT RULES WITHIN RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONE (RMZ)	ENR 2.2.1 - 29
2.1/ 2.1	ENR 2.2.1 - 1
UWAGA:/ REMARK:	ENR 2.2.1 - 29
2.2/ 2.2	ENR 2.2.1 - 1
2.3/ 2.3	ENR 2.2.1 - 1
2.4/ 2.4	ENR 2.2.1 - 1
2.5/ 2.5	ENR 2.2.1 - 1
UWAGA 1:/ REMARK 1:	ENR 2.2.1 - 30
UWAGA 2:/ REMARK 2:	ENR 2.2.1 - 30
2.6/ 2.6	ENR 2.2.1 - 1
3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W STREFIE RMZ WARSZAWA/ RADIO COMMUNICATION FAILURE (RCF) IN THE WARSZAWA RMZ	ENR 2.2.1 - 30
3.1/ 3.1	ENR 2.2.1 - 1
UWAGA/ REMARK	ENR 2.2.1 - 31
3.2/ 3.2	ENR 2.2.1 - 1
4 STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA (TMZ)/ TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs)	ENR 2.2.1 - 31
5 OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)/ FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS	ENR 2.2.1 - 42
6 KONTAKT TELEFONICZNY ZE SŁUŻBĄ INFORMACJI POWIETRZNEJ/ PHONE CONTACT WITH FLIGHT INFORMATION SERVICE	ENR 2.2.1 - 52
ENR 2.2.2 PRZESTRZEŃ POWIETRZNA ZE SWOBODĄ PLANOWANIA TRAS (FRA)/ FREE ROUTE AIRSPACE	ENR 2.2.2 - 1
1/ 1	ENR 2.2.2 - 1
2/ 2	ENR 2.2.2 - 1
ENR 3 TRASY ATS/ ATS ROUTES	ENR 3.1 - 1
ENR 3.1 KONWENCJONALNE TRASY NAWIGACYJNE/ CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES	ENR 3.1 - 1
ENR 3.2 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ/ AREA NAVIGATION ROUTES	ENR 3.2 - 1

Uwagi do opisu tras nawigacji obszarowej/ Remarks regarding the description of area navigation routes	ENR 3.2 - 1
1/	
1	ENR 3.2 - 1
2/	
2	ENR 3.2 - 1
3/	
3	ENR 3.2 - 1
4/	
4	ENR 3.2 - 1
5/	
5	ENR 3.2 - 1
ENR 3.2.1 L23	ENR 3.2.1 L23 - 1
ENR 3.2.1 L29	ENR 3.2.1 L29 - 1
ENR 3.2.1 L32	ENR 3.2.1 L32 - 1
ENR 3.2.1 L59	ENR 3.2.1 L59 - 1
ENR 3.2.1 L71	ENR 3.2.1 L71 - 1
ENR 3.2.1 L87	ENR 3.2.1 L87 - 1
ENR 3.2.1 L132	ENR 3.2.1 L132 - 1
ENR 3.2.1 L616	ENR 3.2.1 L616 - 1
ENR 3.2.1 L617	ENR 3.2.1 L617 - 1
ENR 3.2.1 L619	ENR 3.2.1 L619 - 1
ENR 3.2.1 L621	ENR 3.2.1 L621 - 1
ENR 3.2.1 L623	ENR 3.2.1 L623 - 1
ENR 3.2.1 L730	ENR 3.2.1 L730 - 1
ENR 3.2.1 L733	ENR 3.2.1 L733 - 1
ENR 3.2.1 L735	ENR 3.2.1 L735 - 1
ENR 3.2.1 L747	ENR 3.2.1 L747 - 1
ENR 3.2.1 L856	ENR 3.2.1 L856 - 1
ENR 3.2.1 L867	ENR 3.2.1 L867 - 1
ENR 3.2.1 L979	ENR 3.2.1 L979 - 1
ENR 3.2.1 L980	ENR 3.2.1 L980 - 1
ENR 3.2.1 L981	ENR 3.2.1 L981 - 1
ENR 3.2.1 L983	ENR 3.2.1 L983 - 1
ENR 3.2.1 L984	ENR 3.2.1 L984 - 1
ENR 3.2.1 L986	ENR 3.2.1 L986 - 1
ENR 3.2.1 L987	ENR 3.2.1 L987 - 1
ENR 3.2.1 L996	ENR 3.2.1 L996 - 1
ENR 3.2.1 L999	ENR 3.2.1 L999 - 1
ENR 3.2.1 M66	ENR 3.2.1 M66 - 1
ENR 3.2.1 M70	ENR 3.2.1 M70 - 1
ENR 3.2.1 M159	ENR 3.2.1 M159 - 1
ENR 3.2.1 M602	ENR 3.2.1 M602 - 1
ENR 3.2.1 M607	ENR 3.2.1 M607 - 1
ENR 3.2.1 M857	ENR 3.2.1 M857 - 1
ENR 3.2.1 M860	ENR 3.2.1 M860 - 1
ENR 3.2.1 M863	ENR 3.2.1 M863 - 1
ENR 3.2.1 M865	ENR 3.2.1 M865 - 1
ENR 3.2.1 M866	ENR 3.2.1 M866 - 1
ENR 3.2.1 M977	ENR 3.2.1 M977 - 1
ENR 3.2.1 M984	ENR 3.2.1 M984 - 1
ENR 3.2.1 M985	ENR 3.2.1 M985 - 1
ENR 3.2.1 M992	ENR 3.2.1 M992 - 1
ENR 3.2.1 M994	ENR 3.2.1 M994 - 1
ENR 3.2.1 N5	ENR 3.2.1 N5 - 1
ENR 3.2.1 N133	ENR 3.2.1 N133 - 1
ENR 3.2.1 N191	ENR 3.2.1 N191 - 1
ENR 3.2.1 N195	ENR 3.2.1 N195 - 1
ENR 3.2.1 N744	ENR 3.2.1 N744 - 1
ENR 3.2.1 N746	ENR 3.2.1 N746 - 1

ENR 3.2.1 N858	ENR 3.2.1 N858 - 1
ENR 3.2.1 N869	ENR 3.2.1 N869 - 1
ENR 3.2.1 N871	ENR 3.2.1 N871 - 1
ENR 3.2.1 N983	ENR 3.2.1 N983 - 1
ENR 3.2.1 P31	ENR 3.2.1 P31 - 1
ENR 3.2.1 P139	ENR 3.2.1 P139 - 1
ENR 3.2.1 P150	ENR 3.2.1 P150 - 1
ENR 3.2.1 P159	ENR 3.2.1 P159 - 1
ENR 3.2.1 P193	ENR 3.2.1 P193 - 1
ENR 3.2.1 P733	ENR 3.2.1 P733 - 1
ENR 3.2.1 P746	ENR 3.2.1 P746 - 1
ENR 3.2.1 P851	ENR 3.2.1 P851 - 1
ENR 3.2.1 P861	ENR 3.2.1 P861 - 1
ENR 3.2.1 Q10	ENR 3.2.1 Q10 - 1
ENR 3.2.1 Q34	ENR 3.2.1 Q34 - 1
ENR 3.2.1 Q35	ENR 3.2.1 Q35 - 1
ENR 3.2.1 Q99	ENR 3.2.1 Q99 - 1
ENR 3.2.1 Q258	ENR 3.2.1 Q258 - 1
ENR 3.2.1 Q277	ENR 3.2.1 Q277 - 1
ENR 3.2.1 Q316	ENR 3.2.1 Q316 - 1
ENR 3.2.1 Q800	ENR 3.2.1 Q800 - 1
ENR 3.2.1 T174	ENR 3.2.1 T174 - 1
ENR 3.2.1 T205	ENR 3.2.1 T205 - 1
ENR 3.2.1 T224	ENR 3.2.1 T224 - 1
ENR 3.2.1 T240	ENR 3.2.1 T240 - 1
ENR 3.2.1 T265	ENR 3.2.1 T265 - 1
ENR 3.2.1 T266	ENR 3.2.1 T266 - 1
ENR 3.2.1 T267	ENR 3.2.1 T267 - 1
ENR 3.2.1 T269	ENR 3.2.1 T269 - 1
ENR 3.2.1 T270	ENR 3.2.1 T270 - 1
ENR 3.2.1 T282	ENR 3.2.1 T282 - 1
ENR 3.2.1 T344	ENR 3.2.1 T344 - 1
ENR 3.2.1 T353	ENR 3.2.1 T353 - 1
ENR 3.2.1 T354	ENR 3.2.1 T354 - 1
ENR 3.2.1 T355	ENR 3.2.1 T355 - 1
ENR 3.2.1 T356	ENR 3.2.1 T356 - 1
ENR 3.2.1 T357	ENR 3.2.1 T357 - 1
ENR 3.2.1 T359	ENR 3.2.1 T359 - 1
ENR 3.2.1 T375	ENR 3.2.1 T375 - 1
ENR 3.2.1 T425	ENR 3.2.1 T425 - 1
ENR 3.2.1 T670	ENR 3.2.1 T670 - 1
ENR 3.2.1 T671	ENR 3.2.1 T671 - 1
ENR 3.2.1 T672	ENR 3.2.1 T672 - 1
ENR 3.2.1 T673	ENR 3.2.1 T673 - 1
ENR 3.2.1 T707	ENR 3.2.1 T707 - 1
ENR 3.2.1 T709	ENR 3.2.1 T709 - 1
ENR 3.2.1 T710	ENR 3.2.1 T710 - 1
ENR 3.2.1 T714	ENR 3.2.1 T714 - 1
ENR 3.2.1 T720	ENR 3.2.1 T720 - 1
ENR 3.2.1 T727	ENR 3.2.1 T727 - 1
ENR 3.2.1 T738	ENR 3.2.1 T738 - 1
ENR 3.2.1 T871	ENR 3.2.1 T871 - 1
ENR 3.2.1 Y41	ENR 3.2.1 Y41 - 1
ENR 3.2.1 Y100	ENR 3.2.1 Y100 - 1
ENR 3.2.1 Y209	ENR 3.2.1 Y209 - 1
ENR 3.2.1 Y210	ENR 3.2.1 Y210 - 1
ENR 3.2.1 Y218	ENR 3.2.1 Y218 - 1
ENR 3.2.1 Y564	ENR 3.2.1 Y564 - 1
ENR 3.2.1 Y565	ENR 3.2.1 Y565 - 1
ENR 3.2.1 Y566	ENR 3.2.1 Y566 - 1

ENR 3.2.1 Z72	ENR 3.2.1 Z72 - 1
ENR 3.2.1 Z73	ENR 3.2.1 Z73 - 1
ENR 3.2.1 Z80	ENR 3.2.1 Z80 - 1
ENR 3.2.1 Z95	ENR 3.2.1 Z95 - 1
ENR 3.2.1 Z96	ENR 3.2.1 Z96 - 1
ENR 3.2.1 Z121	ENR 3.2.1 Z121 - 1
ENR 3.2.1 Z126	ENR 3.2.1 Z126 - 1
ENR 3.2.1 Z127	ENR 3.2.1 Z127 - 1
ENR 3.2.1 Z131	ENR 3.2.1 Z131 - 1
ENR 3.2.1 Z159	ENR 3.2.1 Z159 - 1
ENR 3.2.1 Z169	ENR 3.2.1 Z169 - 1
ENR 3.2.1 Z172	ENR 3.2.1 Z172 - 1
ENR 3.2.1 Z175	ENR 3.2.1 Z175 - 1
ENR 3.2.1 Z176	ENR 3.2.1 Z176 - 1
ENR 3.2.1 Z179	ENR 3.2.1 Z179 - 1
ENR 3.2.1 Z181	ENR 3.2.1 Z181 - 1
ENR 3.2.1 Z182	ENR 3.2.1 Z182 - 1
ENR 3.2.1 Z186	ENR 3.2.1 Z186 - 1
ENR 3.2.1 Z187	ENR 3.2.1 Z187 - 1
ENR 3.2.1 Z212	ENR 3.2.1 Z212 - 1
ENR 3.2.1 Z225	ENR 3.2.1 Z225 - 1
ENR 3.2.1 Z348	ENR 3.2.1 Z348 - 1
ENR 3.2.1 Z349	ENR 3.2.1 Z349 - 1
ENR 3.2.1 Z367	ENR 3.2.1 Z367 - 1
ENR 3.2.1 Z419	ENR 3.2.1 Z419 - 1
ENR 3.2.1 Z460	ENR 3.2.1 Z460 - 1
ENR 3.2.1 Z491	ENR 3.2.1 Z491 - 1
ENR 3.2.1 Z493	ENR 3.2.1 Z493 - 1
ENR 3.2.1 Z717	ENR 3.2.1 Z717 - 1
ENR 3.3 POZOSTAŁE TRASY/ OTHER ROUTES	ENR 3.3 - 1
1 OBOWIĄZKOWE TRASY ŁĄCZĄCE/ MANDATORY CONNECTING ROUTES	ENR 3.3 - 1
1.1 Doloty EPKK/EPKT/ EPKK/EPKT arrivals	ENR 3.3 - 1
1.2 Odloty EPKK/EPKT/ EPKK/EPKT departures	ENR 3.3 - 2
1.3 Doloty EPMO/ EPMO arrivals	ENR 3.3 - 4
1.4 Odloty EPMO/ EPMO departures	ENR 3.3 - 6
1.5 Doloty EPWA/ EPWA arrivals	ENR 3.3 - 8
1.6 Odloty EPWA/ EPWA departures	ENR 3.3 - 10
1.7 Doloty EPRA/ EPRA arrivals	ENR 3.3 - 12
1.8 Odloty EPRA/ EPRA departures	ENR 3.3 - 13
1.9 Doloty EPRZ/ EPRZ arrivals	ENR 3.3 - 14
1.10 Odloty EPRZ/ EPRZ departures	ENR 3.3 - 15
2 ZALECANE TRASY ŁĄCZĄCE/ RECOMMENDED CONNECTING ROUTES	ENR 3.3 - 16
2.1 Doloty EPBY/ EPBY arrivals	ENR 3.3 - 16
2.2 Odloty EPBY/ EPBY departures	ENR 3.3 - 17
2.3 Doloty EPGD/ EPGD arrivals	ENR 3.3 - 18
2.4 Odloty EPGD/ EPGD departures	ENR 3.3 - 19

2.5 Doloty EPLB/ EPLB arrivals	ENR 3.3 - 20
2.6 Odloty EPLB/ EPLB departures	ENR 3.3 - 21
2.7 Doloty EPLL/ EPLL arrivals	ENR 3.3 - 22
2.8 Odloty EPLL/ EPLL departures	ENR 3.3 - 23
2.9 Doloty EPPO/ EPPO arrivals	ENR 3.3 - 24
2.10 Odloty EPPO/ EPPO departures	ENR 3.3 - 25
2.11 Doloty EPSC/ EPSC arrivals	ENR 3.3 - 26
2.12 Odloty EPSC/ EPSC departures	ENR 3.3 - 27
2.13 Doloty EPSY/ EPSY arrivals	ENR 3.3 - 28
2.14 Odloty EPSY/ EPSY departures	ENR 3.3 - 29
2.15 Doloty EPWR/ EPWR arrivals	ENR 3.3 - 30
2.16 Odloty EPWR/ EPWR departures	ENR 3.3 - 31
2.17 Doloty EPZG/ EPZG arrivals	ENR 3.3 - 32
2.18 Odloty EPZG/ EPZG departures	ENR 3.3 - 33
ENR 3.4 OCZEKIWANIE NA TRASIE/ EN-ROUTE HOLDING	ENR 3.4 - 1
ENR 4 POMOCE/SYSTEMY RADIONAWIGACYJNE/ RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS	ENR 4.1 - 1
ENR 4.1 POMOCE RADIONAWIGACYJNE - NA TRASIE/ RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE	ENR 4.1 - 1
ENR 4.2 SPECJALNE SYSTEMY NAWIGACYJNE/ SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS	ENR 4.2 - 1
ENR 4.3 GLOBALNY SYSTEM NAWIGACJI SATELITARNEJ (GNSS)/ GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)	ENR 4.3 - 1
ENR 4.4 OZNACZENIA KODÓW NAZW DLA ZNACZĄCYCH PUNKTÓW NAWIGACYJNYCH/ NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS	ENR 4.4 - 1
ENR 4.5 LOTNICZE ŚWIATŁA NAZIEMNE - NA TRASIE/ AERONAUTICAL GROUND LIGHTS - EN-ROUTE	ENR 4.5 - 1
ENR 5 OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE/ NAVIGATION WARNINGS	ENR 5 - 1
ENR 5.1 STREFY ZAKAZANE, OGRANICZONE I NIEBEZPIECZNE/ PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS	ENR 5.1 - 1
1 DEFINICJE/ DEFINITIONS	ENR 5.1 - 1
2 GRANICE POZIOME/ LATERAL LIMITS	ENR 5.1 - 1
3 NUMERACJA/ NUMBERING	ENR 5.1 - 1
4 ZAKAZY LUB OGRANICZENIA LOTÓW/ PROHIBITIONS AND RESTRICTIONS ON FLIGHTS	ENR 5.1 - 1
ENR 5.1.1 STREFY ZAKAZANE/ PROHIBITED AREAS	ENR 5.1.1 - 1
ENR 5.1.2 STREFY OGRANICZONE/ RESTRICTED AREAS	ENR 5.1.2 - 1
ENR 5.1.3 STREFY NIEBEZPIECZNE/ DANGER AREAS	ENR 5.1.3 - 1
ENR 5.2 STREFY ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH, POLIGONY ORAZ STREFA IDENTYFIKACYJNA OBRONY POWIETRZNEJ (ADIZ)/ MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ)	ENR 5.2 - 1
ENR 5.2.1 ZASADY WYZNACZANIA I UŻYTKOWANIA ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW STRUKTURY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/	

PRINCIPLES OF DESIGNATING AND USING FLEXIBLE ELEMENTS OF AIRSPACE	ENR 5.2.1 - 1
1/	
1	ENR 5.2.1 - 1
1 DEFINICJE/ DEFINITIONS	ENR 5.2.1 - 1
2 PRZEZNACZENIE ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI/ PURPOSE OF FLEXIBLE AIRSPACE ELEMENTS	ENR 5.2.1 - 1
3 BUDOWA ELASTYCZNYCH ELEMENTÓW PRZESTRZENI/ STRUCTURE OF FLEXIBLE AIRSPACE ELEMENTS	ENR 5.2.1 - 1
4 KOLIZYJNOŚĆ/ CONFLICTING AND CONFLICT-FREE AREAS	ENR 5.2.1 - 2
5 OZNACZENIE STREF TSA, TRA i tras MRT/ DESIGNATORS OF TSAs, TRAs and MRTs	ENR 5.2.1 - 2
6 WYZNACZANIE I PUBLIKACJA/ 6 WYZNACZANIE I PUBLIKACJA	ENR 5.2.1 - 2
7 PROCEDURA PRZEPROWADZANIA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z UŻYTKOWNIKAMI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ PROCEDURE FOR CONDUCTING PUBLIC CONSULTATIONS WITH AIRSPACE USERS	ENR 5.2.1 - 3
8 PROCEDURY ZAMAWIANIA ELEMENTÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ 8 PROCEDURY ZAMAWIANIA ELEMENTÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	ENR 5.2.1 - 3
9 PROCEDURY AKTYWACJI ELEMENTÓW PRZESTRZENI OPUBLIKOWANYCH W AUP/ PROCEDURES FOR ACTIVATING AIRSPACE ELEMENTS PUBLISHED IN THE AUP	ENR 5.2.1 - 4
9.9/ 9.9	ENR 5.2.1 - 1
10 LOTY W STREFACH TSA, TRA, MRT, D/ FLIGHTS WITHIN TSAs/TRAs/MRTs and D areas	ENR 5.2.1 - 6
11 Stosowane w FIR Warszawa minimalne odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej opisano w poniższej tabeli./ The minimum distances from the limits of airspace structures to be applied within the FIR Warszawa are described in the table below.	ENR 5.2.1 - 8
UWAGI/ REMARKS	ENR 5.2.1 - 9
ENR 5.2.1.1 STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA)/ TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)	ENR 5.2.1.1 - 1
ENR 5.2.1.2 STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA)/ TEMPORARY RESERVED AREAS (TRA)	ENR 5.2.1.2 - 1
ENR 5.2.1.3 TRASY LOTNICTWA WOJSKOWEGO (MRT)/ MILITARY ROUTES (MRT)	ENR 5.2.1.3 - 1
1/	
1	ENR 5.2.1.3 - 1
2/	
2	ENR 5.2.1.3 - 1
UWAGI/ REMARKS	ENR 5.2.1.3 - 31
ENR 5.2.2 KOMÓRKI ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA/ AIRSPACE MANAGEMENT CELLS	ENR 5.2.2 - 1
1 WSTĘP/ INTRODUCTION	ENR 5.2.2 - 1
2 ORGAN/ THE UNIT	ENR 5.2.2 - 1
3 ZADANIA/ TASKS	ENR 5.2.2 - 2
ENR 5.2.3 STREFA IDENTYFIKACYJNA OBRONY POWIETRZNEJ - ADIZ/ AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE - ADIZ	ENR 5.2.3 - 1
ENR 5.3 INNE DZIAŁANIA O NIEBEZPIECZNYM CHARAKTERZE/ OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE	ENR 5.3 - 1
ENR 5.3.1 INNE DZIAŁANIA O CHARAKTERZE NIEBEZPIECZNYM/ OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE	ENR 5.3.1 - 1
1 LEKKIE SONDY BALONOWE IMGW/ IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS	ENR 5.3.1 - 1
2 LEKKIE SONDY BALONOWE WOJSKOWE/ LIGHT MILITARY RADIOSONDE BALLOONS	ENR 5.3.1 - 2

3 STREFY ZRZUTU PALIWA/ FUEL DROPPING AREAS	ENR 5.3.1 - 4
3.3/ 3.3	ENR 5.3.1 - 1
3.4/ 3.4	ENR 5.3.1 - 1
4 LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH (UAV)/ UNMANNED AERIAL VEHICLE (UAV) ACTIVITY	ENR 5.3.1 - 5
4.1 Słownik pojęć/ Glossary	ENR 5.3.1 - 5
4.2 Zasady wykonywania operacji przy użyciu UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/ Rules of performing operations using UAS within Polish airspace	ENR 5.3.1 - 5
4.3 Rodzaje stref geograficznych dla UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/ Types of UAS geographical zones within Polish airspace	ENR 5.3.1 - 7
4.4 Orientacyjne zasady konwersji struktur przestrzeni powietrznej na strefy geograficzne/ Rules for conversion of airspace structures into geographical zones	ENR 5.3.1 - 8
ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA/ OTHER POTENTIAL HAZARDS	ENR 5.3.2 - 1
1 STREFY ZAGROŻENIA WYBUCEM NAD TŁOCZNIAMI GAZU / WĘZŁAMI GAZU I DZIAŁA PRZECIWGRADOWE/ EXPLOSION RISK ZONES OVER GAS COMPRESSION STATIONS / GAS DISTRIBUTION NODES AND ANTI-HAIL CANNONS	ENR 5.3.2 - 1
2 UŻYCIE LASERA LUB ŚWIATŁA Z INNYCH ŹRÓDEŁ W STREFACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ USE OF LASERS OR OTHER LIGHT SOURCES WITHIN AIRSPACE AREAS	ENR 5.3.2 - 2
ENR 5.4 PRZESZKODY W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ/ AIR NAVIGATION OBSTACLES	ENR 5.4 - 1
ENR 5.5 LOTNICZA DZIAŁALNOŚĆ SPORTOWA I REKREACYJNA/ AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES	ENR 5.5 - 1
1 Informacje ogólne/ General information	ENR 5.5 - 1
1.1/ 1.1	ENR 5.5 - 1
1.2/ 1.2	ENR 5.5 - 1
1.3/ 1.3	ENR 5.5 - 1
2 Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/ Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping	ENR 5.5 - 1
3 Rejony działalności lotniczej – loty: lotni, motolotni, parolotni, parolotni z napędem, motoparalotni./ Areas of aerial activities - flights of: hang gliders, powered hang gliders, paragliders, powered paragliders, paramotor trikes.	ENR 5.5 - 19
ENR 5.6 MIGRACJA PTAKÓW I OBSZARY, NA KTÓRYCH WYSTĘPUJE WRAŻLIWA FAUNA/ BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA	ENR 5.6 - 1
1 Zagrożenia środowiskowe w lotnictwie/ Wildlife hazards to aviation	ENR 5.6 - 1
1.1/ 1.1	ENR 5.6 - 1
1.2/ 1.2	ENR 5.6 - 1
1.3/ 1.3	ENR 5.6 - 1
2 Kolizje statków powietrznych z ptakami/ Bird strikes	ENR 5.6 - 2
2.1/ 2.1	ENR 5.6 - 1
2.2/ 2.2	ENR 5.6 - 1
2.3/ 2.3	ENR 5.6 - 1
3 Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy/ Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic	ENR 5.6 - 2
3.1/ 3.1	ENR 5.6 - 1
3.2/ 3.2	ENR 5.6 - 1

4 Migracje ptaków i potencjalne zagrożenia/ Bird migrations and potential hazards	ENR 5.6 - 4
4.1/	
4.1	ENR 5.6 - 1
4.2/	
4.2	ENR 5.6 - 1
4.3/	
4.3	ENR 5.6 - 1
4.4/	
4.4	ENR 5.6 - 1
5 Zalecane wysokości lotu/ Recommended flying heights	ENR 5.6 - 5
5.1/	
5.1	ENR 5.6 - 1
5.2/	
5.2	ENR 5.6 - 1
6 Obszary istotnych koncentracji ptaków oraz najważniejszych lęgówisk/ Areas of significant bird concentrations and major breeding sites	ENR 5.6 - 5
7 Zobrazowanie graficzne/ Graphical portrayal	ENR 5.6 - 7
ENR 6 MAPY TRASOWE/ EN-ROUTE CHARTS	ENR 6 - 1
ENR 6.1	ENR 6.1 - 1
ENR 6.2	ENR 6.2 - 1
ENR 6.3.1	ENR 6.3.1 - 1
ENR 6.3.2	ENR 6.3.2 - 1
ENR 6.3.3	ENR 6.3.3 - 1
ENR 6.3.4	ENR 6.3.4 - 1
ENR 6.3.5	ENR 6.3.5 - 1
ENR 6.3.6	ENR 6.3.6 - 1
ENR 6.4	ENR 6.4 - 1
ENR 6.5	ENR 6.5 - 1
ENR 6.6	ENR 6.6 - 1
ENR 6.7	ENR 6.7 - 1

2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, w szczególności w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;
b) śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji.

5. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR loty VFR wykonywane są tak aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równej lub większej niż wartości określone w tabeli w pkt 4.

6. Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają wymienionych poniżej wartości minimalnych:

- a) pułap chmur jest niższy niż 450 m (1500 ft) lub
- b) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

7. Loty VFR mogą być wykonywane w nocy pod warunkiem stosowania się do następujących wymogów:

1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska, plan lotu przedstawia się zgodnie z przepisami zawartymi w punkcie SERA.4001 lit. b) pkt 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (patrz ENR 1.10);

2) o ile jest to możliwe, operatorzy lotów nawiązują i utrzymują dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS;

3) stosowane są wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur określone w tabeli pkt 4 powyżej, z następującymi wyjątkami:

(i) pułap chmur nie może wynosić mniej niż 450 m (1500 ft);

(ii) przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w punktach 1) i 2) pod tabelą pkt 4, nie mają zastosowania;

(iii) w klasach przestrzeni C, D i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią;

4) z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR w nocy jest wykonywany:

(i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi na poziomie co najmniej 600 m (2000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;

(ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt. (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

8. Loty VFR nie mogą być wykonywane:

- a) z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi;
- b) powyżej FL 195 z wyłączeniem aktywnych elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami oraz parametrami opisanymi w ENR 5.2.1 oraz tymczasowych stref opublikowanych w SUP lub NOTAM.

9. Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR nie jest wykonywany:

2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;

b) by helicopters in less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision;

5. Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in table point 4.

6. Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit, when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

- a) the ceiling is less than 450 m (1500 ft) or
- b) the ground visibility is less than 5 km.

7. VFR flights may be conducted at night provided that the following conditions are complied:

1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001 (b)(6) Appendix to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (see ENR 1.10);

2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;

3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table point 4 shall apply except that:

(i) the ceiling cannot be less than 450 m (1500 ft);

(ii) the reduced flight visibility provisions specified in points 1) and 2) below the table point 4 shall not apply;

(iii) in airspace Classes C, D and G, at and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot maintains continuous sight of the surface;

4) except when necessary for take-off or landing, a VFR flight at night is flown:

(i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

(ii) elsewhere than as specified in (i), at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

8. VFR flights shall not be operated:

- a) at transonic and supersonic speeds;
- b) above FL 195 excluding active flexible elements of the airspace in accordance with the provisions and parameters described in ENR 5.2.1 and temporary areas published in SUP or NOTAM.

9. Except when necessary for take-off or landing, a VFR flight shall not be flown:

ENR 1.6 SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA ATS**1 RADAR PIERWOTNY**

W FIR Warszawa zapewniana jest radarowa służba ruchu lotniczego w następujących służbach:

ACC -	WARSZAWA RADAR
APP -	WARSZAWA ZBLIŻANIE GDAŃSK ZBLIŻANIE KRAKÓW ZBLIŻANIE POZNAŃ ZBLIŻANIE
TWR -	OKĘCIE WIEŻA WROCŁAW WIEŻA POZNAŃ WIEŻA GDAŃSK WIEŻA KATOWICE WIEŻA MODLIN WIEŻA KRAKÓW WIEŻA RZESZÓW WIEŻA
FIS -	GDAŃSK INFORMACJA WARSZAWA INFORMACJA POZNAŃ INFORMACJA KRAKÓW INFORMACJA

1.1 SEPARACJE RADAROWE

Minimum separacji radarowej w FIR Warszawa wynosi 5 NM, z wyjątkiem:

- TMA WARSZAWA, gdzie minimum separacji radarowej wynosi 3 NM;
- TMA GDAŃSK, gdzie w promieniu 16 NM od anteny radaru, minimum separacji może być zmniejszone do 3 NM.

1.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA

1.2.1. W polskiej przestrzeni powietrznej w przypadku utraty łączności radiowej stosuje się przepisy zawarte w pkt SERA.14083 i SERA.14085 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

1.2.1.1. W przypadku utraty łączności radiowej w trakcie wektorowania lub wykonywania procedury z odchyleniem przy użyciu nawigacji obszarowej (RNAV) z określoną granicą zezwolenia należy kontynuować wykonywanie lotu do tej granicy, a następnie wrócić na ostatnią odebraną i potwierdzoną trasę najpóźniej w następnym znaczącym punkcie nawigacyjnym, z uwzględnieniem mającej zastosowanie minimalnej wysokości bezwzględnej lotu.

1.2.2. W odniesieniu do lotu nad morzem pełnym stosowane są bez wyjątku przepisy określone w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W szczególności, w przypadku utraty łączności radiowej nad morzem pełnym, dowódca lotu IFR utrzymuje przez 7 minut ostatnio wyznaczoną prędkość i przydzielony poziom lotu. Jeśli jednak czas ten miałby zakończyć się w polskiej przestrzeni powietrznej, powinna być stosowana procedura utraty łączności radiowej opisana w pkt 1.2.1 powyżej.

1.2.3. W przypadku utraty łączności w CTR/TMA należy zastosować lokalne procedury utraty łączności radiowej opisane w AIP Polska części AD 2 właściwego lotniska.

1.3 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO**ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES****1 PRIMARY RADAR**

Radar Air Traffic Service is provided within the FIR Warszawa by the following services:

ACC -	WARSZAWA RADAR
APP -	WARSZAWA APPROACH GDAŃSK APPROACH KRAKÓW APPROACH POZNAŃ APPROACH
TWR -	OKĘCIE TOWER WROCŁAW TOWER POZNAŃ TOWER GDAŃSK TOWER KATOWICE TOWER MODLIN TOWER KRAKÓW TOWER RZESZÓW TOWER
FIS -	GDAŃSK INFORMATION WARSZAWA INFORMATION POZNAŃ INFORMATION KRAKÓW INFORMATION

1.1 RADAR SEPARATIONS

Minimum radar separation within the FIR Warszawa is 5 NM, except:

- WARSZAWA TMA, where minimum radar separation is 3 NM;
- GDAŃSK TMA, where within the radius of 16 NM from radar antenna, the minimum radar separation may be reduced to 3 NM.

1.2 AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE

1.2.1. In case of loss of radio communication within Polish airspace the provisions in SERA.14083 and SERA.14085 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 apply.

1.2.1.1. In case of loss of radio communication when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) with a specified limit, continue to that limit, then rejoin the last received and acknowledged route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

1.2.2. For flight over the high seas, the rules specified in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation apply without exception. Specifically, in the event of loss of radio communication over high seas, pilot-in-command of an IFR flight shall maintain the last designated speed and assigned flight level for 7 minutes. However, if this time were to end in Polish airspace, the procedure for loss of radio communication described in point 1.2.1 above shall apply.

1.2.3. In the event of loss of communication in CTR/TMA, the local procedures for loss of radio communication described in AIP Poland part AD 2 of the relevant aerodrome shall be applied.

1.3 ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

W przypadku niesprawności systemu dozoru ATS stosuje się procedury zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.4.

In case of ATS surveillance system failure, procedures compliant with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.4 shall be applied.

1.4 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ

1.4 ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE

W przypadku niesprawności systemu dozoru ATS 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.

In case of ATS surveillance system failure, 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.

1.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE ZGŁASZANIA POZYCJI FONICZNIEM I ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI KONTROLER PILOT ŁĄCZEM TRANSMISJI DANYCH (CPDLC)

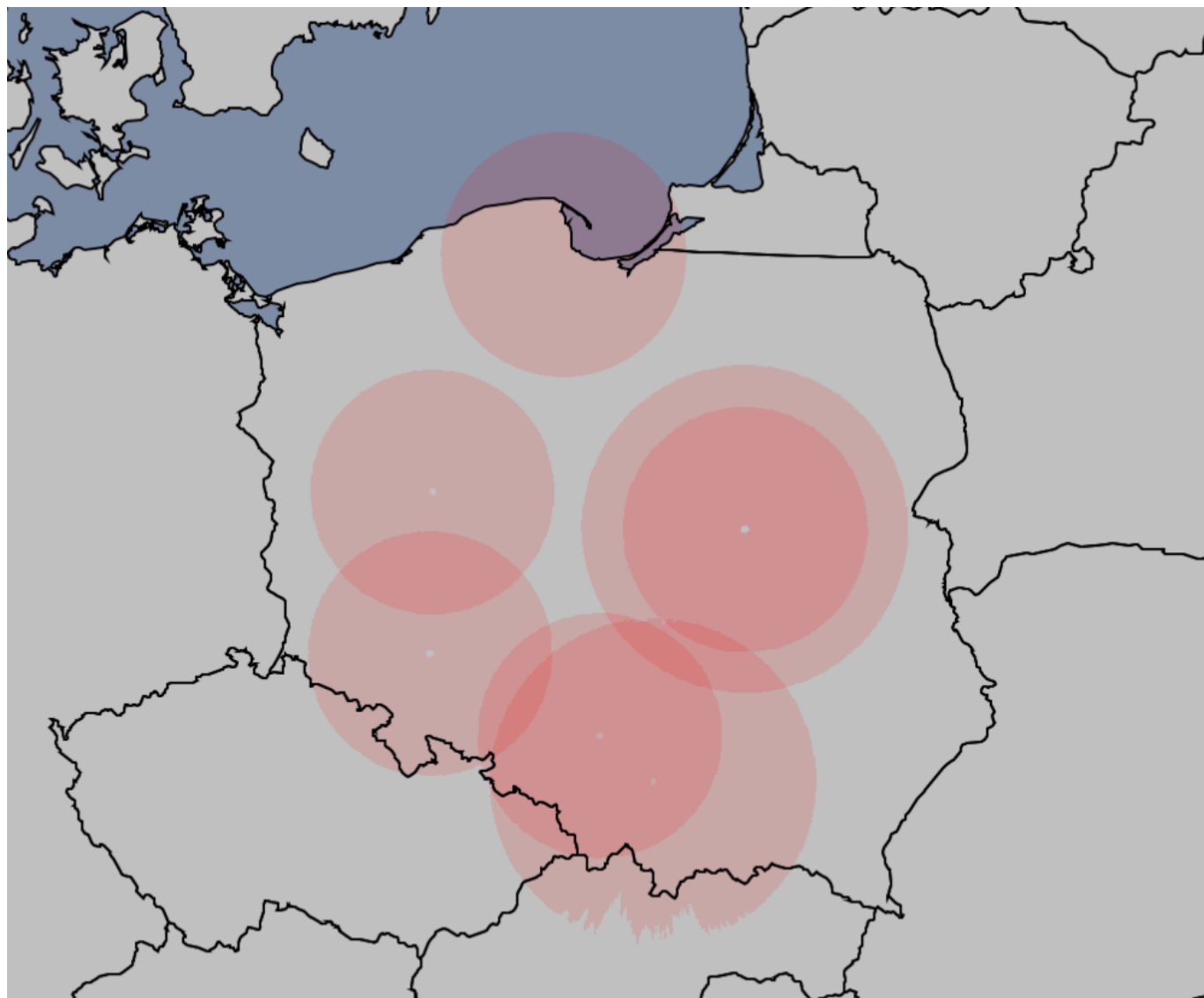
1.5 VOICE AND CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) POSITION REPORTING REQUIREMENTS

(Patrz GEN 3.4.3)

(See GEN 3.4.3)

1.6 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE PIERWOTNE NA WYSOKOŚCI FL 95

1.6 THE AREA OF PRIMARY RADAR COVERAGE AT FL 95



2 WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

W przestrzeni kontrolowanej ACC WARSZAWA oraz TMA GDAŃSK, TMA KRAKÓW, TMA POZNAŃ SOUTH, TMA POZNAŃ NORTH, TMA RZESZÓW, TMA WARSZAWA, CTR GDAŃSK/Lech Wałęsa, CTR KATOWICE/Pyrzowice, CTR KRAKÓW/Balice, CTR POZNAŃ/Ławica, CTR RZESZÓW/Jasionka, CTR WARSZAWA/Okęcie, CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WROCŁAW/Strachowice wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.1 PROCEDURY AWARYJNE

Ustawienie transpondera na kod 7700 w modzie A i/lub we właściwym modzie zagrożenia ADS-B, zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żegluga Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.1.

Ustawienie transpondera na kod 7600 lub 7601 modu A zgodnie z pkt SERA.14083 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

UWAGA: W celu odpowiedniej prezentacji informacji na wskaźniku systemu ATM niezbędne jest zachowanie właściwej kolejności ustawień kodów transpondera. Każdorazowo w przypadku utraty łączności powinien być ustawiony transponder w modzie A na kod 7600. Ustawienie transpondera na kod 7601 w modzie A powinno nastąpić dopiero w przypadku podjęcia decyzji o lądowaniu na najbliższym odpowiednim lotnisku w warunkach VMC.

Ustawienie transpondera na kod 7500 w modzie A zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żegluga Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.1.3.

2.2 SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR

Kody SSR przydzielane są zgodnie z ustaleniami Planu Żegluga Powietrznej Regionu EUR ANP (Doc 7754), FASID, część IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego 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.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego lot VFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 7000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

Po wylądowaniu pilot powinien zwolnić kod indywidualny (powrócić odpowiednio do kodu 7000 lub 2000).

2.3 KODY DLA POTRZEB RUCHU LOTNICZEGO

Mod A kod 7777 - transponder monitoringu naziemnego.

Within controlled airspace of the WARSZAWA ACC and GDAŃSK TMA, KRAKÓW TMA, POZNAŃ SOUTH TMA, POZNAŃ NORTH TMA, RZESZÓW TMA, WARSZAWA TMA, GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR, KATOWICE/Pyrzowice CTR, KRAKÓW/Balice CTR, POZNAŃ/Ławica CTR, RZESZÓW/Jasionka CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR, WARSZAWA/Modlin CTR, WROCŁAW/Strachowice CTR, an aircraft is required to be equipped with an SSR transponder operating in Mode A and C, unless the appropriate ATC unit cleared otherwise.

2.1 EMERGENCY PROCEDURES

Set the transponder to Mode A Code 7700 and/or the appropriate ADS-B emergency mode, in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.1.

Set the transponder to Mode A Code 7600 or 7601 in accordance with point SERA.14083 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

REMARK: In order to properly present the information on the ATM system situation display, it is necessary to maintain the correct sequence of transponder code settings. Whenever loss of communication occurs, the transponder should be set to code 7600 in Mode A. Setting the transponder to code 7601 in Mode A should only take place if a decision is made to land at the nearest suitable aerodrome in VMC conditions.

Set the transponder to Mode A Code 7500 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 15, point 15.1.3.

2.2 SYSTEM OF SSR CODE ASSIGNMENT

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.

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.

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 Mode A Code 7000 and switched on until receiving appropriate instructions.

The pilot should release the discrete code after landing (revert to Code 7000 or 2000 respectively).

2.3 CODES FOR AIR TRAFFIC USE

Mode A Code 7777 - ground monitoring transponder.

ENR 1.9 ZARZĄDZANIE PRZEPLYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM) I ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIA POWIETRZNA

PROCEDURY DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI POMIĘDZY
UŻYTKOWNIKAMI PRZESTRZENI, NMOC A SŁUŻBAMI RUCHU
LOTNICZEGO W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA PRZEPLYWEM RUCHU
LOTNICZEGO I POJEMNOŚCIĄ

1 INFORMACJE OGÓLNE

Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i pojemnością (ATFCM) oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM) stanowią fundamentalną część zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Centrum Operacyjne Zarządzającego Siecią (Network Manager Operations Centre – NMOC) zapewnia służbę ATFCM użytkownikom przestrzeni powietrznej w państwach należących do Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). W 2011 r. Komisja Europejska wskazała Eurocontrol jako zarządzającego siecią europejską.

ATFCM to służba mająca na celu zapewnienie równowagi pomiędzy zapotrzebowaniem zgłaszanym przez użytkowników na przestrzeń a jej pojemnością poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych środków oraz koordynację odpowiednich działań. Służba ATFCM w Polsce zapewniana jest przez NMOC w ścisłej koordynacji ze stanowiskiem odpowiedzialnym za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (FMP Warszawa) znajdującym się w Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie.

FMP Warszawa pełni służbę 24/7.

2 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI NMOC

Służba ATFCM w rejonie ECAC zapewniana jest w czterech fazach:

Strategiczne zarządzanie przepływem ruchu lotniczego ma miejsce na siedem lub więcej dni przed dniem operacji i obejmuje analizę, planowanie oraz koordynację działań w procesie wspólnego podejmowania decyzji (CDM). **Przedtaktyczne zarządzanie** ruchem lotniczym odbywa się w ciągu sześciu dni przed dniem operacji, w którym to dniu ma miejsce **taktyczne zarządzanie**. W trakcie tej fazy stosowane są środki niezbędne do zapewnienia równowagi pomiędzy zapotrzebowaniem na przestrzeń a jej pojemnością. W fazie **analizy pooperacyjnej** badane i raportowane są procesy oraz czynności operacyjne wykonane we wcześniejszych fazach.

NMOC odpowiada za rozpoznawanie problemów z obsługą ruchu we właściwym czasie i w koordynacji z FMP Warszawa podejmuje odpowiednie środki, aby zapewnić bezpieczny i efektywny przepływ ruchu. Ma to na celu osiągnięcie optymalnej równowagi pomiędzy zapotrzebowaniem na przestrzeń a jej pojemnością. Aby osiągnąć powyższe założenia, NMOC stosuje procedury, które zostały uzgodnione na poziomie międzynarodowym i są opublikowane w stosownych dokumentach NMOC <https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-operations-manual>, a które w FIR Warszawa posiadają ten sam status co procedury opublikowane w AIP Polska.

3 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

3.1. Służby ATS stworzyły stanowisko odpowiedzialne za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (FMP Warszawa) w celu zapewnienia współpracy pomiędzy ATC, lokalnymi operatorami statków powietrznych oraz NMOC.

ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM) AND AIRSPACE MANAGEMENT

PROCEDURES FOR COMMUNICATION BETWEEN USERS, THE
NMOC AND AIR TRAFFIC SERVICES CONCERNING AIR TRAFFIC
FLOW AND CAPACITY MANAGEMENT MEASURES

1 GENERAL

Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) and Airspace Management (ASM) are fundamental parts of Air Traffic Management (ATM). The Network Manager Operations Centre (NMOC) provides an ATFCM service to airspace users throughout the European Civil Aviation Conference (ECAC) states. In 2011, the European Commission nominated EUROCONTROL as European Network Manager.

ATFCM is a service with the objective of managing the balance of demand and capacity by optimising the use of available resources and coordinating adequate responses. For Poland, it is ensured by the NMOC in strict coordination with the Flow Management Position (FMP Warsaw) located in the ATM centre in Warsaw.

FMP Warsaw is on duty 24/7.

2 RESPONSIBILITIES OF THE NMOC

The ATFCM provision in the ECAC region is carried out in four phases:

Strategic flow management takes place seven days or more prior to the day of operations and includes research, planning and coordination activities through a Collaborative Decision Making (CDM) process. **Pre-tactical flow management** is applied during the six days prior to the day of operations, where **tactical flow management** is applied. This phase provides measures that are required to solve the demand/capacity imbalances. During the **post-operations analysis** phase operational processes and activities are investigated and reported.

The NMOC is responsible for recognising problems in the handling of traffic in good time and, in coordination with FMP Warsaw, the NMOC will take suitable measures to achieve a safe and efficient traffic flow. The aim is to achieve the optimum balance between demand and capacity. In order to meet the above-mentioned objectives, the NMOC applies procedures which are agreed internationally, are published in the corresponding NMOC documentation <https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-operations-manual>, and have – within FIR Warszawa – the same status as procedures explicitly published in AIP Poland.

3 RESPONSIBILITIES OF THE AIR TRAFFIC SERVICES

3.1. ATS have provided a Flow Management Position (FMP Warsaw) to liaise between ATC, local aircraft operators and the NMOC.

Procedury NMOC szczegółowo opisane są i umieszczone w Network Operations Handbook, w którym znajduje się zarówno ATFCM Operations Manual jak i ATFCM Users Manual:

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-operations-manual>

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-users-manual>

6 POWIADAMIANIE O PODEJMOWANYCH ŚRODKACH DOTYCZĄCYCH PRZEPLYWU RUCHU LOTNICZEGO

Użytkownicy powiadamiani są o wprowadzeniu niezbędnych środków w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego za pomocą depech ANM (Air Traffic Flow Management Notification Message). Informacje te dostępne

są również na stronie internetowej NMOC:

<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/>

[index.html](https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html).

Dodatkowo w dniu operacji użytkownicy informowani są o podejmowanych działaniach także za pomocą depech AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) zawierających w szczególności propozycje scenariuszy i inne informacje dotyczące przepływu ruchu lotniczego.

7 WYMIANA INFORMACJI Z IFPS

7.1. Korespondencja pomiędzy służbami ATS w FIR Warszawa a systemem wstępnego przetwarzania planów lotu (IFPS) odbywa się za pomocą depech opisanych w IFPS Users Manual.

7.2. Depesze opisane w IFPS Users Manual nie różnią się od depech stosowanych przez polskie służby ATS.

8 WNIOSKI O SPECJALNE TRAKTOWANIE

8.1. Lotom podlegającym specjalnemu traktowaniu (zwolnieniu z regulacji ATFCM), które spełniają warunki do zastosowania tej procedury nadawane są standardowe wskaźniki STS:

- STS/HEAD – dla lotów z urzędnikami najwyższego szczebla danego państwa na pokładzie – głowy państwa lub o równoważnym statusie;
- STS/SAR – dla lotów biorących udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych;
- STS/ATFMX – dla lotu, dla którego wyjątek od stosowania środków ATFM zatwierdziła właściwa władza;
- STS/FFR – dla lotów biorących udział w gaszeniu pożarów;
- STS/MEDEVAC – dla lotów związanych z ewakuacją medyczną.

8.2. Wymienione skróty używane są wyłącznie w przypadkach opisanych powyżej. Każde ich nieuzasadnione użycie może stanowić podstawę do wszczęcia postępowania o wykroczenie.

8.3. Jeśli konieczne jest podanie więcej niż jednego skrótu, każdy musi zostać wpisany w oddzielnym polu STS, np.:
STS/HEAD STS/MEDEVAC

9 PROCEDURA PRZYDZIAŁU AUTOMATYCZNEGO

9.1. IFPS dostarcza plany lotu do NMOC, gdzie istniejące już dane są uzupełniane o spodziewane loty (PFD). Dysponując tymi danymi, w pełni zautomatyzowany system CASA (Computer Assisted Slot Allocation),

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-operations-manual>

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-users-manual>

6 NOTIFICATION ON AIR TRAFFIC FLOW MEASURES

Users will be informed about the implementation of flow management measures by messages called ANM (Air Traffic Flow Management Notification Messages). It is also available on the NMOC web site:

<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.

Flow management information messages called AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) including in particular scenario proposals or other information relating to traffic flow are also sent on a daily basis.

7 EXCHANGE OF INFORMATION WITH IFPS

7.1. Exchange of correspondence between ATS services of the FIR Warszawa and IFPS is conducted by means of messages described in the IFPS Users Manual.

7.2. No differences are reported between messages described in the IFPS Users Manual and messages used by Polish ATS services.

8 SPECIAL PROCESSING REQUEST

8.1. For special treatment (exemption from ATFCM measures) flights qualifying for that procedure shall be given standard STS indicators:

- STS/HEAD – for flights carrying the highest ranking officials in a State – Head of State or equivalent status;
- STS/SAR – for flights engaged in Search and Rescue mission;
- STS/ATFMX – for a flight specially authorised by the National Body established for the purpose to be exempted from ATFCM measures;
- STS/FFR – for flights engaged in firefighting;
- STS/MEDEVAC – for flights carrying a medical evacuation.

8.2. These abbreviations are only to be used in the cases described above. Any fraudulent use could lead to an enquiry of infringement.

8.3. If more than one abbreviation is necessary, they must be inserted into separate STS fields, e.g.:
STS/HEAD STS/MEDEVAC

9 AUTOMATIC ALLOCATION PROCEDURE

9.1. IFPS will supply flight plan data to the NMOC where existing data will be completed on expected flights (PFD). With such data the CTOT allocation system of the NMOC called CASA (Computer Assisted

odpowiadający za przydzielanie czasów CTOT przez NMOC, dokonuje przydziału czasów CTOT oraz wymiany depeš związanych z tym procesem zgodnie z opisem zawartym w ATFCM Users Manual.

9.2. Adresy do wysyłania depeš planu lotu (oraz depeš powiązanych) dla komórek wstępnego przetwarzania planów lotu (IFPU) w Brukseli i Brétigny są następujące:

IFPU1 (Bruksela):

AFTN: EUCHZMFP
SITA: BRUEP 7X

IFPU2 (Brétigny):

AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP 7X

Depeše FPL należy systematycznie przesyłać do obu komórek.

9.3. W odpowiedzi IFPS wysyła potwierdzenie przetwarzania w postaci jednej z depeš, których format i opis dostępne są w podręczniku ATFCM Users Manual na stronie internetowej:
<https://www.eurocontrol.int/publication/ifps-users-manual>.

9.4. W razie konieczności, w szczególnych przypadkach komunikacja pomiędzy użytkownikami a NMOC jest zapewniana (przekazywana) przez służby ruchu lotniczego.

9.5. Jeżeli użytkownik nie jest połączony z NMOC za pomocą sieci AFTN (lub inaczej), komunikację na żądanie zapewnia na stałe Biuro Odpraw Załóg (ARO).

9.6. Depeše opisane w dokumentach znajdujących się w Network Operations Handbook nie różnią się od depeš stosowanych przez polskie służby ATC.

9.7. Środki podejmowane przez służbę ATFCM publikowane są w następujących dokumentach:

- a. Route Availability Document (RAD – dokument określający dostępność tras);
- b. ATFCM Notification Message (ANM – depeša powiadamiająca służby ATFCM);
- c. ATFCM Information Message (AIM – depeša informacyjna służby ATFCM);
- d. Europejski plan użytkowania przestrzeni powietrznej (EAUP) sporządzany przez NMOC, który podobnie jak ANM, AIM oraz EUAP wysyłany jest za pomocą sieci AFTN oraz udostępniany publicznie na portalu NOP (Network Operations Portal):
<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.
Informację związaną z wprowadzonymi środkami ATFCM można również uzyskać od FMP Warszawa.

10 ZMIANA TRASY

Slot Allocation), which itself is highly automated, will proceed to CTOT allocations and different exchanges of written messages as described in the ATFCM Users Manual.

9.2. The addresses for the sending of flight plan messages (and related messages) to the flight plan initial processing units (IFPUs) in Brussels and Brétigny are:

IFPU1 (Brussels):

AFTN: EUCHZMFP
SITA: BRUEP 7X

IFPU2 (Brétigny):

AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP 7X

These messages shall be sent systematically to these two units.

9.3. In response, the IFPS will send an acknowledgement of processing in the form of one of the messages, the format and description of which is available in the ATFCM user manual of the NMOC on the website:
<https://www.eurocontrol.int/publication/ifps-users-manual>.

9.4. If necessary for certain amount of cases communication between users and the NMOC will be provided (relayed) by Air Traffic Services.

9.5. The ATS Reporting Office (ARO) ensures constant communication with the NMOC for those without direct AFTN access (or other tools).

9.6. No differences are reported between the NMOC messages described in Network Operations Handbook and messages used by Polish ATC services.

9.7. The ATFCM measures are published through the following:

- a. the Route Availability Document (RAD);
- b. the ATFCM Notification Message (ANM);
- c. the ATFCM Information Message (AIM);
- d. the European Airspace Use Plan (EAUP), originated by the NMOC and of which the ANM, AIM and EAUP are distributed via AFTN and EUROCONTROL public Network Operations Portal (NOP): <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.
Information relating to the application of ATFCM measures can also be obtained from FMP Warsaw.

10 RE-ROUTING

10.1. The NMOC informs users by ANM or AIM transmitted the day before the operation of re-routing possibilities for all flights.

- b. pole 13 – lotnisko startu i EOBT;
- c. pole 16 – lotnisko docelowe;
- d. pole 18 – tylko data lotu.

UWAGA 1: dystrybucja depezy CNL powinna odbywać się w sposób zgodny z zasadami dotyczącymi przedstawionego planu lotu, z którym jest związana.

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.

6.2 Unieważnienie planu lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

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.

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.

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.

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”.

7 ZAKOŃCZENIE PLANU LOTU

7.1. Zgodnie z SERA.4020, obowiązkiem załogi jest złożenie meldunku o przylocie niezwłocznie po lądowaniu.

7.2. Zgłaszając telefonicznie meldunek o przylocie, należy podać:

- a. znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- b. lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- c. lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);
- d. lotnisko przylotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;

- b. item 13 – departure aerodrome and EOBT;
- c. item 16 – destination aerodrome;
- d. item 18 – date of flight only.

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.

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 Cancellation of a flight plan during flight

6.2.1. 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. 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.

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 has to be submitted for which the flight plan was portrayed. 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.

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 CLOSING A FLIGHT PLAN

7.1. In accordance with SERA.4020, the flight crew is obliged to make an arrival report at the earliest possible moment after landing.

7.2. An arrival report by phone shall contain the following information:

- a. aircraft identification;
- b. departure aerodrome or operating site;
- c. destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- d. arrival aerodrome or operating site;



INFORMACJE O ZDERZENIU Z PTAKAMI

nr: EP...../...../20.....

LOTNISKO/NUMER/ROK

Towarzystwo lotnicze..... 01/02
 Producent samolotu/typ..... 03/04
 Producent silnika/typ..... 05/06
 Znak rejestracyjny ACFT..... 07
 Data: dzień.....miesiąc.....rok..... 08
 Czas lokalny..... 09
 brzask A dzień B zmierzch C noc D 10
 Nazwa lotniska..... 11/12
 Użyta RWY..... 13
 Położenie ACFT, jeżeli w przelocie..... 14
 Wysokość (AGL).....ft 15
 Prędkość (IAS).....kt 16
 Faza lotu: 17

Wpływ na przebieg lotu:

bez wpływu 32
 przerwano start 33
 lądowanie awaryjne 34
 wyłączenie silnika 35
 inne (opisać) 36

postój A
 kołowanie B
 start C
 wznoszenie D
 przelot E
 zniżanie F
 podejście G
 lądowanie H

Stan nieba:

37
 bezchmurne A
 lekkie zachmurzenie B
 duże zachmurzenie C

Opady:

mgła 38 deszcz 39 śnieg 40

Gatunek ptaków..... 41

Liczebność ptaków:

	przelatujących	42	uderzających	43
1	<input type="text"/>	A	<input type="text"/>	A
2-10	<input type="text"/>	B	<input type="text"/>	B
11-100	<input type="text"/>	C	<input type="text"/>	C
więcej	<input type="text"/>	D	<input type="text"/>	B

Wielkość ptaków:

44
 male S
 średnie M
 duże L

Części ACFT:

	uderzone	uszkodzone
owiewka	<input type="text"/> 18	<input type="text"/>
szyba	<input type="text"/> 19	<input type="text"/>
dziób (bez ww.)	<input type="text"/> 20	<input type="text"/>
silnik nr 1	<input type="text"/> 21	<input type="text"/>
silnik nr 2	<input type="text"/> 22	<input type="text"/>
silnik nr 3	<input type="text"/> 23	<input type="text"/>
silnik nr 4	<input type="text"/> 24	<input type="text"/>
śmigło	<input type="text"/> 25	<input type="text"/>
płat	<input type="text"/> 26	<input type="text"/>
kadłub	<input type="text"/> 27	<input type="text"/>
podwozie	<input type="text"/> 28	<input type="text"/>
ogon	<input type="text"/> 29	<input type="text"/>
reflektory	<input type="text"/> 30	<input type="text"/>
inne (wskazać)	<input type="text"/> 31	<input type="text"/>

Czy pilot był uprzedzony o ptakach? 45
 Tak Y Nie X

UWAGI (opisz uszkodzenia, obrażenia i inne informacje): 46/47

.....

LOTNISKO: EP..... CZAS:
 DATA
 PRZYJĄŁ:

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, UL. WIEŻOWA 8, 02-147 WARSZAWA, POLSKA,
 TEL.: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173, FAKS: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188, E-MAIL: aro@pansa.pl



BIRD STRIKE REPORTING FORM

nr: EP...../...../20.....
AERODROME/NUMBER/YEAR

Operator..... 01/02
Aircraft make/model..... 03/04
Engine make/model..... 05/06
Aircraft registration..... 07
Date: day.....month.....year..... 08
Local time..... 09
dawn A day B dusk C night D 10
Aerodrome name 11/12
Runway used 13
Location if en route 14
Height AGL.....ft 15
Speed (IAS).....kt 16
Phase of flight: 17

Effect on flight:
none 32
aborted take-off 33
precautionary landing 34
engines shut down 35
other (specify) 36

parked A
taxi B
take-off run C
climb D
en route E
descent F
approach G
landing roll H
Part(s) of aircraft

Sky condition: 37
no cloud A
some cloud B
overcast C

Precipitation:
fog 38 rain 39 snow 40

Bird species..... 41

Number of birds:
Seen 42 Struck 43
1 A A
2-10 B B
11-100 C C
more D B

Size of bird: 44
small S
medium M
large L

	Struck	Damaged
radome	<input type="text"/> 18	<input type="text"/>
windshield	<input type="text"/> 19	<input type="text"/>
nose (excluding above)	<input type="text"/> 20	<input type="text"/>
engine no. 1	<input type="text"/> 21	<input type="text"/>
engine no. 2	<input type="text"/> 22	<input type="text"/>
engine no. 3	<input type="text"/> 23	<input type="text"/>
engine no. 4	<input type="text"/> 24	<input type="text"/>
propeller	<input type="text"/> 25	<input type="text"/>
wing/rotor	<input type="text"/> 26	<input type="text"/>
fuselage	<input type="text"/> 27	<input type="text"/>
landing gear	<input type="text"/> 28	<input type="text"/>
tail	<input type="text"/> 29	<input type="text"/>
lights	<input type="text"/> 30	<input type="text"/>
other (specify)	<input type="text"/> 31	<input type="text"/>

Pilot warned of birds? 45
Yes Y No X

REMARKS (describe damage, injuries and other pertinent information): 46/47

AERODROME: EP..... TIME:.....
DATE:
ARO OFFICER:

POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY, UL. WIEŻOWA 8, 02-147 WARSZAWA, POLAND,
PHONE: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173, FAX: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188, E-MAIL: aro@pansa.pl



**FORMULARZ MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI
W RUCHU LOTNICZYM
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM
NR EP...../...../20.....**

Wykorzystuje się przy składaniu i przyjmowaniu meldunków o nieprawidłowości w ruchu lotniczym. Do wstępnego meldunku, przekazywanego przez radio, należy włączyć punkty o zacienionych polach.
For use when submitting and receiving on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

A - ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO AIRCRAFT IDENTIFICATION	B - RODZAJ NIEPRAWIDŁOWOŚCI TYPE OF INCIDENT	
	ZBLIŻENIE / PRZESZKODA NA DRODZE STARTOWEJ / NIEUPRAWNIONE WTARGNIĘCIE NA DROGĘ STARTOWĄ / PROCEDURA / URZĄDZENIE * AIRPROX / OBSTRUCTION ON RUNWAY / RUNWAY INCURSION / PROCEDURE / FACILITY *	
C - NIEPRAWIDŁOWOŚĆ THE INCIDENT		
1. INFORMACJE OGÓLNE (GENERAL)		
a) Data/czas nieprawidłowości Data/time of incident		UTC
b) Pozycja Position		
2. WŁASNY STATEK POWIETRZNY (OWN AIRCRAFT)		
a) Kurs i trasa Heading and route		
b) Rzeczywista prędkość powietrzna True airspeed	mierzona w () kt measured in	() km/h
c) Poziom i nastawienie wysokościomierza Level and altimeter setting		
d) Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego (<i>Aircraft climbing or descending</i>)		
() Lot poziomy Level flight	() Wznoszenie Climbing	() Zniżanie Descending
e) Kąt przechylenia statku powietrznego (<i>Aircraft bank angle</i>)		
() Bez przechylenia Wings level	() Mały kąt Slight bank	() Średni kąt Moderate bank
() Głębokie przechylenie Steep bank	() Położenie odwrócone Inverted	() Nie ustalono Unknown
f) Kierunek przechylenia statku powietrznego (<i>Aircraft bank angle</i>)		
() Lewy Left	() Prawy Right	() Nie ustalono Unknown
g) Ograniczenia widoczności (wybierz tyle ile potrzeba) (<i>Restrictions to visibility (select as many required)</i>)		
() Oślepienie słońcem Sunglare	() Oprawa przedniej szyby Windscreen pilar	() Przejrzystość przedniej szyby Dirty windscreen
() Inne elementy kabiny załogi Other cockpit structure	() Żadne None	
h) Wykorzystanie świetlnego wyposażenia statku powietrznego (wybierz tyle ile potrzeba) (<i>Use of aircraft lighting (select as many required)</i>)		
() Światła nawigacyjne Navigation lights	() Światła błyskowe Strobe lights	() Oświetlenie kabiny Cabin lights
() Czerwone światła antykolizyjne Red anti-collision lights	() Światła lądowania / kołowania Landing / taxi lights	() Oświetlenie znaku przewoźnika na stateczniku pionowym Logo (tail fin) lights
() Inne Other	() Żadne None	

* - Niepotrzebne skreślić
* - Delete as appropriate

Proszę przewrócić stronę
Please turn over

i) Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS (<i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i>)		
<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> Nie No		
j) Przekazane informacje o ruchu (<i>Traffic information issued</i>)		
<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> Nie No		
k) Pokładowy system zapobiegania kolizji - ACAS (<i>Airborne Collision Avoidance System - ACAS</i>)		
<input type="checkbox"/> Brak Not carried	<input type="checkbox"/> Typ: Type:	<input type="checkbox"/> Przekazana informacja doradcza o ruchu Traffic advisory issued
<input type="checkbox"/> Przekazana propozycja rozwiązania Resolution advisory issued	<input type="checkbox"/> Nie przekazana informacja doradcza o ruchu ani propozycja rozwiązania Traffic advisory or resolution advisory not issued	
l) Identyfikacja radarowa (<i>Radar identification</i>)		
<input type="checkbox"/> Bez radaru No radar available	<input type="checkbox"/> Identyfikacja radarowa Radar identification	<input type="checkbox"/> Brak identyfikacji radarowej No radar identification
m) Zaobserwowane inne statki powietrzne (<i>Other aircraft sighted</i>)		
<input type="checkbox"/> Tak Yes	<input type="checkbox"/> Nie No	<input type="checkbox"/> Zaobserwowano nie ten statek powietrzny Wrong aircraft sighted
n) Podjęte działania antykolizyjne (<i>Avoiding action taken</i>)		
<input type="checkbox"/> Tak Yes	<input type="checkbox"/> Nie No	
o) Rodzaj planu lotu Type of flight plan		
	IFR / VFR / żaden* IFR / VFR / none*	
3. INNY STATEK POWIETRZNY (OTHER AIRCRAFT)		
a) Typ i znak wywoławczy / rejestracja (jeżeli znane) Type and call sign / registration (if known)		
b) Jeżeli a) powyżej nie jest znane, to opisz poniżej (<i>If a) above not known, describe below</i>)		
<input type="checkbox"/> Górnopłat High wing	<input type="checkbox"/> Średniopłat Mid wing	<input type="checkbox"/> Dolnopłat Low wing
<input type="checkbox"/> Wiropląt Rotorcraft		
<input type="checkbox"/> 1 silnik 1 engine	<input type="checkbox"/> 2 silniki 2 engines	<input type="checkbox"/> 3 silniki 3 engines
<input type="checkbox"/> 4 silniki 4 engines	<input type="checkbox"/> Więcej niż 4 silniki more than 4 engines	
Oznakowanie, kolor lub inne zauważone szczegóły Marking, colour or other available details		
c) Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego (<i>Aircraft climbing or descending</i>)		
<input type="checkbox"/> Lot poziomy Level flight	<input type="checkbox"/> Wznoszenie Climbing	<input type="checkbox"/> Zniżanie Descending
<input type="checkbox"/> Nie ustalono Unknown		
d) Kąt przechylenia statku powietrznego (<i>Aircraft bank angle</i>)		
<input type="checkbox"/> Bez przechylenia Wings level	<input type="checkbox"/> Mały kąt Slight bank	<input type="checkbox"/> Średni kąt Moderate bank
<input type="checkbox"/> Głębokie przechylenie Steep bank	<input type="checkbox"/> Położenie odwrócone Inverted	<input type="checkbox"/> Nie ustalono Unknown

* - Niepotrzebne skreślić
* - Delete as appropriate

e)	Kierunek przechylenia statku powietrznego (<i>Aircraft direction of bank</i>)		
()	Lewo Left	()	Prawo Right
()		()	Nie ustalono Unknown
f)	Widoczne światła (<i>Lights displayed</i>)		
()	Światła nawigacyjne Navigation lights	()	Światła błyskowe Strobe lights
()	Czerwone światła antykolizyjne Red anti-collision lights	()	Światła lądowania / kołowania Landing / taxi lights
()	Inne Other	()	Żadne None
()		()	Nie ustalono Unknown
g)	Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS (<i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i>)		
()	Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	()	Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting
()	Nie No	()	Nie ustalono Unknown
h)	Przekazanie informacji o ruchu (<i>Traffic information issued</i>)		
()	Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	()	Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting
()	Nie No	()	Nie ustalono Unknown
i)	Podjęte działania antykolizyjne (<i>Avoiding action taken</i>)		
()	Tak Yes	()	Nie No
()		()	Nie ustalono Unknown
4. ODLEGŁOŚĆ (DISTANCE)			
a)	Najmniejsza odległość pozioma Closest horizontal distance	_____	
b)	Najmniejsza odległość pionowa Closest vertical distance	_____	
5. WARUNKI METEOROLOGICZNE PODCZAS LOTU (FLIGHT METEOROLOGICAL CONDITIONS)			
a)	IMC/VMC *		
b)	Powyżej / poniżej * chmur / mgły / zamglenia (zmętnienia) / lub między warstwami * Above / below * clouds / fog / haze or between layers *		
c)	Odległość pionowa od chmur Distance vertically from cloud	m/ft * poniżej m/ft * below	m/ft * powyżej m/ft * above
d)	W chmurach / deszczu / śniegu / deszczu ze śniegiem / mgłę / mgiełce In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze *		
e)	Lot w kierunku / od * słońca Flying into / out * sun		
f)	Widzialność w locie Flight visibility	_____	m/km * m/km *
6. INNE INFORMACJE, UZNANE PRZEZ DOWÓDCĘ STATKU POWIETRZNEGO ZA WAŻNE (ANY OTHER INFORMATION CONSIDERED IMPORTANT BY THE PILOT-IN-COMMAND)			

* - Niepotrzebne skreślić
* - Delete as appropriate

Proszę przewrócić stronę
Please turn over

D - RÓŻNE MISCELLANEOUS	
1. INFORMACJA O STATKU POWIETRZNYM Z ZAŁOGĄ SKŁADAJĄCĄ MELDUNEK (INFORMATION REGARDING REPORTING AIRCRAFT)	
a) Rejestracja statku powietrznego Aircraft registration	_____
b) Typ statku powietrznego Aircraft type	_____
c) Użytkownik Operator	_____
d) Lotnisko odlotu Aerodrome of departure	_____
e) Lotnisko pierwszego lądowania Aerodrome of first landing	_____ docelowe destination
f) Zgłoszono przez radio lub za pomocą innych środków do Reported by radio or other means to	_____ (nazwa organu ATS) o data/godz. (UTC) (name of ATS unit) at date/time (UTC)
g) Data / czas / miejsce wypełnienia formularza Date / time / place of completion of form	_____
2. STANOWISKO, ADRES ORAZ PODPIS OSOBY SKŁADAJĄCEJ MELDUNEK (FUNCTION, ADDRESS AND SIGNATURE OF PERSON SUBMITTING REPORT)	
a) Stanowisko Function	_____
b) Adres Address	_____
c) Podpis Signature	_____
d) Numer telefonu Telephone number	_____
3. STANOWISKO I PODPIS OSOBY PRZYJMUJĄCEJ MELDUNEK (FUNCTION AND SIGNATURE OF PERSON RECEIVING REPORT)	
a) Stanowisko Function	b) Podpis Signature
E - DODATKOWE INFORMACJE ZAINTERESOWANEGO ORGANU ATS SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED	
1. a) Meldunek otrzymano przez AFTN / radio / telefon / inną drogą (wymień)* Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)*	
b) Meldunek odebrany przez Report received by	_____ (nazwa organu ATS) (name of ATS unit)
2. DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ ORGAN ATS (DETAILS OF ATS ACTION)	
Zezwolenie kontroli, nieprawidłowości zaobserwowano (na radarze/wzrokowo, przekazano ostrzeżenie, rezultat przeprowadzonego badania na miejscu itd.) Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)	

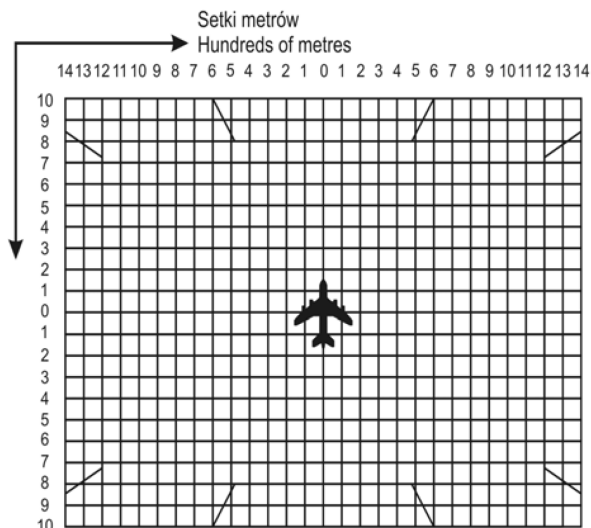
* - Niepotrzebne skreślić
* - Delete as appropriate

DIAGRAMY NIEBEZPIECZNEGO ZBLIŻENIA

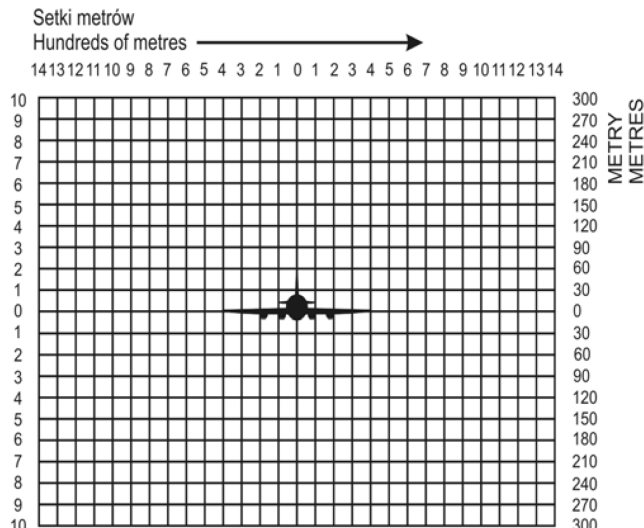
Zakładając, że znajdujesz się w środku każdego diagramu, zaznacz przelot drugiego statku powietrznego względem ciebie na diagramie poziomym z lewej i na diagramie pionowym z prawej. Uwzględnij moment pierwszego wzrokowego kontaktu i odległość mijania.

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



WIDOK Z GÓRY
VIEW FROM ABOVE



WIDOK Z TYŁU
VIEW FROM ASTERN

POLITYKA PRYWATNOŚCI

Informujemy, że w trybie art. 6 ust. 1, lit. e) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (RODO) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, tel. +48-22-574-5001 (IOD – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl), przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia meldunku specjalnego i dokonania wymaganych następnie raportów i informacji.

Zgodnie z art. 13 RODO oświadczam, że zostałem poinformowany, iż istnieje prawo do żądania od PAŻP dostępu do własnych danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych, jak również prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego w rozumieniu przepisów o ochronie danych osobowych. Informujemy ponadto, że archiwizacja dokumentów, w tym zawierających dane osobowe, jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi, m.in. Ustawą o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach z dnia 14 lipca 1983 r. (Dz.U.1983 nr 38 poz.173 z późn. zm.) oraz Zarządzeniem nr 11 z dnia 30.04.2007 r. Prezesa PAŻP (z późn. zm.). Przepisy w tym zakresie określają m.in. sposób postępowania z dokumentami oraz klasyfikację i ich okres archiwizacji.

Podpis składającego meldunek:

PRIVACY NOTICE

Please note that under point (e) of Article 6 (1) of REGULATION (EU) 2016/ 679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (GDPR) the Polish Air Navigation Services Agency, seated in Warsaw, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, phone: +48-22-574-5001 (Data Protection Officer – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl) shall process personal data in order to perform the tasks resulting from the submitting of a special report and to subsequently prepare required reports and information.

Pursuant to Article 13 of the GDPR I hereby declare that I have been informed about my right to request from PANSa an access to and rectification or erasure of my personal data and restriction of processing, the right to lodge an objection to processing, the right to data portability and the right to lodge a complaint with a supervisory authority within the meaning of the provisions on personal data protection.

We also inform that the archiving of documents, including those with personal data, is in accordance with the relevant external and internal provisions, inter alia, the Law on the national archival resources and archives of 14 July 1983 (Journal o Laws 1983 No. 38, position 173 with later amendments) and the Order No. 11 of the President of PANSa of 30 April 2007 (with later amendments). Provisions in that regard specify, inter alia, the handling of documents, their classification and archiving period.

Report Originator's signature:

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM

A - Znak rozpoznawczy statku powietrznego, składającego meldunek

B - Meldunek AIRPROX powinien być przekazany natychmiast przez radio.

C1 - Data/czas w UTC i pozycja według zamiaru odległości od urządzenia nawigacyjnego lub według długości i szerokości geograficznej.

C2 - Informacja o statku powietrznym, przekazującym meldunek, niepotrzebne skreślić.

C2c - Np. FL350/1013hPa lub 2500 ft/QNH 1007 hPa lub 1200 ft/QFE 998 hPa.

C3 - Informacje o innym statku powietrznym.

C4 - Odległość przy mijaniu - wskaż jednostki miary.

C6 - Dołącz dodatkowe dokumenty jeśli to konieczne. Dla ilustracji pozycji statków powietrznych można wykorzystać diagramy

D1f - Wskaż nazwę organu ATS i datę/czas w UTC.

D1g - Data i czas w UTC.

E2 - Dołącz informacje o organie ATS, w tym także o zapewnianej służbie, częstotliwości radiotelefonicznej łączności, przydzielonych kodach SSR i nastawieniu wysokościomierza. Wykorzystaj diagramy celem zilustrowania pozycji statków powietrznych i załącz, jeśli to konieczne, dodatkowe dokumenty.

INSTRUCTION FOR THE COMPLETION OF THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

A - Aircraft identification of the aircraft submitting the report.

B - An AIRPROX report shall be filed immediately by radio.

C1 - Date/time UTC and position in bearing and distance from navigational aid or in LAT/LONG.

C2 - Information regarding aircraft submitting report, tick as necessary.

C2c - E.g. FL350/1013hPa or 2500 ft/QNH 1007 hPa or 1200 ft/QFE 998 hPa.

C3 - Information regarding the other aircraft involved.

C4 - Passing distance - state units used.

C6 - Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft 's positions.

D1f - State name of ATS unit and date/time in UTC.

D1g - Date and time in UTC.

E2 - Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSRs codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft position and attach additional papers as required.



POST FLIGHT REPORT

No: EP...../...../20.....

Name: Street:
 City: Post code: Country:
 Flight Number: Date of flight: Aircraft:

<input type="checkbox"/>	Proszę o listowną odpowiedź Request clarification sent by mail
<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 5px;"> Aerodrome: EP..... Time: Date: ARO Officer: </div>	

Informujemy, że w trybie art. 6 ust. 1, lit. e) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (RODO) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, tel. +48-22-574-5001 (IOD – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl), przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia meldunku specjalnego i dokonania wymaganych następnie raportów i informacji.

Zgodnie z art. 13 RODO oświadczam, że zostałem poinformowany, iż istnieje prawo do żądania od PAŻP dostępu do własnych danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych, jak również prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego w rozumieniu przepisów o ochronie danych osobowych.

Informujemy ponadto, że archiwizacja dokumentów, w tym zawierających dane osobowe, jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi, m.in. Ustawą o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach z dnia 14 lipca 1983 r. (Dz.U.1983 nr 38 poz.173 z późn. zm.) oraz Zarządzeniem nr 11 z dnia 30.04.2007 r. Prezesa PAŻP (z późn. zm.). Przepisy w tym zakresie określają m.in. sposób postępowania z dokumentami oraz klasyfikację i ich okres archiwizacji.

Please note that under point (e) of Article 6 (1) of REGULATION (EU) 2016/ 679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (GDPR) the Polish Air Navigation Services Agency, seated in Warsaw, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, phone: +48-22-574-5001 (Data Protection Officer – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl) shall process personal data in order to perform the tasks resulting from the submitting of a special report and to subsequently prepare required reports and information.

Pursuant to Article 13 of the GDPR I hereby declare that I have been informed about my right to request from PANSA an access to and rectification or erasure of my personal data and restriction of processing, the right to lodge an objection to processing, the right to data portability and the right to lodge a complaint with a supervisory authority within the meaning of the provisions on personal data protection.

We also inform that the archiving of documents, including those with personal data, is in accordance with the relevant external and internal provisions, inter alia, the Law on the national archival resources and archives of 14 July 1983 (Journal o Laws 1983 No. 38, position 173 with later amendments) and the Order No. 11 of the President of PANSA of 30 April 2007 (with later amendments). Provisions in that regard specify, inter alia, the handling of documents, their classification and archiving period.

Podpis składającego meldunek:

Report Originator's signature:

**ENR 2.1.2 PODZIAŁ SEKTOROWY PRZESTRZENI
KONTROLOWANEJ ACC WARSZAWA W FIR EPWW**

**1 SEKTORY PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ ACC
WARSZAWA W FIR EPWW**

Obszar kontrolowany wyznaczony w FIR Warszawa podzielony jest na sektory kontroli obszaru opisane poniżej, z wyłączeniem rejonów kontrolowanych lotnisk - TMA, opisanych w ENR 2.1. W zależności od natężenia ruchu lotniczego stosuje się zmianę konfiguracji sektorów poprzez ich łączenie.

Elementarne sektory ACC są podzielone na trzy warstwy: dolną (LOW), środkową (MID) i górną (HIGH) i posiadają dwa poziomy podziału (DFL) ustanowione na FL 335 i FL 365.

W przypadku konfiguracji sektorów połączonych (LOW+MID), (LOW+MID+HIGH) sektory przyjmują granice poziome sektorów warstwy dolnej.

**ENR 2.1.2 SECTORS OF WARSZAWA ACC
CONTROLLED AIRSPACE WITHIN FIR EPWW**

**1 CONTROLLED WARSZAWA ACC AIRSPACE SECTORS
WITHIN EPWW FIR**

The controlled area designated within the FIR Warszawa is divided into area control sectors described below, excluding terminal control areas - TMAs, described in ENR 2.1. Depending on the density of air traffic, change of sectors configuration through combining them shall apply.

The elementary ACC sectors are divided into three layers: lower (LOW), middle (MID) and higher (HIGH) and have two division flight levels (DFL) established at FL 335 and FL 365.

In case of configuration of combined sectors (LOW+MID), (LOW+MID+HIGH) the lateral limits of lower layer sector shall be accepted.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW B (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 533729N 0165609E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E</p>	<p>FL 660 FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>130.675 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 132.700 134.225</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW B (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 533729N 0165609E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E	<u>FL 365</u> FL 335 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	127.025 Zapasowa / Secondary 125.450 129.075 132.700 134.225	NIL
SECTOR EPWW B (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 533729N 0165609E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E	<u>FL 335</u> FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	127.025 Zapasowa / Secondary 125.450 129.075 132.700 134.225	NIL
SECTOR EPWW C (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523906N 0181023E 514701N 0181012E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E	<u>FL 660</u> FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	128.765 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW C (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524405N 0173442E 522312N 0171448E 514303N 0171417E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E 524405N 0173442E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>134.875 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW C (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524405N 0173442E 522312N 0171448E 514303N 0171417E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E 524405N 0173442E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>134.875 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW D (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513703N 0160000E 514303N 0171417E 514500N 0174042E 514701N 0181012E 523906N 0181023E 524405N 0173442E 531118N 0163437E 525851N 0153330E 524343N 0142251E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 513042N 0144828E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>130.675 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 128.765 132.700 134.225</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW D (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513703N 0160000E 514303N 0171417E 522312N 0171448E 524405N 0173442E 531118N 0163437E 525851N 0153330E 524343N 0142251E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 513042N 0144828E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>133.180 Zapasowa / Secondary 125.340 125.450 127.025 128.325 132.700 134.225</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW D (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513703N 0160000E 514303N 0171417E 522312N 0171448E 524405N 0173442E 531118N 0163437E 525851N 0153330E 524343N 0142251E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 513042N 0144828E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>134.225 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW E (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532252N 0234417E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 532252N 0234417E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>123.625 Zapasowa / Secondary 124.275 125.450 127.450 129.075 130.625 130.675 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW E (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532252N 0234417E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 532252N 0234417E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>127.450 Zapasowa / Secondary 124.625 125.450 129.075 130.625 130.875 132.700 134.175</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW E (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532252N 0234417E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 532252N 0234417E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>127.450 Zapasowa / Secondary 125.450 129.075 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW F (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>124.275 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 129.075 130.675 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW F (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>129.075 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 130.625 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW F (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>129.075 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW G (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 533729N 0165609E 531118N 0163437E 524405N 0173442E 523906N 0181023E 522707N 0194833E 524216N 0201941E 530000N 0203000E 533351N 0201820E 542518N 0200000E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>124.275 Zapasowa / Secondary 125.450 129.075 130.675 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW G (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 533729N 0165609E 531118N 0163437E 524405N 0173442E 523906N 0181023E 522707N 0194833E 524216N 0201941E 530000N 0203000E 533351N 0201820E 542518N 0200000E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>129.075 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 130.625 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW G (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 533729N 0165609E 531118N 0163437E 524405N 0173442E 523906N 0181023E 522707N 0194833E 524216N 0201941E 530000N 0203000E 533351N 0201820E 542518N 0200000E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>129.075 Zapasowa / Secondary 125.450 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW J (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E</p>	<p>FL 660 FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>123.625 Zapasowa / Secondary 124.625 125.450 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW J (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E</p>	<p>FL 365 FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>124.625 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW J (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>127.660 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW N (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530000N 0203000E 532252N 0234417E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 0200000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>124.275 Zapasowa / Secondary 125.450 127.450 129.075 130.625 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW N (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530000N 0203000E 532252N 0234417E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 0200000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>130.625 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025 129.075 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW N (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530000N 0203000E 532252N 0234417E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 0200000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>130.625 Zapasowa / Secondary 125.450 127.450 129.075 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW R (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>123.625 Zapasowa / Secondary 125.450 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW R (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>134.175 Zapasowa / Secondary 124.625 125.450 130.875 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW R (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E</p>	<p><u>FL 335</u> FL 95 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>130.875 Zapasowa / Secondary 125.450 132.700</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW T (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 514701N 0181012E 514500N 0174042E 514303N 0171417E 513703N 0160000E 513042N 0144828E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 365 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>128.765 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450 132.700</p>	<p>NIL</p>
<p>SECTOR EPWW T (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 514303N 0171417E 513703N 0160000E 513042N 0144828E</p>	<p><u>FL 365</u> FL 335 [C]</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>125.340 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325 132.700 134.875</p>	<p>NIL</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW T (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 514303N 0171417E 513703N 0160000E 513042N 0144828E	FL 335 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	128.325 Zapasowa / Secondary 125.450 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT JR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>248.250 PRIMARY (podstawowa/primary) 130.830 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 143.500 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPWA, EPKK. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji Air Policing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPWA, EPKK TMAs. Within the TMA, service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT DT Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 524405N 0173442E 522312N 0171448E 514303N 0171417E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>233.075 PRIMARY (podstawowa/primary) 120.790 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 139.000 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPPO N, EPPO S. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji Air Policing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPPO N, EPPO S TMA. Within the TMA, service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 533729N 0165609E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>285.175 PRIMARY (podstawowa/primary) 335.800 PRIMARY (podstawowa/primary) 120.790 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 139.000 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPGD. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji Air Policing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPGD TMA. Within the TMA, service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524405N 0173442E 522312N 0171448E 514303N 0171417E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E 524405N 0173442E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>292.450 PRIMARY (podstawowa/primary) 130.830 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 143.500 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPWA, EPPO N. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji Air Policing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPWA, EPPO N TMAs. Within the TMA service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT GF Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545459N 0155153E 544106N 0154309E 543955N 0154152E 540023N 0171413E 533729N 0165609E 531118N 0163437E 524405N 0173442E 523906N 0181023E 522707N 0194833E 524216N 0201941E 530000N 0203000E 533351N 0201820E 542518N 0200000E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 545459N 0155153E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>285.175 PRIMARY (podstawowa/primary) 373.225 PRIMARY (podstawowa/primary) 120.165 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 143.500 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPGD, EPPO N. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji AirPolicing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPGD, EPPO N TMA's. Within the TMA service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
<p>SECTOR EPWW OAT NE Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542518N 020000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 020000E</p>	<p><u>FL 660</u> FL 95</p>	<p>WARSZAWA RADAR PL / EN</p>	<p>292.450 PRIMARY (podstawowa/primary) 373.225 PRIMARY (podstawowa/primary) 120.165 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 143.500 ALTERNATE (zapasowa/secondary) 243.000 EMERG (emergency)</p>	<p>Poniżej FL 95 - w przestrzeni TMA EPWA. W TMA służba zapewniana na podstawie "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Centrum Operacji Powietrznych a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie wykonywania misji Air Policing" oraz "LoA ACC - APP". Below FL 95 - within EPWA TMA. Within the TMA, service is provided on the basis of the "Agreement on Operational Cooperation between Air Operations Centre and Polish Air Navigation Services Agency with regard to the conduct of Air Policing missions" and "LoA ACC - APP".</p>

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3
RÖNNE SOUTH EPDLG3A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545500N 0142127E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 545459N 0155153E 544106N 0154309E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 545500N 0142127E EPDLG3B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544534N 0142012E 544600N 0143530E 543500N 0143945E 543500N 0151400E 543509N 0152654E 543154N 0153312E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 544534N 0142012E		DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH Organ zapewniający służbę: ACC MALMÖ. Częstotliwość, Znak wywoławczy, Języki: zgodnie z AIP SZWECJA. RÖNNE SOUTH włączona do BALTIC FRA. DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH Unit providing service: ACC MALMÖ. Frequency, Call sign, Languages: according to AIP SWEDEN. RÖNNE SOUTH included in BALTIC FRA.
Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545500N 0142127E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 545459N 0155153E 544106N 0154309E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 545500N 0142127E	<u>FL 460</u> FL 195 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH
z wyłączeniem przestrzeni określonej współrzędnymi: / excluding airspace designated by coordinates 544534N 0142012E 544600N 0143530E 543500N 0143945E 543500N 0151400E 543509N 0152654E 543154N 0153312E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 544534N 0142012E	<u>FL 245</u> FL 195 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH

**ENR 2.2 INNA REGULOWANA PRZESTRZEŃ
POWIETRZNA**

ENR 2.2 OTHER REGULATED AIRSPACE

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
T224							
(RNAV 5)							
← Δ OGDAV 544807N 0175954E		- 203° 12.9	FL 660 FL 95 [C]		100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL155-FL660 PERM 2) FL95-FL155 CDR 1 H24
← Δ BUNOS 545922N 0181054E		- 203° 18.6	FL 660 FL 95 [C]		100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL245-FL660 PERM 2) FL95-FL245 CDR 1 H24
▲ KUNER (FIR BDRY) 551531N 0182653E							

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
EPTS16FZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542300N 0185027E 542236N 0184902E 542232N 0184735E 542430N 0183053E 542504N 0182926E 542553N 0182828E 542649N 0182807E 544150N 0183154E 544252N 0183252E 544334N 0183451E 544339N 0183709E 544310N 0183854E 543114N 0185908E 543012N 0185953E 542909N 0185947E 542816N 0185907E 542300N 0185027E	<u>FL 155</u> FL 95	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTS17	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532509N 0154129E 535800N 0151800E 535930N 0154439E 533429N 0160310E 532509N 0154129E	<u>FL 115</u> FL 95	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w zakresie 2000 ft. Patrz: Uwaga 10./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only within 2000 ft. See: Remark 10./MIL
EPTS17Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540032N 0151618E 540211N 0154535E 540121N 0154808E 533500N 0160738E 533348N 0160730E 533244N 0160643E 532235N 0154303E 532226N 0154100E 532258N 0153844E 532349N 0153736E 535750N 0151317E 535943N 0151411E 540032N 0151618E	<u>FL 115</u> FL 95	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remark / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5
EPTS18	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531933N 0154548E 531026N 0155246E 525913N 0152446E 530808N 0151726E 531933N 0154548E	<u>FL 105</u> FL 95	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w zakresie 2000 ft. Patrz: Uwaga 10./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only within 2000 ft. See: Remark 10./MIL
EPTS18Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530959N 0151413E 532209N 0154429E 532210N 0154656E 532124N 0154911E 531100N 0155707E 530943N 0155707E 530835N 0155603E 525638N 0152608E 525635N 0152335E 525724N 0152126E 530735N 0151303E 530854N 0151309E 530959N 0151413E	<u>FL 105</u> FL 95	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTS22	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532808N 0193706E 534546N 0215103E 534621N 0222029E 534630N 0222817E 534228N 0223557E 524958N 0221756E 524530N 0214407E 524111N 0211244E 524155N 0205926E 524237N 0204602E 524613N 0202444E 525116N 0201526E 530659N 0194611E 531637N 0194204E 532808N 0193706E	<u>FL 275</u> FL 135	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Wojskowa strefa tankowania w powietrzu oraz lotów szkolnych i treningowych./MIL Unclassified airspace. Military air refuelling, school and training flights area./MIL

UWAGI / REMARKS

**W okresach wymienionych poniżej segmenty strefy mogą być aktywowane w następujących zakresach wysokości:
During the periods listed below, segments of the area are allowed to be activated within the following altitude bands:**

		w pozostałym czasie/at other times	3500 ft AMSL - FL 285
	01 MAY - 31 AUG	(0600-0700) UTC	2000 ft AMSL - FL 285
		(0700-0830) UTC	GND - FL 660
		(0830-0900) UTC	GND - FL 285
		(0900-1000) UTC	6500 ft AMSL - FL 285
		SS+30 min - SR-30 min	2500 ft AMSL - FL 285
		w pozostałym czasie/at other times	FL 95 - FL 285
	01 OCT - 31 MAR	0800-0930 (0700-0830) UTC	GND - FL 660
		0930-1000 (0830-0900) UTC	GND - FL 285
		w pozostałym czasie/at other times	2500 ft AMSL - FL 285
UWAGA 5 REMARK 5	01 MAY - 31 AUG	(0700-0830) UTC	3500 ft AMSL - FL 660
		(0830-0900) UTC	3500 ft AMSL - FL 285
		w pozostałym czasie/at other times	FL 95 - FL 285
	01 SEP - 30 APR	0800-0930 (0700-0830) UTC	3500 ft AMSL - FL 660
w pozostałym czasie/at other times		3500 ft AMSL - FL 285	
UWAGA 6 REMARK 6	01 JAN - 31 DEC	0800-0930 (0700-0830) UTC	5500 ft AMSL - FL 660
UWAGA 7 REMARK 7	01 JAN - 31 DEC	0800-0930 (0700-0830) UTC	FL 95 - FL 660
UWAGA 8 REMARK 8	01 JAN - 31 DEC	0800-0930 (0700-0830) UTC	FL 95 - FL 660
		w pozostałym czasie/at other times	FL 95 - FL 285
UWAGA 9 REMARK 9	01 JAN - 31 DEC	0800-1000 (0700-0900) UTC	GND - FL 245
		w pozostałym czasie/at other times	3500 ft AMSL - FL 245
UWAGA 10 REMARK 10	<p>Uwaga: Strefy EPTS17 i EPTS18 mogą zostać aktywowane taktycznie przez AMC Polska zgodnie z Procedurą Awaryjną na wypadek nagłego i nieplanowanego braku możliwości zapewnienia ATS dla ruchu OAT. Remark: EPTS17 and EPTS18 areas may be activated tactically by AMC Poland in accordance with the Emergency Procedure in the event of immediate and unplanned impossibility of ATS provision for OAT traffic.</p>		

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR145	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520121N 0210532E 520146N 0210631E 520021N 0210749E 520002N 0210643E 520121N 0210532E	<u>1000 ft AMSL</u> GND	NIL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Loty RPA. Baniocha/k. Piaseczna. tel. kom. +48-730-696-196./ Ośrodek Szkolenia UAWO. Unclassified airspace. RPA activity, Baniocha near Piaseczno, mobile: +48-730-696-196./ UAWO Training Centre.
EPTR146	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541115N 0151341E 540644N 0145053E 540319N 0145214E 535658N 0145503E 535545N 0145536E 535800N 0151800E 540530N 0151543E 541115N 0151341E	<u>FL 95</u> 3500 ft AMSL	NIL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w zakresie 2000 ft. Patrz: Uwaga 14./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only within 2000 ft. See: Remark 14./MIL
EPTR147	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542828N 0192908E 542100N 0195100E 541436N 0194124E 542302N 0191753E 542828N 0192908E	<u>FL 155</u> FL 125	NIL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w zakresie 2000 ft. Patrz: Uwaga 14./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only within 2000 ft. See: Remark 14./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR147Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542115N 0191419E 542249N 0191310E 542430N 0191353E 543102N 0192726E 543106N 0193013E 542925N 0193515E 542712N 0193849E 542630N 0194308E 542626N 0194359E 542253N 0195422E 542124N 0195538E 541952N 0195513E 541223N 0194400E 541156N 0194158E 541205N 0193954E 542115N 0191419E	<u>FL 155</u> FL 125	NIL	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR148	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534903N 0193041E 533035N 0195431E 533308N 0201300E 535111N 0194919E 535019N 0194432E 534903N 0193041E	<u>FL 195</u> FL 155	NIL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w zakresie 2000 ft. Patrz: Uwaga 14./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only within 2000 ft. See: Remark 14./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR290	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531902N 0184436E 532621N 0192433E 532808N 0193706E 531637N 0194204E 530659N 0194611E 525816N 0185529E 531902N 0184436E	<u>FL 205</u> FL 145	NIL	Aktywacja taktyczna Tactical activation	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w ramach specjalnych procedur. Patrz: Uwaga 15./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only upon special procedures. See: Remark 15./MIL
EPTR291	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525932N 0170807E 531652N 0165008E 532824N 0174326E 530927N 0175611E 525932N 0170807E	<u>FL 245</u> FL 135	NIL	Aktywacja taktyczna Tactical activation	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w ramach specjalnych procedur. Patrz: Uwaga 15./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only upon special procedures. See: Remark 15./MIL
EPTR292					
EPTR292A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512526N 0182348E 515344N 0181819E 520718N 0183453E 512541N 0184259E 512526N 0182348E	<u>FL 195</u> FL 115	NIL	Aktywacja taktyczna Tactical activation	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w ramach specjalnych procedur. Patrz: Uwaga 15./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only upon special procedures. See: Remark 15./MIL
EPTR292B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520718N 0183453E 522305N 0183142E 522129N 0181218E 515344N 0181819E 520718N 0183453E	<u>FL 195</u> FL 115	NIL	Aktywacja taktyczna Tactical activation	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w ramach specjalnych procedur. Patrz: Uwaga 15./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only upon special procedures. See: Remark 15./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR293	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524550N 0202701E 524237N 0204605E 514921N 0201512E 512034N 0194518E 512514N 0194251E 512606N 0193818E 512604N 0192838E 515412N 0195723E 524550N 0202701E	FL 285 FL 245	NIL	Aktywacja taktyczna Tactical activation	Przestrzeń niesklasyfikowana. Aktywacja możliwa jedynie w ramach specjalnych procedur. Patrz: Uwaga 15./MIL Unclassified airspace. Activation is possible only upon special procedures. See: Remark 15./MIL

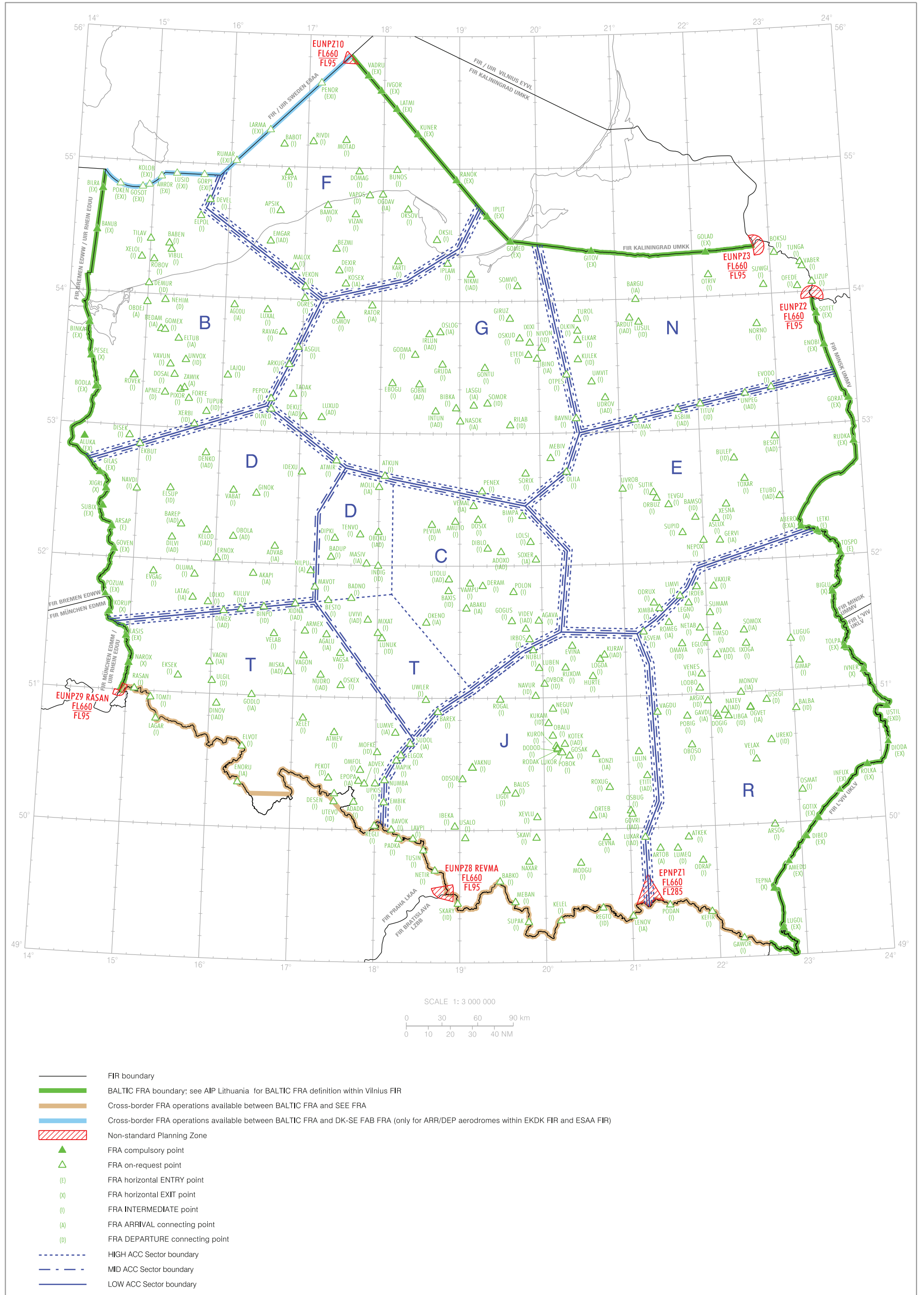
UWAGI / REMARKS

**W okresach wymienionych poniżej segmenty strefy mogą być aktywowane w następujących zakresach wysokości:
During the periods listed below, segments of the area are allowed to be activated within the following altitude bands:**

UWAGA 1 REMARK 1	01 APR - 30 SEP	2000 - 0400 UTC	GND - FL 315
		0900 UTC - SS w pozostałym czasie/at other times	6500 ft AMSL - FL 315 3500 ft AMSL - FL 315
	01 OCT - 31 MAR	2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC	GND - FL 315
		w pozostałym czasie/at other times	3500 ft AMSL - FL 315
UWAGA 2 REMARK 2	Przelot przez strefę poniżej FL 95 możliwy jest po uzgodnieniu z użytkownikiem, za pośrednictwem AMC Polska lub właściwego terytorialnie organu FIS. Transit through the area below FL 95 is possible by arrangement with its user, through AMC Poland or territorially competent FIS unit.		
UWAGA 3 REMARK 3	01 MAY - 31 AUG	(0700-0900) UTC	GND - FL 245
		w pozostałym czasie/at other times	FL 95 - FL 245
	01 SEP - 30 APR	0800-1000 (0700-0900) UTC	GND - FL 245
		w pozostałym czasie/at other times	3500 ft AMSL - FL 245
UWAGA 4 REMARK 4	01 MAY - 31 AUG	(0700-0900) UTC	6500 ft AMSL - FL 245
		w pozostałym czasie/at other times	6500 ft AMSL - FL 245 dla użytkowników wojskowych/for military users: FL 95 - FL 245
	01 SEP - 30 APR	24 HR	6500 ft AMSL - FL 245
UWAGA 5 REMARK 5	Strefa w zakresie wysokości GND - FL 135 możliwa do zamawiania i aktywacji tylko poza czasem pracy MIL TWR EPIR oraz MIL APP EPIR. Inowrocław RADIO 120,810 MHz/Aeroklub Kujawski. The area within GND - FL 135 can be booked and activated only outside the MIL TWR EPIR and MIL APP EPIR working hours. Inowrocław RADIO 120.810 MHz/Aeroklub Kujawski.		
UWAGA 6 REMARK 6	Strefa dostępna wyłącznie w okresach wymienionych poniżej. Area available only in periods listed below.		
	01 JAN-31 DEC	MON-FRI	0700-0930 (0700-0900) UTC 1230-1400 (1530-1700) UTC

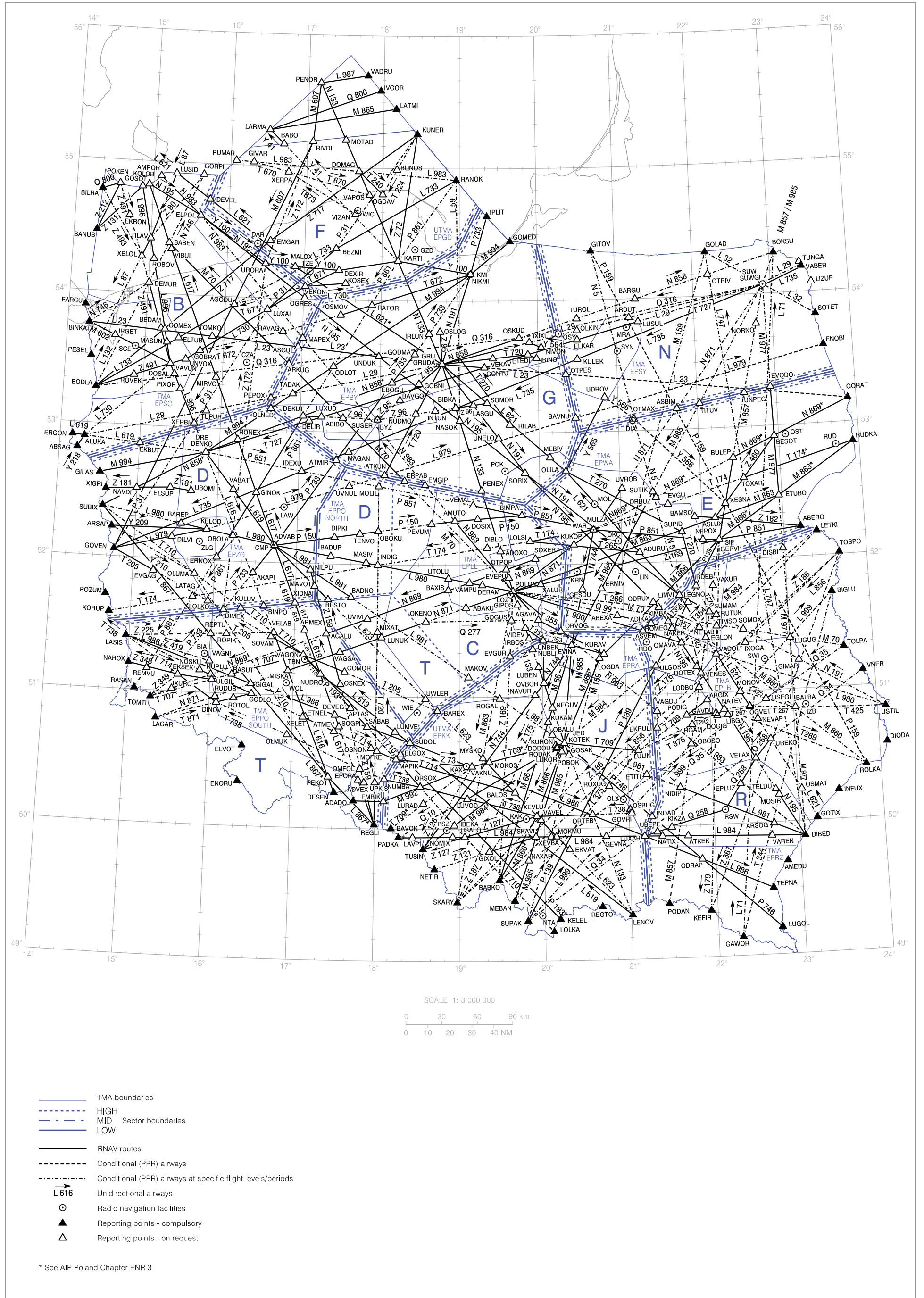
UWAGI / REMARKS		
W okresach wymienionych poniżej segmenty strefy mogą być aktywowane w następujących zakresach wysokości: During the periods listed below, segments of the area are allowed to be activated within the following altitude bands:		
UWAGA 7 REMARK 7	Strefy dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej. Areas available only in periods listed below.	
	01 JAN-31 DEC	MON-FRI
UWAGA 8 REMARK 8	W przypadku aktywności TMA BYDGOSZCZ strefa EPTR52A może być aktywowana jedynie od FL 135. In case of activity of BYDGOSZCZ TMA, EPTR52A area may be only activated from FL 135.	
	Strefy EPTR52A i EPTR52B dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej. EPTR52A and EPTR52B areas available only in periods listed below.	
UWAGA 9 REMARK 9	Strefy dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej. Areas available only in periods listed below.	
	01 JAN-31 DEC	MON-SAT
UWAGA 10 REMARK 10	Przelot przez strefę poniżej FL 95 możliwy jest po uzgodnieniu z użytkownikiem, za pośrednictwem AMC Polska lub właściwego terytorialnie organu FIS. Transit through the area below FL 95 is possible by arrangement with its user, through AMC Poland or territorially competent FIS unit.	
UWAGA 11 REMARK 11	Dostępność ograniczona: 3500 ft AMSL – FL 245 lub za zgodą ASM1: GND – FL 245. Restricted availability: 3500 ft AMSL – FL 245 or with the permission of ASM1: GND – FL 245.	
UWAGA 12 REMARK 12	01 OCT - 31 MAR	H24
	01 APR - 30 SEP	0600 - 1300 UTC oraz/and SS - SR
		w pozostałym czasie/at other times
UWAGA 13 REMARK 13	Jednocześnie dostępna do aktywacji tylko jedna ze stref: EPTR175, EPTR176, EPTR177. Only one of the areas EPTR175, EPTR176, EPTR177 is available for activation at the same time.	
UWAGA 14 REMARK 14	Strefy EPTR146, EPTR147 i EPTR148 mogą zostać aktywowane taktycznie przez AMC Polska zgodnie z Procedurą Awaryjną na wypadek nagłego i nieplanowanego braku możliwości zapewnienia ATS dla ruchu OAT. EPTR146, EPTR147 and EPTR148 areas may be activated tactically by AMC Poland in accordance with the Emergency Procedure in the event of immediate and unplanned impossibility of ATS provision for OAT traffic.	
UWAGA 15 REMARK 15	Strefy EPTR290, EPTR291, EPTR292A, EPTR292B i EPTR293 mogą zostać aktywowane taktycznie przez AMC Polska zgodnie z Procedurą Awaryjną na wypadek nagłego i nieplanowanego braku możliwości zapewnienia ATS dla ruchu OAT. EPTR290, EPTR291, EPTR292A, EPTR292B and EPTR293 areas may be activated tactically by AMC Poland in accordance with the Emergency Procedure in the event of immediate and unplanned impossibility of ATS provision for OAT traffic.	

ZNACZĄCE PUNKTY NAWIGACYJNE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA SIGNIFICANT POINTS WITHIN WARSZAWA FIR

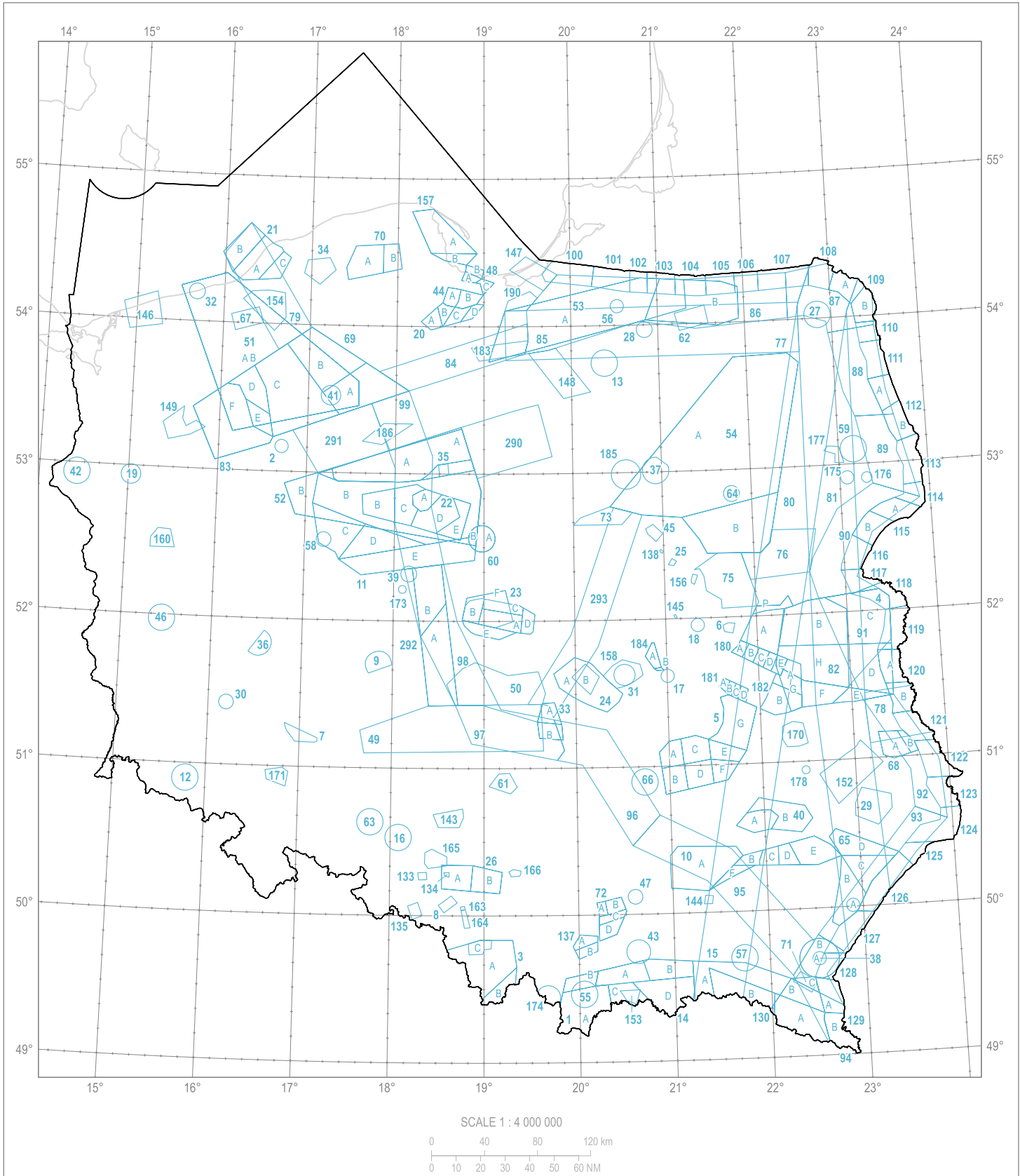


Correction: ACC Sectors.

SEKTORY ACC - DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ
ACC SECTORS - RNAV ROUTES



STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA)
TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs)



Correction: TRAs 290-293 added.

Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami.

Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.

Location of the exit information signs from RWY to TWY-D2 on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs.

Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.

ADR-DSN.N.785 (c)(12)(i)
ADR-DSN.T.915 (g)

W nazwach TWY Z Orange stosuje się literę O.
Kontenery ILS znajdujące się w pasach dróg startowych RWY 33 (THR 33) i RWY 11 (THR 11) nie mają konstrukcji łamliwej.

Ogrodzenie lotniska przy THR 15 nie posiada konstrukcji łamliwej.

The letter O is applied for TWY Z Orange.

The ILS transmitter housings located within the RWY 33 (THR 33) and RWY 11 (THR 11) strips are not frangible.

The aerodrome fence next to THR 15 is not frangible.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

CS ADR-DSN.B.155 (a)(1)

Nie wyznaczono 60 m pasa drogi startowej przed początkiem RWY 29.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2027

No designated 60 m of the RWY strip prior to the beginning of RWY 29.

DAAD expiry date: 31.12.2027

CS ADR-DSN.B.160 (a)(1)
(b)(1)

Na odcinku 180 m od początku RWY 29 szerokość pasa drogi startowej wynosi 200 m zamiast wymaganych 280 m (140 m po obydwu stronach osi RWY).

Termin wygaśnięcia: 31.12.2027

Along the section of 180 m from the beginning of RWY 29 the RWY width is 200 m instead of the required 280 m (140 m on both sides of the RWY centre line).

DAAD expiry date: 31.12.2027

ADR-DSN.B.165 (c)

W części utwardzonej pasa RWY (75 m od osi RWY) zinwentaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji, tj. posiadające pod powierzchnią trawiastą płaszczyzny pionowe.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

Within the paved RWY section (75 m from the RWY) objects not conforming to the requirements of this specification (having vertical surfaces buried under the grass surface) have been identified.

DAAD expiry date: 31.12.2036

ADR-DSN.B.190 (a)(1) (b)
(1)

Brak kompleksowych badań stwierdzających nośności pasa dróg startowych lotniska Chopina w Warszawie.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

No complex assessments of the RWY strip bearing strengths at Warsaw Chopin Airport have been carried out.

DAAD expiry date: 31.12.2036

ADR-DSN.D.240 (a)
ADR-DSN.D.250 (b)
ADR-DSN.D.255 (b)

Na lotnisku Chopina w Warszawie geometria niektórych skrzyżowań dróg kołowania nie zapewnia spełnienia wymagań dla krytycznego statku powietrznego regularnie operującego z lotniska – tj. samolotu typu Boeing 777-300 ER.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

The geometry of some TWY intersections at Warsaw Chopin Airport does not allow for meeting the requirements for the aircraft regularly operating at the aerodrome, i.e. Boeing 777-300 ER.

DAAD expiry date: 31.12.2036

ADR-DSN.D.270 (b)(1)

Brak pomiarów geodezyjnych potwierdzających procentowy stopień zmiany spadku podłużnego na drogach kołowania.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2033

No survey has been carried out to confirm the longitudinal slopes of the TWYs.

DAAD expiry date: 31.12.2033

ADR-DSN.D.305 (a)(2) (b)

Szerokość poboczy dla niektórych dróg kołowania jest mniejsza niż określona w wymaganiu.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

The shoulder widths of some TWYs are less than specified in the requirement.

DAAD expiry date: 31.12.2036

ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)

Brak bocznych linii bezpieczeństwa pomiędzy stanowiskami postojowymi samolotów na APN 7A, APN 7B oraz APN 12.

Termin wygaśnięcia: 31.03.2024

No side safety lines between aircraft stands on APN 7A, APN 7B and APN 12.

DAAD expiry date: 31.03.2024

ADR-DSN.M.710 (b)(1)(2)
ADR-DSN.M.720 (a)(1)

Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędzi TWY, V oraz U2 (w obszarze APN 9).

Termin wygaśnięcia: I kwartał 2030

No centre line lights and TWYs, V and U2 edge lights (within the area of APN 9).

DAAD expiry date: 1st quarter of 2030

ADR-DSN.M.715 (b)(3) (d)
(2)

Na części dróg kołowania światła linii środkowej TWY w odstępach 60 m przed i za łukiem o promieniu mniejszym niż 400 m nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m.

Na części dróg kołowania do zjazdu innych niż drogi kołowania szybkiego zjazdu światła linii środkowej drogi kołowania nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m.

Termin wygaśnięcia: 31.12.2036

On some TWYs, TWY centre line lights located 60 m before and after a curve of radius of less than 400 m are not spaced at intervals of 7.5 m.

On some exit TWYs other than rapid exit TWYs, the centre line lights are not spaced at intervals of 7.5 m.

DAAD expiry date: 31.12.2036

ADR-DSN.M.735 (a)(1)(2) (b)	<p>Na TWY Z3, Z4, Z5 wyznaczono oznakowanie poziome poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, które nie jest uzupełnione światłami poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2026</p>	<p>On TWYs Z3, Z4 and Z5, the intermediate holding position marking is not supplemented with intermediate holding position lights.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2026</p>
ADR-DSN.M.750 (d)(2)(i) (A)(B)	<p>Dla APN MILITARY brak protokołów pomiarów fotometrycznych</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2026</p>	<p>No photometric measurement protocols are available for MILITARY APNs</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2026</p>
ADR-DSN.N.780 (a)(1)(8) (b)(3)	<p>Znak nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed drogą startową na skrzyżowaniach TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (znak nakazu poprzeczki zatrzymania w układzie B) został zlokalizowany wyłącznie po jednej stronie.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>Mandatory instruction sign in line with the RWY holding position stop bar prior to the RWY intersections TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (mandatory instruction stop bar in B configuration) is situated only on one side.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
ADR-DSN.N.785 (a)(4)(5) (9) (b)(1)(2)(4)(5) (7) (c) (10)(i)(11)	<p>Znaki informacyjne na TWY-A6 przed TWY-H2, TWY-E2 przed TWY-E3 i E4, TWY-A1 przed TWY-D2, TWY-A4 przed TWY-J, TWY-S3 przed TWY-A3, TWY-A3 przed TWY-S3, TWY-E3 przed TWY-E2, TWY-R przed TWY-E2, TWY-U1 przed TWY-A1 znajdują się po prawej stronie zamiast po lewej.</p> <p>Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami.</p> <p>Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>The information signs on TWY-A6 prior to TWY-H2, TWY-E2 prior to TWY-E3 and E4, TWY-A1 prior to TWY-D2, TWY-A4 prior to TWY-J, TWY-S3 prior to TWY-A3, TWY-A3 prior to TWY-S3, TWY-E3 prior to TWY-E2, TWY-R prior to TWY-E2, TWY-U1 prior to TWY-A1 are located on the right-hand side instead of the left.</p> <p>Location of the exit taxiway information signs on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs.</p> <p>Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
ADR-DSN.Q.840 (d)(1)(2) (3) (e)(1)(2)	<p>Przeszkody znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego i/lub nocnego lub oznakowanie/oświetlenie nie spełnia wymagań.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>Obstacles located within the aerodrome area are not provided with day and/or night markings or markings/lights are not compliant with the requirements.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
ADR-DSN.Q.845 (a) (b)(2) (ii)(3)	<p>Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego lub oznakowanie nie spełnia wymagań.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with day markings or markings are not compliant with the requirements.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
ADR-DSN.Q.846 (a) (c) (d)	<p>Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oświetlenia nocnego lub oświetlenie nocne nie spełnia wymagań.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with night obstacle lighting or night obstacle lighting is not compliant with the requirements.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
CS ADR-DSN.T.910	<p>Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań łamliwości przeszkód znajdujących się w pasach dróg startowych.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2027</p>	<p>Lack of documentation confirming meeting the requirements of obstacle frangibility located within the RWY strips.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2027</p>
ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW)		
ADR-DSN.C.235	<p>Strefy bezpieczeństwa końca dróg startowych (RESA) na progach 11, 29, 15, 33 nie mają odpowiedniej nośności.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2036</p>	<p>The runway end safety areas (RESAs) at thresholds 11, 29, 15, 33 are not of adequate bearing strength.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2036</p>
ADR-DSN.L.605 (c)(6)	<p>Odstępy pomiędzy znakami (litera i/lub cyfra) oznakowania poziomego nakazu nie spełniają zapisów nowowprowadzonych przepisów.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2028</p>	<p>Intervals between characters (letter and/or digit) of mandatory instruction marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2028</p>
ADR-DSN.L.610 (b)(3)	<p>Odstępy między znakami (litera lub cyfra) dla oznakowania poziomego informacyjnego nie spełniają zapisów nowo wprowadzonych przepisów.</p> <p>Termin wygaśnięcia: 31.12.2028</p>	<p>Intervals between characters (letter or digit) for information marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules.</p> <p>DAAD expiry date: 31.12.2028</p>

ADR-DSN.M.745 (b)(4)	Dostosowanie do wymagań opraw WIG-WAG na poprzeczce w układzie A i B na TWY A4 oraz TWY D4/TWY C1. Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	Adaptation to the WIG-WAG lights requirements on a cross bar in A and B configuration on TWY-A4 and TWY D4/TWY C1. DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.N.785 (c)(12)(i)	Wyeliminowanie liter O (Oscar) z nazewnictwa TWY O1/O2. Termin wygaśnięcia: 31.12.2030	Elimination of the letters O (Oscar) in TWY O1/O2 nomenclature. DAAD expiry date: 31.12.2030
ALTMOC (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ALTERNATYWNY SPOSÓB SPEŁNIENIA WYMOGÓW		ALTMOC (ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE)
AMC1 ADR.OPS.B.080 (a) (1)	Karetki Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego są oznakowywane zgodnie z wymaganiami prawa krajowego właściwymi dla tych pojazdów. Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	Airport Medical Rescue Ambulances and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have identification in accordance with the State Law regulations appropriate for these vehicles. AltMoC expiry date: for an indefinite period
AMC1 ADR.OPS.B.080 (a) (c)	Pojazdy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego mają zamontowane światła ostrzegawcze zgodne z normą ECE R-65 i R-10. Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	Airport Rescue and Fire Fighting Service vehicles, Airport Medical Rescue vehicles and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have warning lights installed in accordance with ECE R-65 and R-10 norm. AltMoC expiry date: for an indefinite period

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
08	Patrz/See AD 2 EPBY 6-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	BAK 12	NIL
26	Patrz/See AD 2 EPBY 6-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	BAK 12	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
08	<p>Incydentalny montaż mobilnego systemu awaryjnego hamowania BAK-12 w pasie drogi startowej 08/26. Każdorazowo informacja o jego instalacji dostępna w NOTAM. W czasie gdy system i lina hamująca są zainstalowane, RWY jest dostępna do użytku wyłącznie dla operacji samolotu F-16. Po demontażu liny hamującej dopuszcza się możliwość wykonywania operacji lotniczych przez inne (także cywilne) statki powietrzne.</p> <p>Incidental installation of mobile emergency arresting system BAK-12 within the RWY 08/26 strip. Each time information about its installation will be available in NOTAM. While the system and landing cable are installed, the RWY is available for use only for F-16 aircraft operations. After dismantling the landing cable, it is allowed to perform flight operations by other (including civil) aircraft.</p>
26	<p>Incydentalny montaż mobilnego systemu awaryjnego hamowania BAK-12 w pasie drogi startowej 08/26. Każdorazowo informacja o jego instalacji dostępna w NOTAM. W czasie gdy system i lina hamująca są zainstalowane, RWY jest dostępna do użytku wyłącznie dla operacji samolotu F-16. Po demontażu liny hamującej dopuszcza się możliwość wykonywania operacji lotniczych przez inne (także cywilne) statki powietrzne.</p> <p>Incidental installation of mobile emergency arresting system BAK-12 within the RWY 08/26 strip. Each time information about its installation will be available in NOTAM. While the system and landing cable are installed, the RWY is available for use only for F-16 aircraft operations. After dismantling the landing cable, it is allowed to perform flight operations by other (including civil) aircraft.</p>
08L	<p>Oznaczenia RWY 08L/26R podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drodze startowej, gdyż jest to trawiasta droga startowa.</p> <p>RWY 08L/26R designators mentioned in column 1 are not painted on RWY since it is grass runway.</p> <p>Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.</p> <p>Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.</p>
26R	<p>Oznaczenia RWY 08L/26R podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drodze startowej, gdyż jest to trawiasta droga startowa.</p> <p>RWY 08L/26R designators mentioned in column 1 are not painted on RWY since it is grass runway.</p> <p>Drogi startowe są dostępne tylko dla statków powietrznych zarejestrowanych w Aeroklubie Bydgoskim dla lotów dziennych (VFR). Dopuszcza się lądowanie innych statków powietrznych w przypadkach awaryjnych.</p> <p>Runways are available only for aircraft registered in Bydgoski Aero Club for daytime VFR flights. Landings of other aircraft allowed in case of emergency.</p>

EPBY AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPBY AD 2.13 DECLARED DISTANCES

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
BYDGOSZCZ CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530846N 0174046E 531042N 0175347E 531257N 0181427E 531156N 0181858E 530937N 0182157E 530605N 0182239E 530344N 0182115E 530010N 0181442E 525635N 0175357E 525636N 0174815E 525744N 0174410E 525844N 0174130E 530347N 0173938E 530811N 0174003E 530846N 0174046E	1800 ft GND	D	BYDGOSZCZ WIEŻA 131.005 MHz PL BYDGOSZCZ TOWER 131.005 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR BYDGOSZCZ aktywny w godzinach pracy organu TWR Bydgoszcz. BYDGOSZCZ CTR active during the operational hours of Bydgoszcz TWR.
BYDGOSZCZ (EPBY) ATZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530846N 0174046E 531042N 0175347E 531257N 0181427E 531156N 0181858E 530937N 0182157E 530605N 0182239E 530344N 0182115E 530010N 0181442E 525635N 0175357E 525636N 0174815E 525744N 0174410E 525844N 0174130E 530347N 0173938E 530811N 0174003E 530846N 0174046E	5500 ft GND	G	BYDGOSZCZ INFORMACJA 131.005 MHz PL BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz EN	6500 ft	Poza godzinami pracy TWR EPBY. Outside of TWR EPBY operational hours.	ATZ Bydgoszcz aktywny poza godzinami pracy organu TWR Bydgoszcz. Wlot do ATZ EPBY po uzgodnieniu z informatorem AFIS. Aktualne godziny pracy służby AFIS podane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPBY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępnie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w

6	Biuro odpraw MET	H24
	MET briefing office	
7	ATS	H24
	ATS	
8	Tankowanie	<p>Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): godziny pracy zgodnie z informacją na stronie internetowej. Air BP Aramco - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z operatorem paliwowym.</p> <p>Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): working hours according to website page. Air BP Aramco - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operator.</p>
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	H24
	Handling	<p>Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200).</p> <p>H24</p> <p>Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).</p>
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	H24
	De-icing	
12	Uwagi	<p>¹⁾ - patrz GEN 2.1.</p> <p>¹⁾ - see GEN 2.1.</p>
	Remarks	

EPGD AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPGD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadunkowe	<p>platforma załadunkowa (3.5 t i 12 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 t), urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich.</p> <p>high-loader (3.5 t and 12 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 t), "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.</p>
	Cargo-handling facilities	
2	Rodzaje paliwa i oleju	<p>Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL</p> <p>Olej: NIL</p> <p>Fuel: JET A-1, AVGAS 100LL</p> <p>Oil: NIL</p>
	Fuel/Oil Types	
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	

4	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	Welcome Airport Services: Kiitokori EFI 2000 - 4; Vestergaard Elephant BETA - 2. LS AS: Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant Sigma - 2.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Hangar space for visiting aircraft	Dla statków powietrznych o wielkości do B739. For aircraft up to size of B739.
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Uwagi Remarks	<p>Agent handlingowy: Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Tel.: +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</p> <p>General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Tel. kom.: +48-693-225-528, +48 607-067-098 Tel.: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl</p> <p>LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel. kom.: +48-885-680-341, Tel.: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgd@lsas.aero www: www.lsas.aero</p> <p>General & VIP Aviation – LS Airport Services Tel. kom.: +48-885-680-341 Tel.: +48-22-206-95-46 SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero www: www.lsas.aero</p> <p>FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-885-398-855, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: www.airbase.aero</p> <p>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</p> <p>Tankowanie: Orlen Aviation Sp. z o.o.(JET A-1, AVGAS 100LL) Tel.: +48-24-256-8051 Faks: +48-24-367-9107</p>

	<p>www: <u>www.orlenaviation.pl</u> 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. <u>Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1)</u> Tel. kom.: +48-505-001-569, +48-515-124-381 Tel./Faks: +48-58-768-1043 www: <u>www.airbparamco.com</u> 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.: +48-885-804-400, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: <u>www.airbase.aero</u></p> <p>Handling Agent: <u>Welcome Airport Services Sp. z o. o.</u> 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: <u>www.welcome-as.pl</u></p> <p><u>General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o.</u> Mobile: +48-693-225-528, +48-607-067-098 Phone: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl</p> <p><u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Mobile: +48-885-680-341, Phone: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgd@lsas.aero www: <u>www.lsas.aero</u></p> <p><u>General & VIP Aviation – LS Airport Services S.A.</u> Mobile: +48-885-680-341 Phone: +48-22-206-95-46</p>
--	--

		<p>SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero www: www.lsas.aero FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase Sp. z o.o. Mobile: +48-885-398-855, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: www.airbase.aero</p> <p>Cargo: <u>Welcome Airport Services Sp. z o. o.</u> Mobile: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl www: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH</p> <p>Fuelling: <u>Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL)</u> 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. <u>Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1)</u> 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.</p> <p>Hangar operator: <u>LS TECHNICS Sp. z o.o.</u> Mobile: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero</p> <p>General Aviation hangar operator: <u>General Aviation Airbase Sp. z o. o.</u> Mobile: +48-885-804-400, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: www.airbase.aero</p>
--	--	---

EPGD AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPGD AD 2.5 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, wypożyczalnia samochodów.

		<p>10. Dworzec autobusowy i parkingi; 11. Dojazdy do pozostałych obiektów portu lotniczego; 12. APN (płyty niebędące w użyciu); 13. Drogi dojazdowe.</p> <p>1. RWY; 2. TWYs in use (in special situations, in the case of heavy snowfall, two exit TWYs are cleared of snow - TWY A1 and G); 3. APN (apron stands in use); 4. Lights and special devices related to flights services; 5. Landside road system, transfer to/from terminals; 6. Other TWYs; 7. Other (not cleared of snow) sites of APN; 8. Firefighting roads on the approaches to the RWY 11 and RWY 29; 9. Internal roads and passages; 10. Bus station and parking spaces; 11. Access roads to other airport facilities; 12. APN (not in use); 13. Access roads.</p>
3	<p>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment</p>	<p>Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobieganiu oblodzeniu: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu.</p> <p>The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.</p>
4	<p>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways</p>	NIL
5	<p>Uwagi Remarks</p>	<p>Informacje o krytycznych zwalach śniegu przy krawędziach RWY, od wysokości 40 cm będą publikowane w depe szach SNOWTAM.</p> <p>Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.</p>

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL	
		APN 2	CONC	PCN 57/R/A/W/T	NIL	
		APN 3	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL	
		APN 5	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL	
		APN 6	CONC/ASPH	PCN 57/R/A/W/T	NIL	
		APN 7	CONC	PCN 31/R/B/W/T	NIL	
		APN 8	ASPH	PCN 55/F/A/W/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A1	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		A2	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL

		Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A3	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		A4	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		A5	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		A6	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		A7	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		B	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		C	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		D	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		E	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		F	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		G	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		H	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		J	12.0 m	ASPH	PCN 26/R/B/X/T	NIL
		K	10.5 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
		L	23.0 m	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL
		M	23.0 m	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL
		N	23.0 m	CONC	PCN 66/R/A/W/T	NIL
		R	23.0 m	CONC	PCN 57/R/A/W/T	NIL
		W	10.5 m	ASPH	PCN 55/F/A/W/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza Location and elevation of altimeter checkpoints	APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 452 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 5: ELEV 464 ft, APN 6: ELEV 490 ft, APN 8: ELEV 492 ft.				
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR Location of VOR checkpoints	NIL				
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Position of INS checkpoints	Patrz AD 2 EPGD 4-1. See AD 2 EPGD 4-1.				
6	Uwagi Remarks	Na APN 1 i APN 2 występują lokalne nierówności i uszkodzenia nawierzchni. Local surface irregularities and defects are present on APN 1 and APN 2.				

EPGD AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPGD AD 2.9 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 Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z: - światła osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - światła pośredniego miejsca oczekiwania, - światła 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.
---	--	--

10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	<p>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-58-348-1191</p>
	Additional information (limitation of services, etc.)	<p>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</p> <p>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</p>

EPGD AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPGD AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progru (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	113.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 75/F/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	542251.84N 0182707.38E END: NIL 97	451.4 450.8
29	293.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 75/F/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	542216.56N 0182930.18E END: NIL 96.9	488.5 485.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
11	Patrz/See AD 2 EPGD 6-1.	NIL	60 x 280	2920 x 280	240 x 120	NIL	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPGD 6-1.	NIL	60 x 280	2920 x 280	240 x 120	NIL	Tak/Yes

		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 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPGD AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

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

**EPGD AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPGD AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542900N 0181307E 542747N 0182002E 542313N 0183826E 542013N 0184529E 541849N 0184430E 541706N 0184318E 541725N 0183712E 541644N 0183030E 541956N 0181115E	2000 ft GND	D	GDAŃSK WIEŻA 118.105 MHz PL GDAŃSK TOWER 118.105 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPGD 2 - 1
AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPGD 3 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 1,2,3)	AD 2 EPGD 4 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 5)	AD 2 EPGD 4 - 3
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 6,7,8)	AD 2 EPGD 4 - 5
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 2 EPGD 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 29)	AD 2 EPGD 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPGD 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPGD 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPGD 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPGD 10 - 5
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS CAT II & III or LOC) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 1
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 3
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 5
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 7
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 11
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPGD 13 - 1

**EPGD AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)
EPGD AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

Brak penetracji.

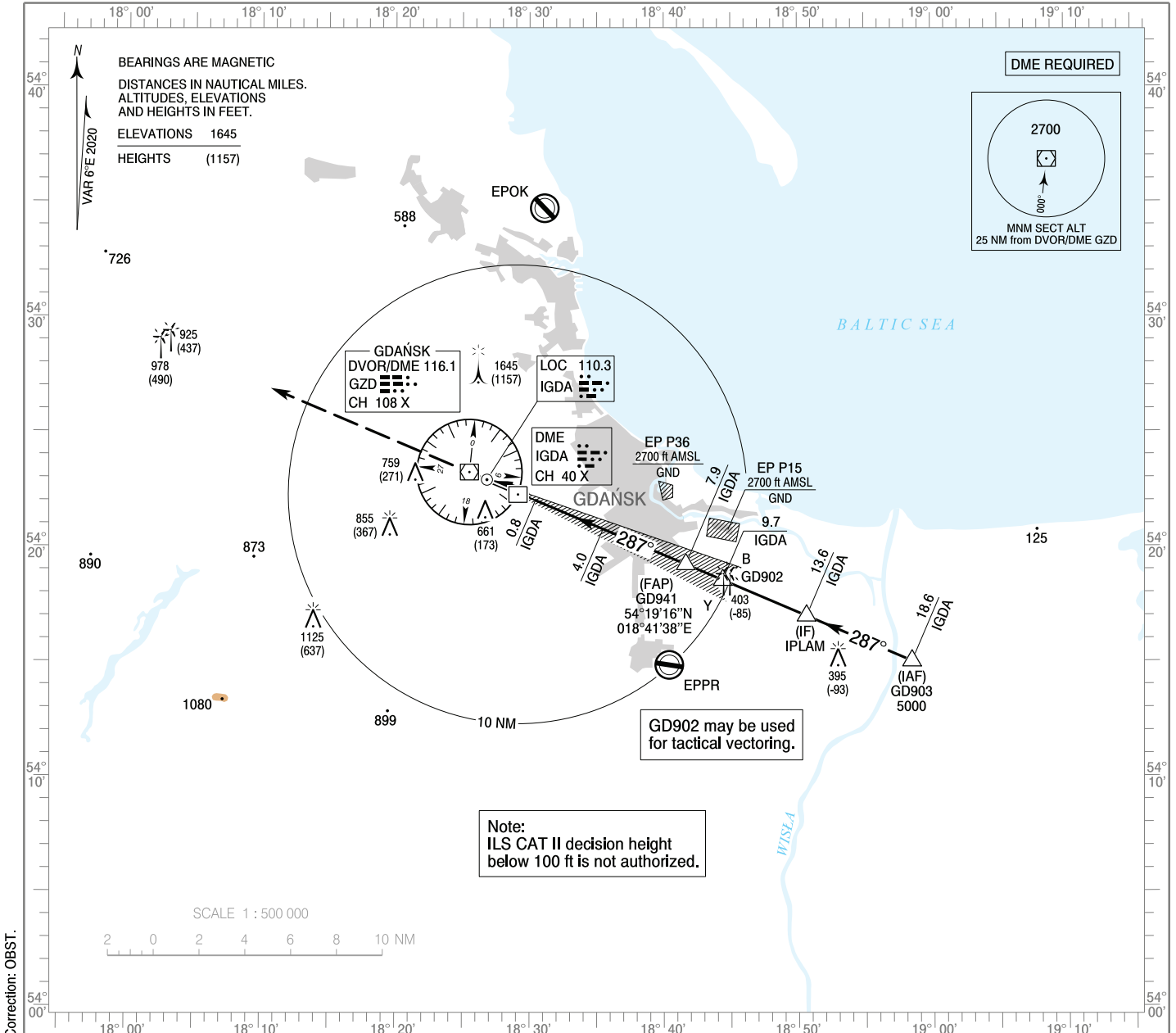
No penetrations.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

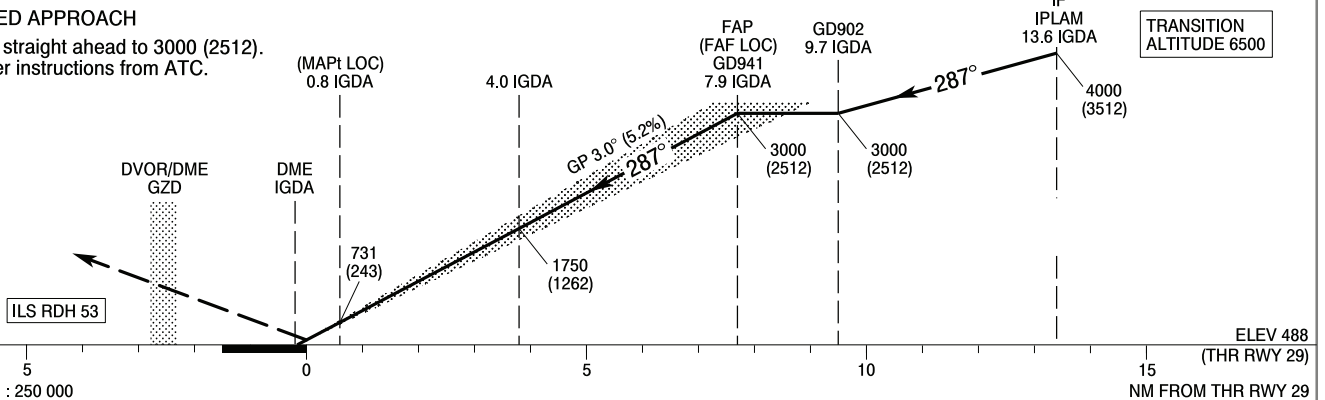
Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

**GDĄŃSK Lech Wałęsa
ILS CAT II & III or LOC
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**



MISSED APPROACH

Climb straight ahead to 3000 (2512).
Further instructions from ATC.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Speed	Distance FAF - MAPt 7.1 NM							
	A	B	C	D		kt	80	100	120	140	160	180	
Straight-in	Cat. I	688 (200)	700 (212)	708 (220)	719 (231)	Time	min : s	5 : 21	4 : 16	3 : 34	3 : 03	2 : 40	2 : 22
	Cat. II	557 (69)	574 (86)	586 (98)	600 (112)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LOC	830 (342)	830 (342)	830 (342)	830 (342)		Final approach distance/altitude (height)						
ILS CAT IIIb approved.						Distance	7	6	5	4			
Circling *						Altitude (height)	2710 (2222)	2390 (1902)	2070 (1582)	1760 (1272)			

*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**GDAŃSK Lech Walesa
ILS CAT II & III or LOC
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**

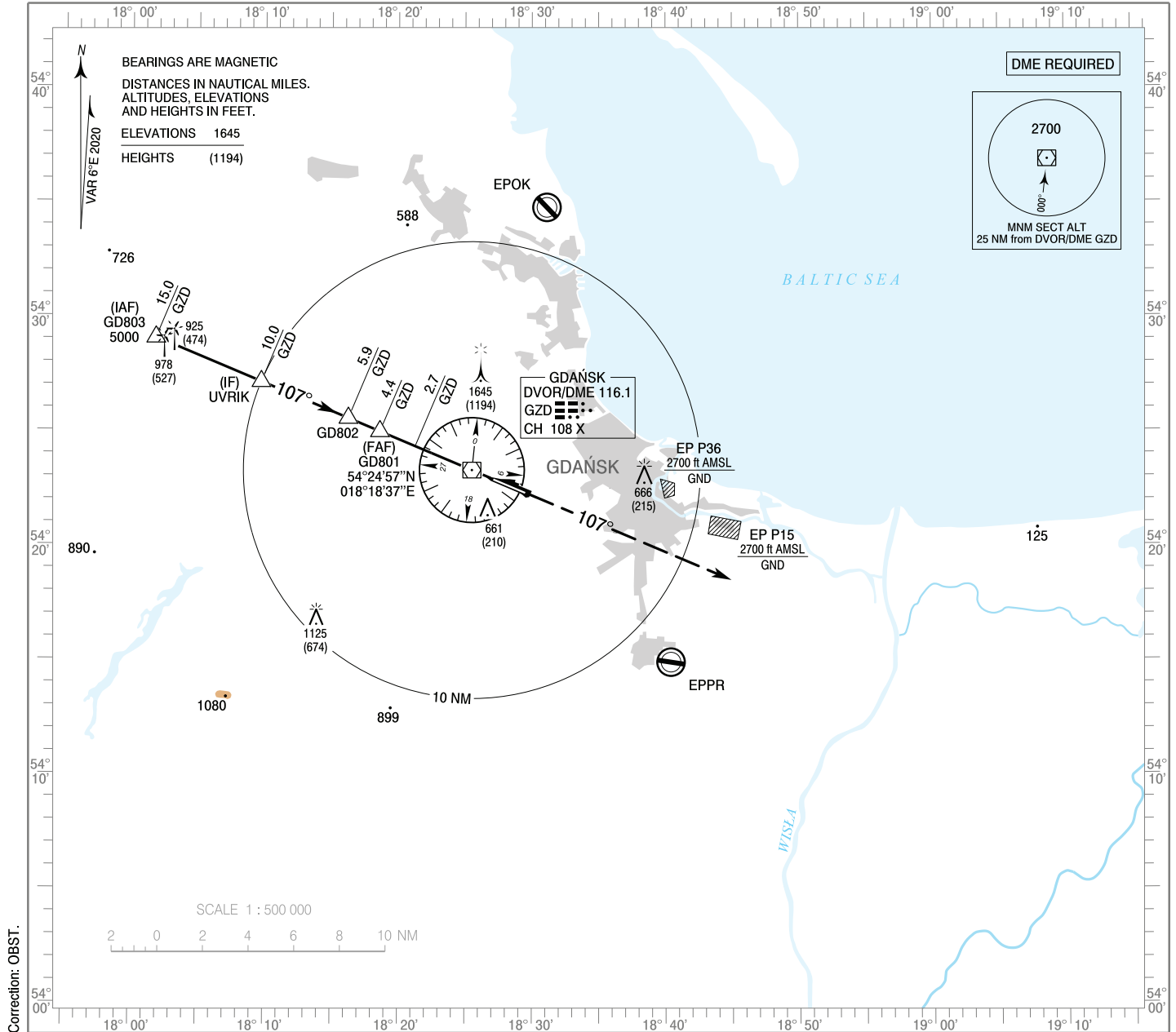
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF GD903	54°15'02.5"N	018°58'26.8"E	293.34° GEO (287° MAG) LOC IGDA	18.64 NM DME IGDA
IF IPLAM	54°17'00.8"N	018°50'37.0"E	293.26° GEO (287° MAG) LOC IGDA	13.64 NM DME IGDA
GD902	54°18'34.5"N	018°44'23.3"E	293.15° GEO (287° MAG) LOC IGDA	9.67 NM DME IGDA
FAP (FAF LOC) GD941	54°19'15.7"N	018°41'38.3"E	293.12° GEO (287° MAG) LOC IGDA	7.92 NM DME IGDA
MAPt (LOC)	54°22'02.7"N	018°30'26.2"E	292.92° GEO (287° MAG) LOC IGDA	0.80 NM DME IGDA
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 11 ELEV 451 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

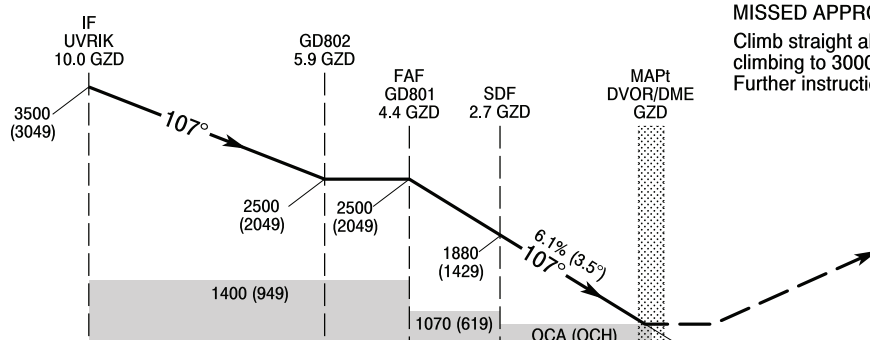
Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

**GDĄŃSK Lech Walesa
VOR
RWY 11 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.

TRANSITION ALTITUDE 6500



MISSED APPROACH
Climb straight ahead on RDL 107° GZD
climbing to 3000 (2549).
Further instructions from ATC.

ELEV 451
(THR RWY 11)

SCALE 1 : 250 000

Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 4.4 NM							
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	930 (479)	930 (479)	930 (479)	930 (479)	Time	min : s	3 : 17	2 : 37	2 : 11	1 : 52	1 : 38	1 : 27
	When stepdown fix not received				Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110
Circling (OCH AAL)*	1070 (582)	1070 (582)	1160 (672)	1250 (762)	Final approach distance/altitude (height)							
					Distance		4	3	2	1		
					Altitude (height)		2370 (1919)	2000 (1549)	1630 (1179)	1250 (799)		

*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**GDAŃSK / Lech Walesa
VOR
RWY 11 (CAT A/B/C/D)**

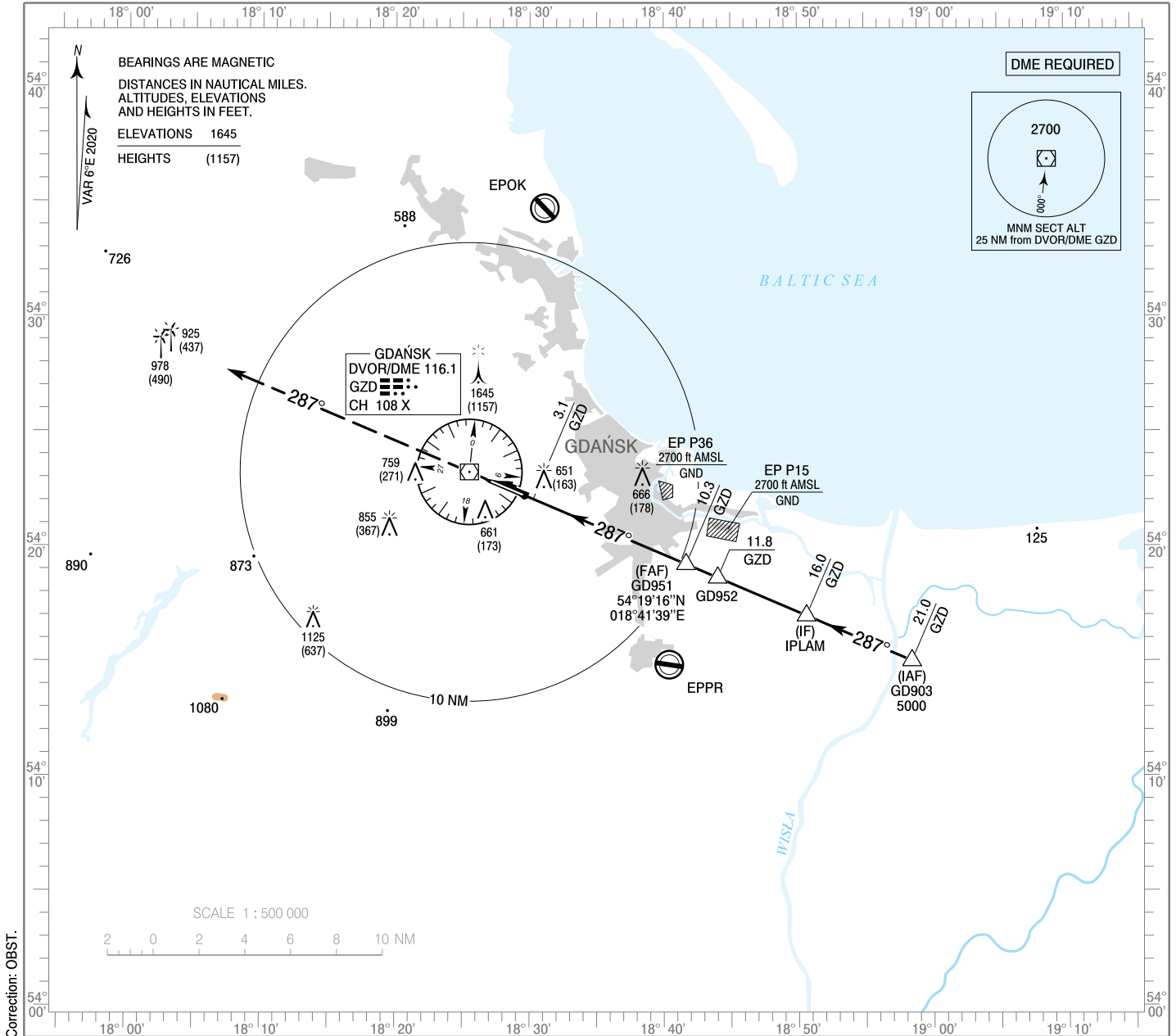
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF GD803	54°29'02.0"N	018°01'49.2"E	292.81° GEO (287° MAG) DVOR GZD	15.00 NM DME GZD
IF REP UVRIK	54°27'07.0"N	018°09'44.0"E	292.81° GEO (287° MAG) DVOR GZD	10.00 NM DME GZD
GD802	54°25'32.0"N	018°16'15.4"E	292.81° GEO (287° MAG) DVOR GZD	5.87 NM DME GZD
FAF GD801	54°24'57.3"N	018°18'37.4"E	292.81° GEO (287° MAG) DVOR GZD	4.37 NM DME GZD
SDF	54°24'18.6"N	018°21'15.8"E	292.81° GEO (287° MAG) DVOR GZD	2.70 NM DME GZD
MAPt DVOR/DME GZD	54°23'16.1"N	018°25'31.0"E		
Final approach descent angle: 3.50°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

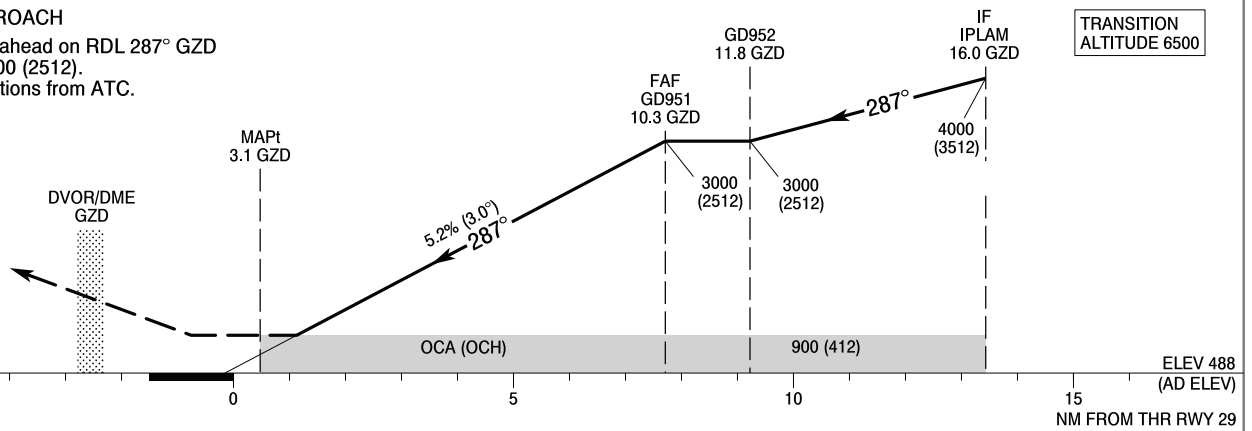
**GDĄŃSK Lech Wałęsa
VOR
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead on RDL 287° GZD
climbing to 3000 (2512).
Further instructions from ATC.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 7.2 NM							
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	900 (412)	900 (412)	900 (412)	900 (412)	Time	min : s	5 : 24	4 : 19	3 : 36	3 : 05	2 : 42	2 : 24
					Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
Circling*	960 (472)	990 (502)	1160 (672)	1250 (762)	Final approach distance/altitude (height)							
					Distance		8	7	6	5		
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.					Altitude (height)		2280 (1792)	1970 (1482)	1650 (1162)	1330 (842)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**GDAŃSK / Lech Walesa
VOR
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**

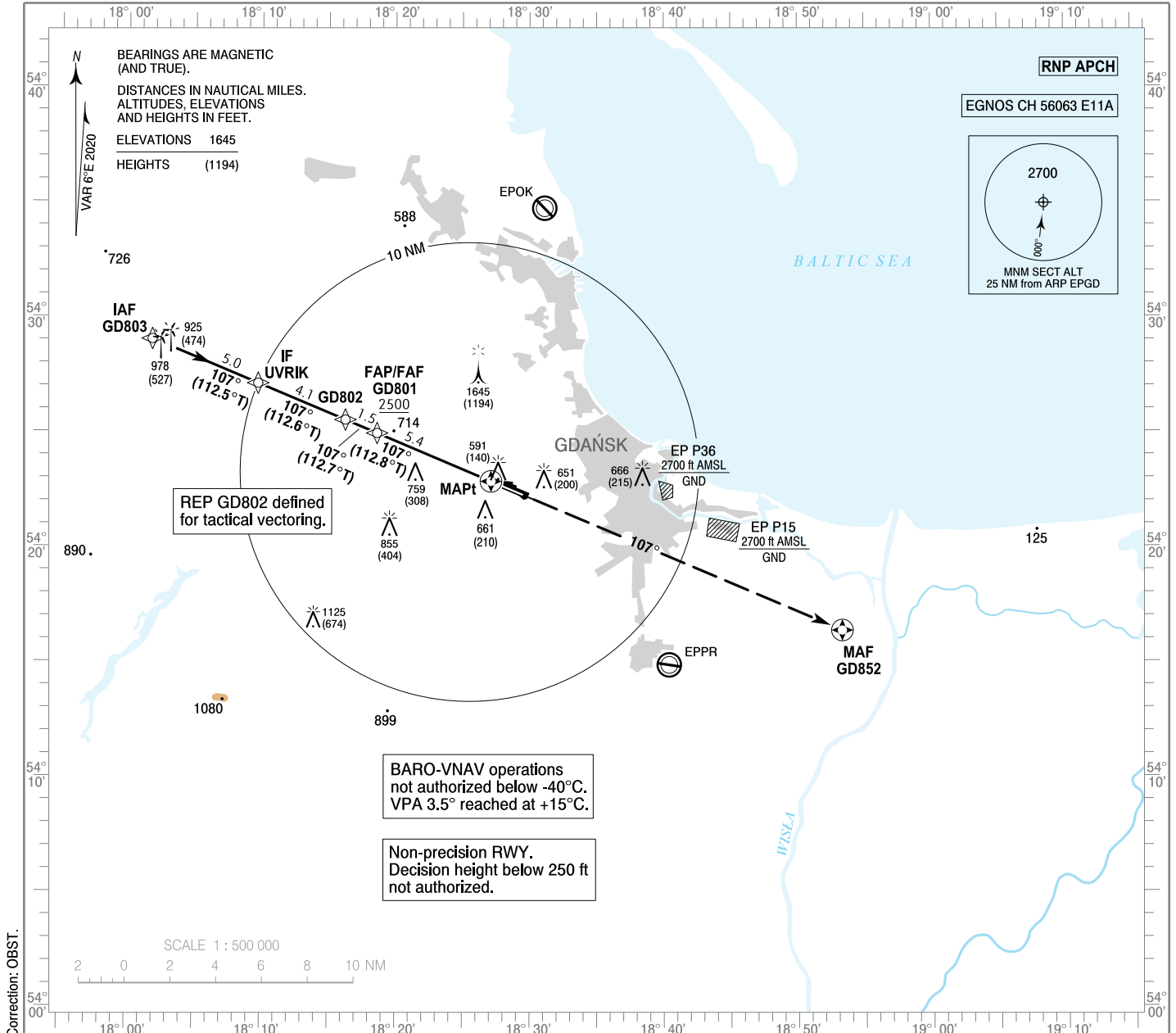
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF GD903	54°15'02.5"N	018°58'26.7"E	112.92° GEO (107° MAG) DVOR GZD	20.98 NM DME GZD
IF REP IPLAM	54°17'00.8"N	018°50'37.0"E	112.93° GEO (107° MAG) DVOR GZD	15.98 NM DME GZD
GD952	54°18'40.2"N	018°44'00.7"E	112.93° GEO (107° MAG) DVOR GZD	11.77 NM DME GZD
FAF GD951	54°19'15.6"N	018°41'39.5"E	112.93° GEO (107° MAG) DVOR GZD	10.27 NM DME GZD
MAPt	54°22'04.4"N	018°30'20.9"E	112.93° GEO (107° MAG) DVOR GZD	3.07 NM DME GZD
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 11 ELEV 451 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

**GDĄŃSK Lech Walesa
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)**

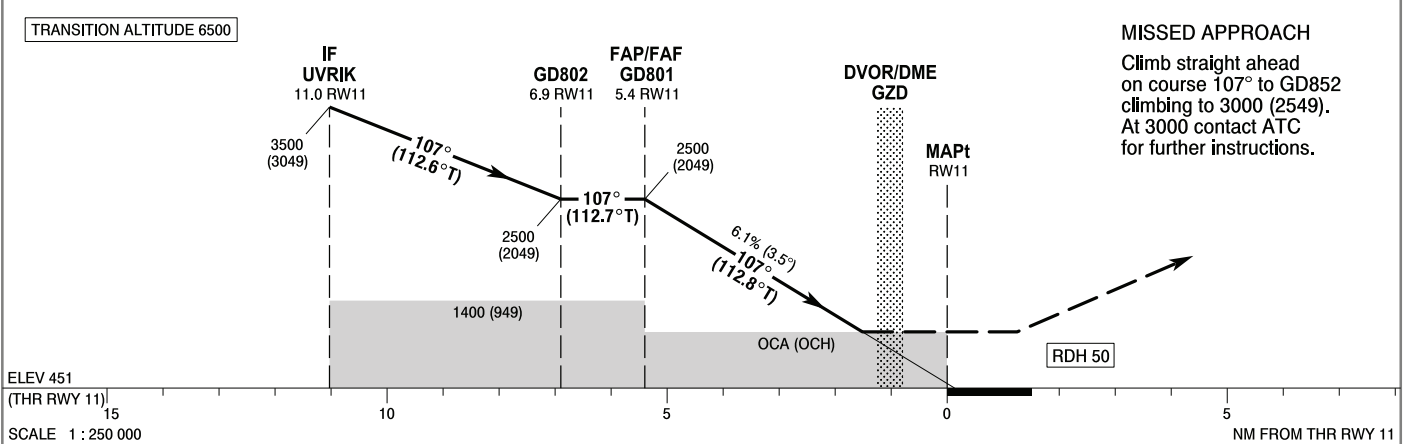


REP GD802 defined for tactical vectoring.

BARO-VNAV operations not authorized below -40°C. VPA 3.5° reached at +15°C.

Non-precision RWY. Decision height below 250 ft not authorized.

Correction: OBST.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.4 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV	657 (206)	671 (220)	681 (230)	694 (243)	Time	min : s	4 : 03	3 : 14	2 : 42	2 : 19	2 : 01	1 : 48
	LNAV / VNAV	740 (289)	750 (299)	760 (309)	770 (319)	Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110
	LNAV	1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*	1070 (582)	1070 (582)	1160 (672)	1250 (762)	Distance		5	4	3	2			
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.					Altitude (height)		2360 (1909)	1990 (1539)	1620 (1169)	1250 (799)			

**GDAŃSK Lech Walesa
 RNP
 RWY 11 (CAT A/B/C/D)**

EPGD RNP RWY 11 FROM GD803

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	GD803	-	-	-	-	5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	UVRİK	-	107 (112.53)	5.00	-	+3500 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	GD802	-	107 (112.56)	4.13	-	+2500 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	GD801	-	107 (112.72)	1.50	-	+2500 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW11	Y	107 (112.80)	5.39	-	@501 ft	-	-3.5°/50	RNP APCH
006	CF	GD852	Y	107 (112.80)	16.64	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
GD803 (IAF)	54 29 02.0 N	018 01 49.2 E
UVRİK (IF)	54 27 07.0 N	018 09 44.0 E
GD802	54 25 32.0 N	018 16 15.4 E
GD801 (FAP/FAF)	54 24 57.3 N	018 18 37.4 E
RW11 (MAPt)	54 22 51.8 N	018 27 07.4 E
GD852 (MAF)	54 16 22.8 N	018 53 16.8 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPGD RNP RWY 11	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPGD
Runway:	11
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E11A
LTP/FTP Latitude:	542251.8400N
LTP/FTP Longitude:	0182707.3800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	167.1
FPAP Latitude:	542216.5600N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-35.2800
FPAP Longitude:	0182930.1800E
Delta FPAP Longitude (seconds):	142.8000
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.50
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 04 07 10 05 0B 00 00 01 31
	31 05 80 7B 56 17 E8 33 EB 07
	87 1A 60 EC FE A0 5B 04 F4 01
	5E 01 64 00 C8 AF 26 AE DC 74
Calculated CRC Value	26AEDC74

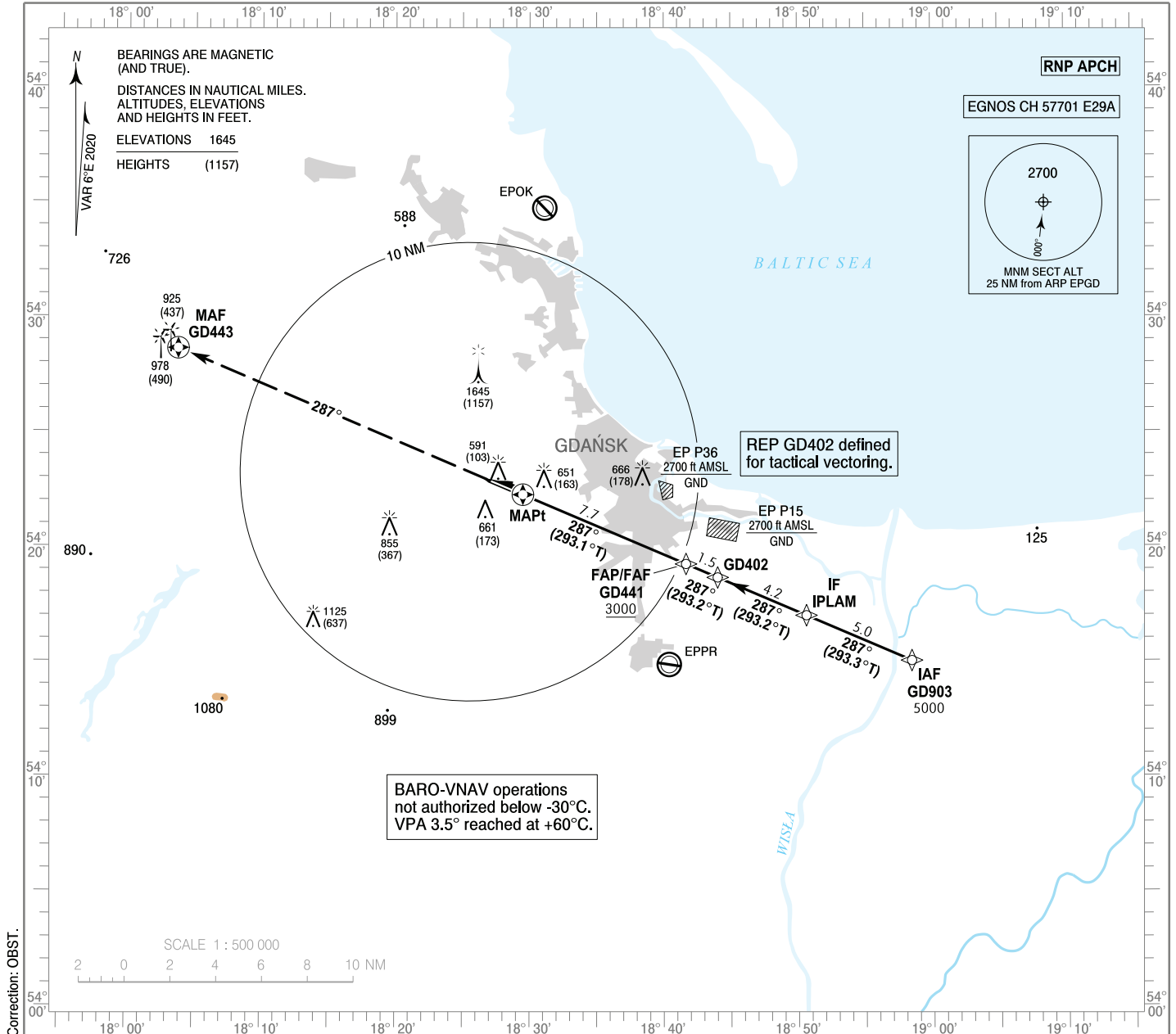
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	GD
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	137.6

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

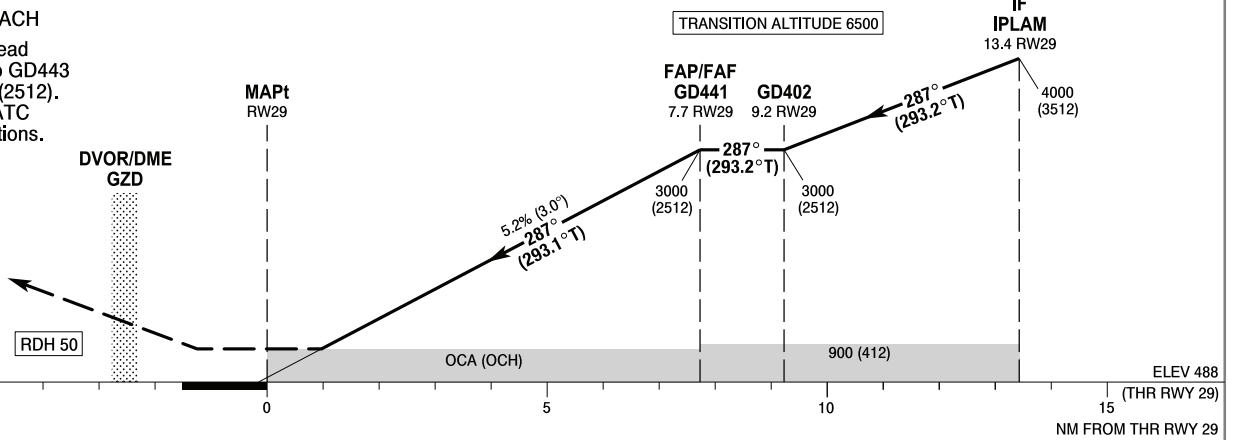
**GDĄŃSK Lech Walesa
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead on course 287° to GD443 climbing to 3000 (2512). At 3000 contact ATC for further instructions.



SCALE 1 : 250 000

OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 7.7 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	688 (200)	700 (212)	708 (220)	719 (231)	Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2 : 54	2 : 35
LNAV / VNAV	740 (252)		740 (252)	740 (252)	750 (262)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
LNAV	850 (362)		850 (362)	850 (362)	850 (362)			Final approach distance/altitude (height)					
Circling *		960 (472)	990 (502)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	6	5	4	3	2		
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2450 (1962)	2140 (1652)	1820 (1332)	1500 (1012)	1180 (692)		

**GDAŃSK Lech Walesa
 RNP
 RWY 29 (CAT A/B/C/D)**

EPGD RNP RWY 29 FROM GD903

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	GD903	-	-	-	-	5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	IPLAM	-	287 (293.34)	5.00	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	GD402	-	287 (293.23)	4.21	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	GD441	-	287 (293.15)	1.50	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW29	Y	287 (293.12)	7.73	-	@538 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
006	CF	GD443	Y	287 (293.11)	16.33	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
GD903 (IAF)	54 15 02.5 N	018 58 26.7 E
IPLAM (IF)	54 17 00.8 N	018 50 37.0 E
GD402	54 18 40.1 N	018 44 00.7 E
GD441 (FAP/FAF)	54 19 15.4 N	018 41 39.4 E
RW29 (MAPt)	54 22 16.6 N	018 29 30.2 E
GD443 (MAF)	54 28 37.8 N	018 03 45.3 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPGD RNP RWY 29	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPGD
Runway:	29
Runway Direction:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E29A
LTP/FTP Latitude:	542216.5600N
LTP/FTP Longitude:	0182930.1800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	178.4
FPAP Latitude:	542252.4660N
Delta FPAP Latitude (seconds):	35.9060
FPAP Longitude:	0182704.8435E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-145.3365
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	56
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 04 07 10 05 1D 00 00 01 39 32 05 E0 67 55 17 88 8F EF 07 F8 1A 84 18 01 8F 90 FB F4 01 2C 01 64 07 C8 AF B0 B7 F5 63
Calculated CRC Value	B0B7F563

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	GD
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	148.9

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
KRAKÓW/Balice CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495926N 0193541E 500413N 0200056E 500506N 0200217E 500904N 0200034E 501009N 0194635E 500759N 0193620E 500417N 0193107E 500121N 0193219E 495926N 0193541E	2300 ft GND	D	KRAKÓW WIEŻA 123.255 MHz PL KRAKÓW TOWER 123.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPKK AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPKK AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	NIL	NIL	H24	NIL
		126.975			H24	
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	126.530	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	112.800	NIL	NIL	H24	NIL
		126.130			H24	
TWR	KRAKÓW DELIVERY	121.980	NIL	NIL	1000-2100 (0900-2000)	NIL
TWR	KRAKÓW GROUND	118.105	NIL	NIL	H24	NIL
TWR KRAKÓW	KRAKÓW WIEŻA KRAKÓW TOWER	123.255	NIL	NIL	H24	NIL

EPKK AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPKK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

EPKK AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPKK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

■ TWY Z1, TWY Z2, TWY W3 oraz fragment TWY G są niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa częściowo niewidoczna z TWR.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU KRAKÓW/ BALICE

■ Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice uruchamia stanowisko KRAKÓW GROUND pracujące na częstotliwości 118,105 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

"GROUND is operating on frequency 118.105" lub

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

■ Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice między godzinami 0600 - 2200 (0500 -2100) UTC¹⁾ w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko KRAKÓW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,980 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

W czasie pracy operacyjnej stanowiska GROUND i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

2.1.1. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

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

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

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

2.1.2. WYDAWANIE ZEZWOLENIA NA LOT - DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

1 ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY Z1, TWY Z2, TWY W3 and portion of TWY G are invisible from TWR.

APN partially invisible from TWR.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2 ATC PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW/BALICE AERODROME

ATC service of KRAKÓW/Balice aerodrome opens KRAKÓW GROUND position, operating on 118.105 MHz frequency, after entering the following information in ATIS:

"GROUND is operating on frequency 118.105" or

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

ATC service of KRAKÓW/Balice aerodrome opens KRAKÓW DELIVERY position during peak traffic periods between 0600 and 2200 (0500 and 2100) UTC¹⁾, operating on 121.980 MHz frequency, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

The procedures and regulations of GROUND and DELIVERY operation are specified below.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

2.1.1. RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up the flight crew shall contact on frequency provided in ATIS in order to obtain 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.

2.1.2. DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2880	2880	3200	3200	NIL
08	2140	2140	2460	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY N
26	3200	3200	3200	2880	NIL
26	2454	2454	2454	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY S

Uwagi	Remarks
08) Brak świateł SWY. Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.OO5 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	08) No SWY lights. 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
EPKT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	65	NIL
26	ALPA-ATA, CAT. II	900 m LIH	DTHR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN Kolor/ Colour
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL
26	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-320 m: R FM 320-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL

10	Uwagi	1. Dla RWY 08 brak świateł SWY. 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT, TDZ LGT oraz APCH LGT są wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED). 1. No SWY lights at RWY 08. 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT, TDZ LGT and APCH LGT are equipped with light emitting diode (LED) lights.
	Remarks	

EPKT AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE
EPKT AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	NIL
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPKT 2-1. LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPKT 2-1.
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania TWY edge and centre line lighting	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). 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 Secondary power supply/Switch over time	Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 SEC). Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 SEC).
5	Uwagi Remarks	TWY posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED). TWYs light units are equipped with light emitting diode (LED) lights.

EPKT AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPKT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	NIL
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) TLOF and/or FATO elevation (ft)	NIL
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Azymuty geograficzne FATO TRUE BRGs of FATO	NIL
5	Rozporządzalne długości deklarowane Declared distances available	NIL
6	Światła podejścia i światła FATO 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
EPKT AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
KATOWICE/Pyrzowice CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 503140N 0184607E 503408N 0190117E 503411N 0191021E 503131N 0192146E 502550N 0192202E 502414N 0190617E 502410N 0190041E 502524N 0184627E 503140N 0184607E	2300 ft GND	D	KATOWICE WIEŻA 129.255 MHz PL KATOWICE TOWER 129.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPKT AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPKT AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	NIL	NIL	H24	NIL
		126.975			H24	
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	120.230	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	KATOWICE DELIVERY	124.080	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	KATOWICE GROUND	121.805	NIL	NIL	H24	NIL
TWR KATOWICE	KATOWICE WIEŻA KATOWICE TOWER	129.255	NIL	NIL	H24	NIL

EPKT AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPKT AD 2.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 26 (06°E/APR 22) CAT II 4 / E	IKTO	109.900 MHz	H24	502833.8N 0190320.3E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS GP 26	-	333.800 MHz	H24	502837.4N 0190542.8E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°
DME 26	IKTO	CH 36X	H24	502837.4N 0190542.8E	1000 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (06°E/APR 22)	KAX	114.800 MHz CH 95X	H24	502839.7N 0190506.4E	1000 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).

EPKT AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA
EPKT AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Służba ATC lotniska Katowice - Pyrzowice uruchamia dodatkowe stanowiska KATOWICE DELIVERY pracujące na częstotliwości 124,080 MHz oraz KATOWICE GROUND pracujące na częstotliwości 121,805 MHz w zależności od potrzeb ruchowych. Polecenie nawiązania łączności z kolejnym stanowiskiem wraz z częstotliwością na jakiej pracuje, załoga uzyskuje od stanowiska z którym nawiązała łączność. Częstotliwość stanowiska, z którym załoga powinna nawiązać pierwszy kontakt przed lotem, jest umieszczona w komunikacie ATIS. Na przykład:
"GROUND operating on frequency 121.805" lub "DELIVERY operating on frequency 124.080".

1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność na częstotliwości podanej w ATIS 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.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, KATOWICE WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T0 - 1 minuta (określony standard)
- T1 - 5 minut (określony standard)
- T2 - 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

1 ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

ATC service of Katowice - Pyrzowice aerodrome opens additional positions KATOWICE DELIVERY operating on 124.080 MHz frequency and KATOWICE GROUND operating on 121.805 MHz frequency depending on traffic needs. The crew is instructed to establish communication with the next position, together with the frequency on which it operates, by the position with which they have established communication.

Frequency of the position with whom the crew shall establish first contact before a flight is included in ATIS message. For example:

"GROUND operating on frequency 121.805" or "DELIVERY operating on frequency 124.080".

1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

1.1.1 RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS 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.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, KATOWICE TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T0 - 1 minute (defined standard)
- T1 - 5 minutes (defined standard)
- T2 - 1 minute (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

2 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

2.1. Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez zarządzającego lotniskiem we współpracy z TWR KATOWICE.

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 TWR KATOWICE (częstotliwość 129,255 MHz) lub KATOWICE GROUND (częstotliwość 121,805 MHz).

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 TWR KATOWICE.

2.2. 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) – na TWY H1;
- d. Stanowisko nr 40 – na TWY F, E1, E0.

Dopuszcza się przejęcie odpowiedzialności w innym miejscu pola manewrowego, jeśli tak ustalono z kontrolerem TWR KATOWICE (np. w razie konieczności kołowania po RWY za samochodem FOLLOW ME).

W odniesieniu do statku powietrznego kołującego po polu manewrowym za pojazdem FOLLOW ME – TWR KATOWICE odpowiada za utrzymanie uporządkowanego ruchu lotniczego. Za zapobieganie kolizjom z przeszkodami i innymi obiektami odpowiada kierujący pojazdem FOLLOW ME oraz dowódca statku powietrznego.

Punkty przejścia odpowiedzialności od kierującego pojazdem FOLLOW ME przez kontrolera TWR KATOWICE. 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;

2 APRON MANAGEMENT SERVICE

2.1. 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) or KATOWICE GROUND (frequency 121.805 MHz).

Taxiing to parking position with a properly marked FOLLOW ME car and signals given by the marshaller.

Taxiing out of parking position with a properly marked FOLLOW ME vehicle on request of the aircrew or KATOWICE TWR.

2.2. 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 car on RWY).

With regard to the aircraft taxiing on the manoeuvring 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. Stanowisko nr 40 – po wykołowaniu ze stanowiska.

e. Stand No 40 - after being shifted from the stand.

UWAGA:

Do chwili przejścia odpowiedzialności przez TWR KATOWICE, 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.

3 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

3.1 STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA

Wyznaczono następującą standardową trasę kołowania: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. Trasa posiada ograniczenia w korzystaniu:

1. TWY N - w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) może być wykorzystywana tylko do zjazdu z RWY,
2. TWY E2-E3 (na wysokości stanowisk 16-23) – dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie.

3.2 INNE OGRANICZENIA W KOŁOWANIU

TWY H1, U - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B ICAO) włącznie.

TWY A - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie.

Pozostałe TWY posiadają parametry kodu E ICAO. Dozwolone kołowanie samolotów kodu F ICAO zgodnie z procedurą w pkt 2.20.4.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY.

Dyżurny operacyjny portu Lotniczego informuje TWR KATOWICE o możliwości wykonania bezpiecznego kołowania po odcinku TWY, niewidocznym z wieży kontroli lotniska.

4 OPERACJE SAMOLOTÓW O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH

4.1. 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: AN-225, AN-124, A-380, Lockheed C5 są dopuszczalne, pod warunkami opisanymi poniżej.

4.2. Samoloty o literze kodu F ICAO mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (dyżurny operacyjny portu - e-mail: dop@gtl.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPKT jako zapasowe.

REMARK:

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.

3 TAXIING PROCEDURES

3.1 STANDARD TAXIING ROUTE

The following standard taxiing route has been established: TWYs L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. The use of the route is restricted:

1. TWY N - during the low visibility procedures (LVP), may only be used to exit the runway,
2. TWY E2-E3 section (on stands 16-23) taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

3.2 OTHER RESTRICTIONS IN TAXIING

TWYs H1, U - taxiing is restricted to aeroplanes with a wingspan up to 24 m (ICAO Code B) inclusive.

TWY A - taxiing is restricted to aeroplanes 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 2.20.4.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings.

The Airport Duty Officer advises KATOWICE TWR about the safety of taxiing on parts of a TWY normally not visible from the TWR.

4 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

4.1. Katowice - Pyrzowice aerodrome is of code 4E ICAO. RWY and TWYs are adapted for aeroplanes 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 aeroplanes: AN-225, AN-124, A-380, Lockheed C5 are allowed under the conditions described below.

4.2. ICAO code F aeroplanes can operate after receiving prior permission from the aerodrome operator (Airport Duty Officer - e-mail: dop@gtl.com.pl). Prior permission is not required for aircraft in emergency situations or aircraft with EPKT as an alternate aerodrome.

4.3. 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.

4.4. Światła krawędziowe na progu THR 26 oraz THR 08 są światłami zagłębionymi.

UWAGA:

1. oznakowanie poziome linii zawrotu na końcu RWY 08 jest przeznaczone dla samolotów kodu E ICAO;
2. oznakowanie poziome zawrotu na końcu RWY 26 jest przeznaczone dla samolotów kodu D ICAO

Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.

4.5. 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.

4.6. 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.

5 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

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

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

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

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

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą dyżurnego operacyjnego portu.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich używanych drzwi pasażerskich i po poinformowaniu RFFS.

6 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej. Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku Katowice - Pyrzowice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania jego na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.

4.3. It is recommended that code F aeroplanes, after landing on RWY 26, take TWY L. After landing on RWY 08 aircraft can take TWY S or TWY T.

4.4. The edge lights of THR 26 and THR 08 are inset lights.

REMARK:

1. backtrack marking lines on end of RWY 08 are designed for ICAO code E aeroplanes;
2. backtrack marking lines on end of RWY 26 are designed for ICAO code D aeroplanes.

For aeroplanes 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.

4.5. 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 aeroplanes.

4.6. Crews of four-engine aeroplanes 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.

5 PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

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

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

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

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

The fueling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at all used passenger doors and after informing RFFS.

6 OTHER RESTRICTIONS

Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the ground handling agent's representative.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Air carriers should ensure that the handling agent at Katowice - Pyrzowice aerodrome has a towbar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the ground handling agent.

7 PROCEDURY DLA OPERACJI W WARUNKACH ZIMOWYCH

1. Lotnisko EPKT jest czynne i dostępne przez H24 niezależnie od pory roku. Dyżurny operacyjny portu prowadzi stały nadzór nad utrzymaniem w gotowości techniczno-operacyjnej nawierzchni lotniskowych niezbędnych do wykonywania operacji lotniczych.
2. Dyżurny operacyjny portu na podstawie prowadzonych inspekcji pola ruchu naziemnego, danych z AWOS, ICE ALERT, ostrzeżeń meteorologicznych prowadzi analizę wpływu warunków atmosferycznych na płynność i bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych.
3. Dyżurny operacyjny portu podejmuje decyzje o rozpoczęciu i zakończeniu odśnieżania lub prowadzenia działań mających na celu zapobieganie oblodzeniu nawierzchni.
4. Jeżeli droga startowa jest w całości lub w części zanieczyszczona przez stojącą wodę, śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron lub jest mokra w związku czyszczeniem lub usuwaniem śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu, dyżurny operacyjny portu sporządza raport o stanie drogi startowej (RCR) oraz rozpowszechnia go poprzez wysłanie depeszy SNOWTAM do NOF, wprowadzenie raportu RCR do ATIS oraz powiadomienia kontrolera TWR poprzez łączność naziemną TETRA.
5. Warunki panujące na nawierzchniach pola ruchu naziemnego publikowane są w SNOWTAM, a wszelkie zmiany stanu nawierzchni raportowane bez zbędnej zwłoki. W sytuacji szybko zmieniających się warunków atmosferycznych dyżurny operacyjny portu w pierwszej kolejności podaje korektę warunków do kontrolera TWR, następnie wpisuje nowe warunki do ATIS i zgłasza do publikacji nowy SNOWTAM.
6. Zasady publikowania SNOWTAM zawiera AD 1.2.2.
7. Informacje na temat zgłoszeń załóg statków powietrznych do warunków na nawierzchniach pola ruchu naziemnego kontroler TWR zgłasza do dyżurnego operacyjnego portu, który po weryfikacji warunków na nawierzchniach dysponuje sprzętem do odśnieżania.
8. Ruch pojazdów uczestniczących w odśnieżaniu nawierzchni w polu ruchu naziemnego lotniska koordynowany jest przez służby lotniskowe pozostające na łączności z kontrolerem TWR poprzez łączność naziemną TETRA.
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.

7 WINTER OPERATION PROCEDURES

1. EPKT aerodrome is open and accessible H24, regardless of the season. The Airport Duty Officer constantly supervises the maintenance of the technical and operational readiness of the airport pavements necessary for air operations.
2. The Airport Duty Officer, on the basis of inspections of the movement area, data from AWOS, ICE ALERT, and meteo warnings, conducts an analysis of the impact of atmospheric conditions on the fluidity and safety of air operations.
3. The Airport Duty Officer makes decisions on the commencement and termination of snow removal or activities aimed at preventing icing of the surface.
4. If the runway is wholly or partially contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet in connection with the cleaning or removal of snow, slush, ice or frost, the Airport Duty Officer shall prepare a runway condition report (RCR) and disseminates it by sending a SNOWTAM message to the NOF, entering the RCR report into ATIS and notifying the TWR controller via TETRA ground communication.
5. The conditions on the surfaces of the movement area are published in SNOWTAM, and all changes in the condition of the surface are reported without undue delay. In a situation of rapidly changing weather conditions, the Airport Duty Officer first submits the correction of conditions to the TWR controller, then enters the new conditions to ATIS and submits a new SNOWTAM for publication.
6. The rules for publishing SNOWTAM are included in AD 1.2.2.
7. Information on the reports of aircraft crews to the conditions on the surfaces of the movement area is reported by the TWR controller to the Airport Duty Officer which, after verifying the conditions on the surfaces, has snow removal equipment.
8. The movement of vehicles participating in snow removal from the surface in the airport ground movement area is coordinated by the airport services remaining in communication with the TWR controller through the TETRA ground communication.
9. 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.

8 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 minut 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.

9 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;

8 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 aeroplane type.
5. De-icing/anti-icing of aeroplanes may be carried out with running aeroplanes 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.

9 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.

- 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.

4. Odstępstwa.

Uzyskanie zgody, o której mowa w punkcie 2 nie jest wymagane dla:

- statków powietrznych lotnictwa wojskowego i państwowego, za wyjątkiem operacji o statusie HEAD/STATE;
- lotów ratowniczych;
- zagrożonych statków powietrznych lądujących w trybie awaryjnym.

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. Dodatkowe informacje

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

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. Exemptions.

The approval referred to in point 2 is not required for:

- military and state aircraft except for HEAD/STATE operations;
- rescue flights;
- aircraft in distress carrying out an emergency landing.

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 EPKT AD 2.21 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.

1 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC 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:

- na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

All engine checks to be carried out with special caution and only with approval of the Airport Duty Officer and ATC.

Engine checks requiring the use of greater power settings than idle to be carried out in a place designated by the Airport Duty Officer.

1 CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

The aim 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:

- at and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

EPKT AD 2.22 PROCEDURY LOTU EPKT AD 2.22 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 .

1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KATOWICE WIEŻA.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KATOWICE WIEŻA (129,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.

2 PROCEDURA DLA LOTÓW IFR

2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

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.

2.1.2 ZALECANA PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.1.4 ZALECANA PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Ustawić transponder na kod 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.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	501553N 0192605E	Bukowno Bukowno
CHARLIE	503725N 0185010E	Koszęcin Koszęcin
GOLF	502413N 0190318E	Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec Rogoźnik - water reservoir - eastern end
HOTEL	501905N 0191414E	Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94 Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94
INDIA	500900N 0193800E	Krzeszowice - kopalnia na północ od miasta Krzeszowice - mine, north of the city
JULIETT	504018N 0191218E	Poraj - sztuczne jezioro Poraj - artificial lake

1 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 PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

2.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

2.1.1 PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.2 RECOMMENDED PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID

Set the transponder to code 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.

2.1.3 PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.4 RECOMMENDED PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to code 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.

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

3.1. List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KATOWICE/Pyrzowice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
NOVEMBER	502950N 0190445E	Zendek - kościół Zendek - church
TANGO	502114N 0185159E	Bytom Karb - skrzyżowanie dróg E40 i 94 Bytom Karb - intersection of roads E40 and 94
WHISKEY	503500N 0190330E	Woźniki - skrzyżowanie Woźniki - intersection
X-RAY	502714N 0190453E	Pyrzowice - węzeł dróg S1 i 913 Pyrzowice - intersection of roads S1 and 913

3.1.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- 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;
- b. Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska 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.

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.

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.

3.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

3.2.1. Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KATOWICE/Pyrzowice, wlot do CTR KATOWICE/Pyrzowice jest zabroniony.

3.2.2. Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

- a. w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** poprzez punkt **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;
 - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
 - po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze

3.1.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

- 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. If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

REMARK:

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.

3.1.2. 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.

3.1.3. Take-off 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.

3.2 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHTS

3.2.1. If radio communication fails before reaching the KATOWICE/Pyrzowice CTR, entry is forbidden.

3.2.2. If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR, the crew shall:

- a. during arrival and approaching from the northern side of the aerodrome::
- make an arrival to **NOVEMBER** point via **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;
 - show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
 - after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
 - after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
 - if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **NOVEMBER** point for 5 minutes and then execute the shortest

podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b. w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **X-RAY** poprzez punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **X-RAY** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **X-RAY** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

3.3 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

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

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

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

possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

b. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an arrival to **X-RAY** point via **GOLF** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **X-RAY** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **X-RAY** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

3.3 SPECIAL VFR FLIGHTS

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

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

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

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

4 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

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.

5 PROCEDURY Z OGRANICZONĄ WIDZIALNOŚCIĄ (LVP)

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.

5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

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.

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.

5.2.3. Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

5.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

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".

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.

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.

5.3.4. Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 26. Na prośbę załogi statku powietrznego lub w związku z bieżącą sytuacją operacyjną TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

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.

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.

6 LOTY TECHNICZNE

Loty techniczne w CTR KATOWICE/Pyrzowice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KATOWICE.

Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

5.1. 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.

5.2 Criteria for the initiation and termination of LVP

5.2.1. 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.

5.2.2. 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.

5.2.3. 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.

5.3 Description of Low Visibility Operations (LVP)

5.3.1. 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".

5.3.2. 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.

5.3.3. 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.

5.3.4. 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.

5.3.5. Taxiing behind FOLLOW ME is required from stop bar to parking position and for the opposite direction. Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME when RVR is not less than 350 m. Assistance of FOLLOW ME is required on other taxiways when RVR falls below 550 m.

5.3.6. 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.

6 TECHNICAL FLIGHTS

Technical flights within the KATOWICE/Pyrzowice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

EPKT AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE

EPKT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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 (myszół, 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.

2 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	502833.44N	0190610.00E	36	502827.85N	0190401.93E	71	502825.98N	0190509.10E
2	502833.43N	0190613.30E	37	502827.53N	0190400.76E	72	502821.67N	0190509.06E
3	502832.80N	0190615.35E	38	502827.41N	0190359.50E	73	502820.73N	0190508.43E
4	502831.43N	0190616.14E	39	502826.47N	0190358.96E	74	502820.76N	0190509.62E
5	502829.02N	0190616.12E	40	502827.18N	0190400.09E	75	502826.87N	0190509.68E
6	502828.21N	0190615.82E	41	502827.31N	0190400.57E	76	502827.26N	0190511.06E
7	502827.55N	0190615.01E	42	502827.39N	0190401.08E	77	502827.21N	0190535.05E
8	502820.60N	0190601.08E	43	502827.41N	0190401.59E	78	502827.75N	0190537.16E
9	502820.35N	0190600.40E	44	502827.39N	0190409.08E	79	502829.06N	0190538.09E
10	502820.25N	0190559.63E	45	502828.46N	0190406.98E	80	502831.64N	0190538.10E
11	502820.30N	0190540.29E	46	502830.06N	0190407.97E	81	502832.90N	0190537.29E
12	502820.31N	0190536.02E	47	502833.07N	0190417.99E	82	502833.52N	0190535.37E

1 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;
- bevs 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, signaling 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 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRELINE 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)
13	502820.36N	0190511.01E		48	502833.68N	0190424.33E		83	502833.53N	0190531.71E
14	502820.37N	0190506.92E		49	502833.67N	0190428.36E		84	502826.77N	0190536.95E
15	502820.46N	0190429.12E		50	502820.53N	0190413.95E		85	502825.67N	0190538.00E
16	502820.46N	0190426.36E		51	502820.60N	0190414.09E		86	502821.96N	0190537.95E
17	502820.49N	0190415.74E		52	502820.81N	0190415.08E		87	502820.84N	0190538.62E
18	502820.49N	0190413.76E		53	502821.33N	0190415.26E		88	502820.85N	0190537.56E
19	502820.52N	0190400.96E		54	502825.36N	0190421.58E		89	502832.89N	0190538.92E
20	502821.00N	0190359.25E		55	502825.56N	0190422.23E		90	502833.51N	0190540.82E
21	502822.11N	0190358.54E		56	502825.56N	0190423.68E		91	502833.49N	0190545.34E
22	502825.48N	0190358.53E		57	502824.98N	0190423.94E		92	502828.04N	0190335.96E
23	502826.85N	0190357.64E		58	502825.28 N	0190423.12E		93	502828.09N	0190335.52E
24	502827.42N	0190355.51E		59	502825.42N	0190422.91E		94	502828.76N	0190335.24E
25	502827.46N	0190338.30E		60	502820.93N	0190428.14E		95	502828.30N	0190334.94E
26	502827.89N	0190336.37E		61	502820.92N	0190427.45E		96	502828.10N	0190334.22E
27	502829.40N	0190335.23E		62	502821.70N	0190427.92E		97	502828.13N	0190318.84E
28	502831.96N	0190335.26E		63	502824.80N	0190427.94E		98	502827.97N	0190318.18E
29	502833.27N	0190336.25E		64	502826.05N	0190428.07E		99	502827.56N	0190317.91E
30	502833.77N	0190338.39E		65	502826.96N	0190427.52E		100	502827.14N	0190317.98E
31	502833.77N	0190341.36E		66	502827.36N	0190426.14E		101	502826.80N	0190317.49E
32	502833.71N	0190408.16E		67	502826.96N	0190428.64E		102	502827.12N	0190316.98E
33	502833.70N	0190411.33E		68	502827.35N	0190430.01E		103	502827.81N	0190316.98E
34	502832.80N	0190412.97E		69	502827.27N	0190507.09E		104	502828.03N	0190317.12E
35	502831.54N	0190412.05E		70	502826.89N	0190508.51E		105	502828.13N	0190317.46E

3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY

3 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	502830.65N	0190335.24E		S	502830.38N	0190401.93E		T	502827.14N	0190614.19E
N	502830.56N	0190409.34E		-	-	-		-	-	-

4 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC
OCZEKIWANIA4 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	502825.41N	0190428.00E	2E3	502820.48N	0190416.87E	2H3	502827.36N	0190425.05E
2A	502822.12N	0190427.92E	3E3	502820.47N	0190424.49E	1H4	502827.35N	0190431.14E
1B	502825.36N	0190358.53E	1F	502825.39N	0190537.99E	2H4	502827.27N	0190506.57E
1D	502825.28N	0190509.09E	2F	502822.25N	0190537.95E	1H5	502827.26N	0190511.99E
2D	502822.03N	0190509.06E	1H1	502828.10N	0190332.82E	2H5	502827.20N	0190534.79E
1E2	502820.45N	0190431.06E	1H2	502827.45N	0190340.35E	1T	502825.58N	0190611.07E
2E2	502820.37N	0190506.66E	2H2	502827.42N	0190355.12E	1U	502822.11N	0190416.49E
1E3	502820.49N	0190412.75E	1H3	502827.39N	0190409.54E	-	-	-

EPKT AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPKT AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
EPKT - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPKT 2 - 1
EPKT - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1)	AD 2 EPKT 4 - 1
EPKT - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1, 2 (DE-ICING), 3)	AD 2 EPKT 4 - 3
EPKT - AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO	AD 2 EPKT 5 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 08, RWY 26)	AD 2 EPKT 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 26)	AD 2 EPKT 7 - 1
EPKT - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPKT 8 - 1
EPKT - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPKT 8 - 5
EPKT - STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPKT 10 - 1
EPKT - STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPKT 10 - 5
EPKT - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS CAT II or LOC) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKT 12 - 1
EPKT - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKT 12 - 3
EPKT - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKT 12 - 5
EPKT - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKT 12 - 7
EPKT - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKT 12 - 11
EPKT - VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPKT 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

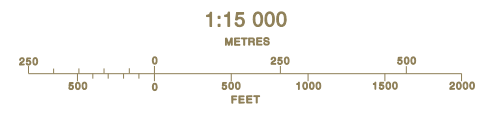
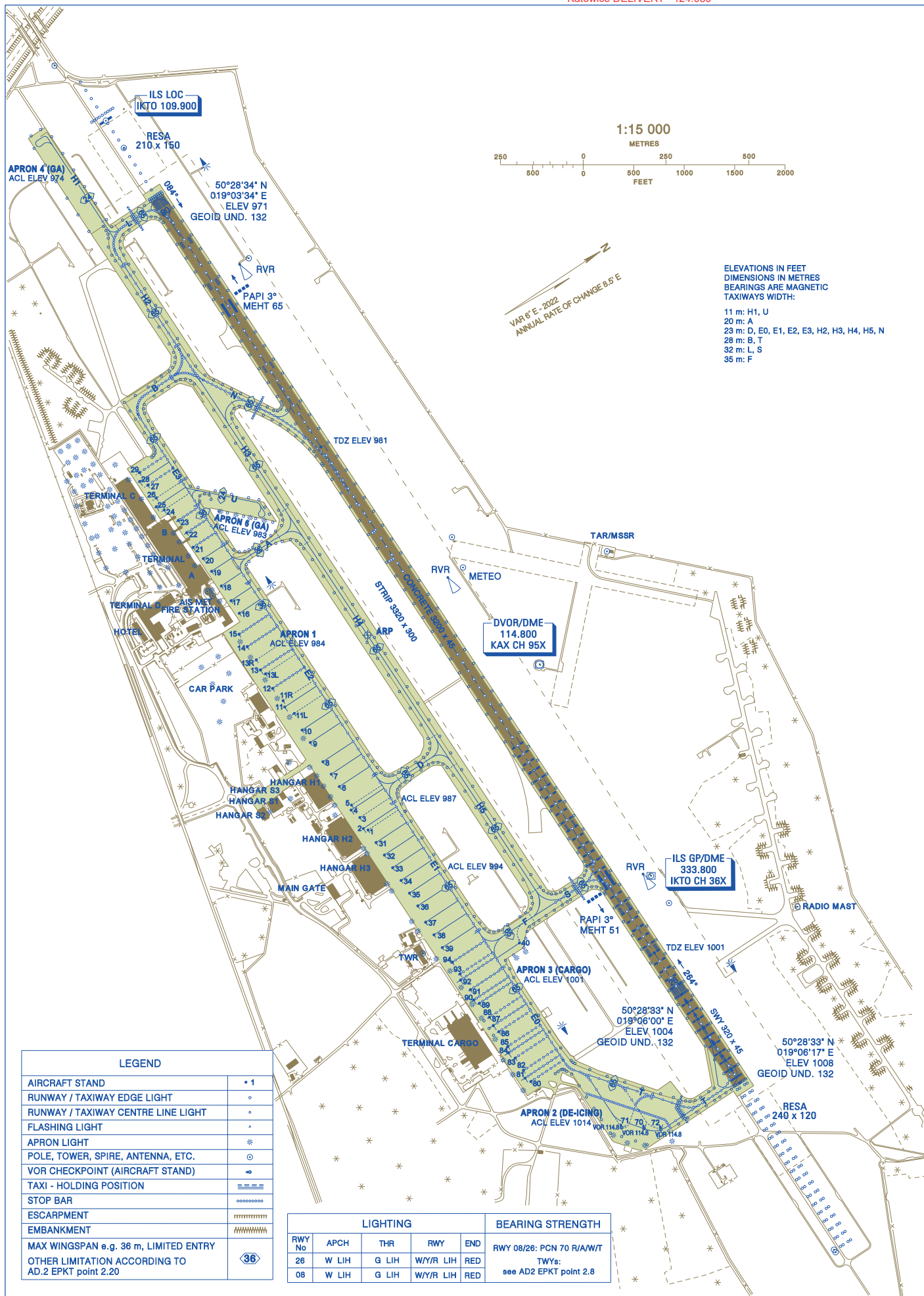
AERODROME CHART - ICAO

50°28'27" N
019°04'48" E

ELEV 1008 ft
GEOID UND. 132 ft

GROUND	
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230
Katowice DELIVERY	124.080

Katowice - Pyrzowice



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:
11 m: H1, U
20 m: A
23 m: D, E0, E1, E2, E3, H2, H3, H4, H5, N
28 m: B, T
32 m: L, S
35 m: F

VAR 6° E - 2022
ANNUAL RATE OF CHANGE 0.5° E

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	≡≡≡≡≡
ESCARPMENT	▨▨▨▨▨
EMBANKMENT	▨▨▨▨▨
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD.2 EPKT point 2.20	Ⓢ

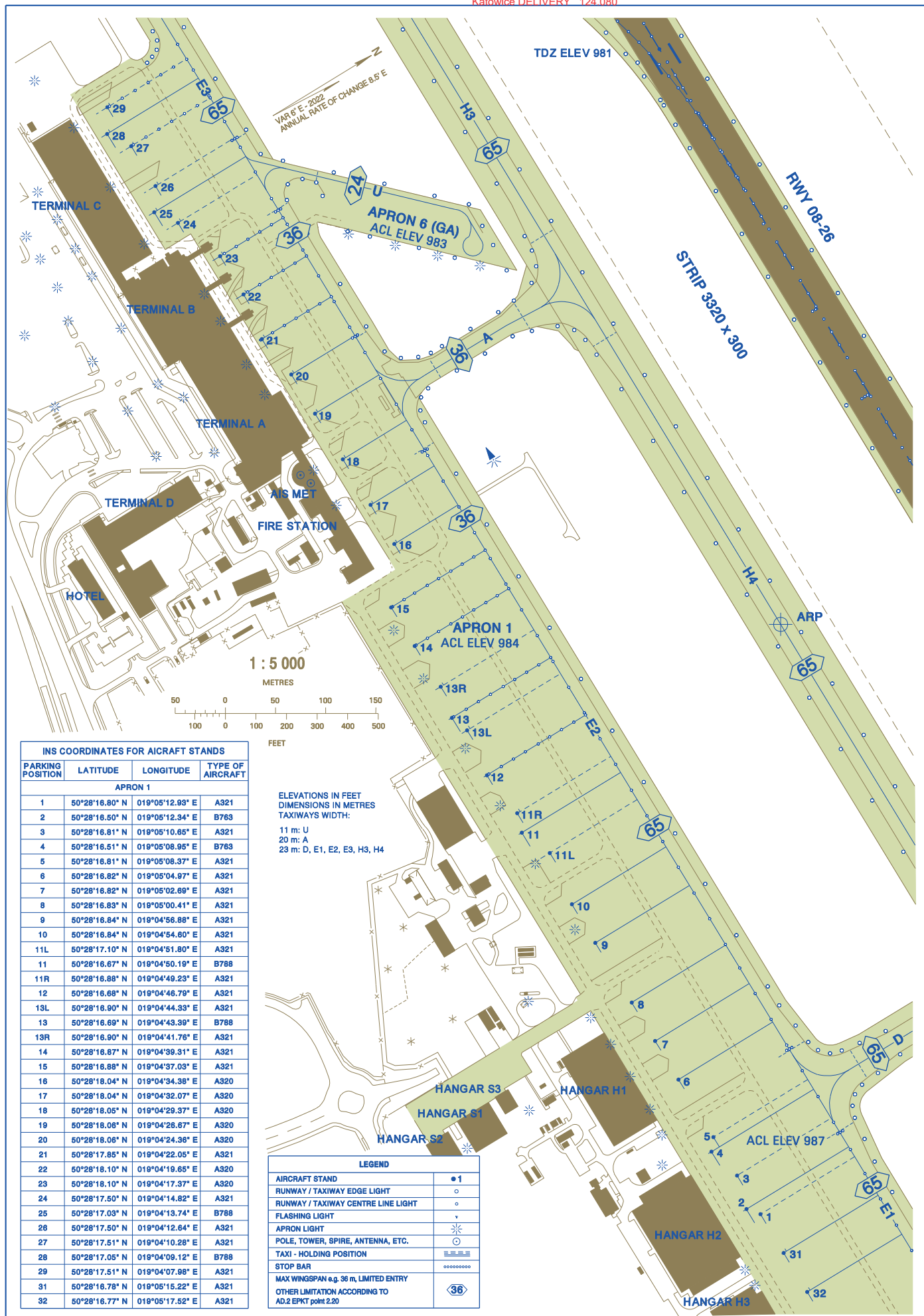
LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY 08/26: PCN 70 R/A/W/T	
26	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	TWYs:	
08	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	see AD2 EPKT point 2.8	

Hand Amdt correction:
Correction: Page number changed.
Correction: Conversion of altitude system to PL-EVRF2007-NH.

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

GROUND	
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255
ATIS	120.230
Katowice DELIVERY	124.080

Katowice - Pyrzowice

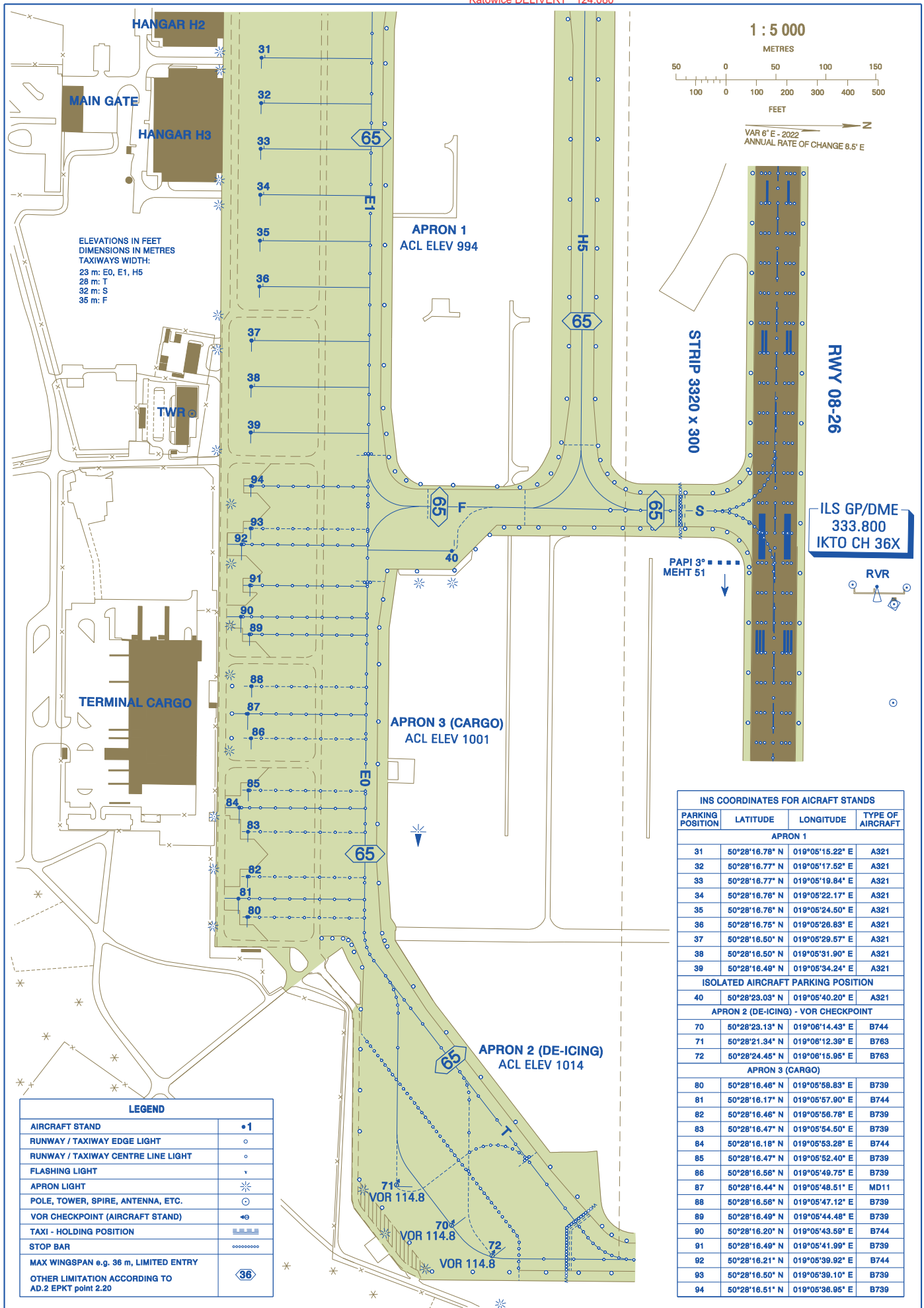


Hand Amdt correction:
Correction: Page number changed.
Correction: Conversion of altitude system to PL-EVRF2007-NH.

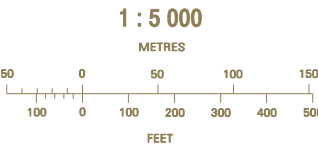
AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

GROUND
Katowice DELIVERY 121.805
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230
Katowice DELIVERY 124.080

Katowice - Pyrzowice



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
TAXIWAYS WIDTH:
23 m: E0, E1, H5
28 m: T
32 m: S
35 m: F



ILS GP/DME
333.800
IKTO CH 36X



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT 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°28'16.78" 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°28'16.58" N	019°05'49.75" E	B739
87	50°28'16.44" N	019°05'48.51" E	MD11
88	50°28'16.58" 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°05'38.95" E	B739

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	⊕

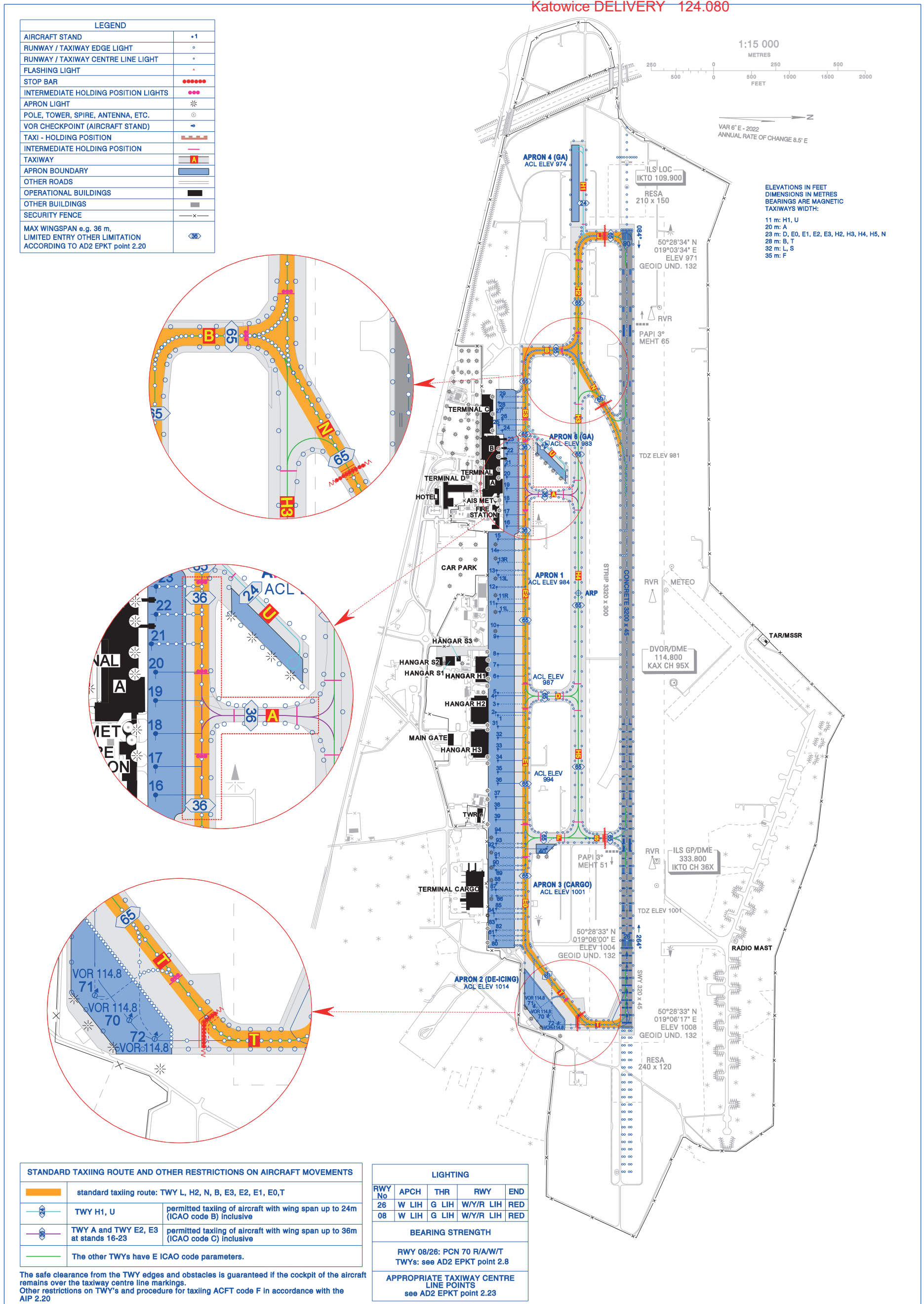
Hand Amdt correction: Correction: Page number changed. Correction: Conversion of altitude system to PL-EVR2007-NH.

**AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO**

50° 28' 27" N
019° 04' 48" E
ELEV 1008 ft
GEOID UND. 132 ft

Katowice DELIVERY 121.805
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230
Katowice DELIVERY 124.080

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	—x—
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD2 EPKT point 2.20	⊗

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:
11 m: H1, U
20 m: A
23 m: D, E0, E1, E2, E3, H2, H3, H4, H5, N
28 m: B, T
32 m: L, S
35 m: F

STANDARD TAXIING ROUTE AND OTHER RESTRICTIONS ON AIRCRAFT MOVEMENTS

	standard taxiing route: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T
	TWY H1, U permitted taxiing of aircraft with wing span up to 24m (ICAO code B) inclusive
	TWY A and TWY E2, E3 permitted taxiing of aircraft with wing span up to 36m (ICAO code C) inclusive
	The other TWYs have E ICAO code parameters.

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

Hand Amdt correction:
Correction: Page number changed.
Correction: Conversion of altitude system to PL-EVRF2007-NH.

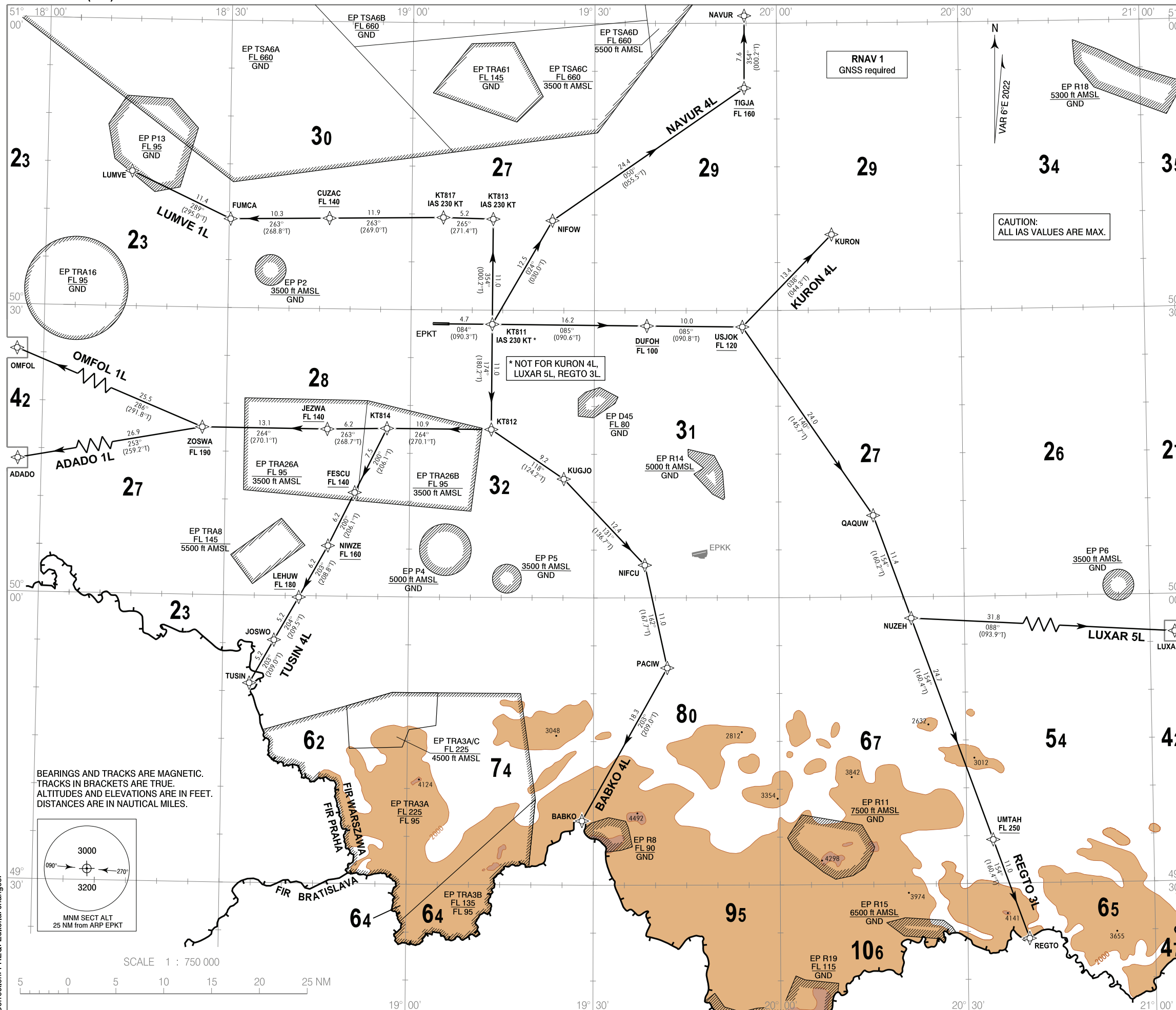
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY	124.080
Katowice GROUND	121.805
Katowice TOWER	129.255

Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08

ADADO 1L BABKO 4L KURON 4L LUMVE 1L LUXAR 5L
NAVUR 4L OMFOL 1L REGTO 3L TUSIN 4L



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profil restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: FREQ. Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08**
ADADO 1L BABKO 4L KURON 4L LUMVE 1L LUXAR 5L NAVUR 4L OMFOL 1L REGTO 3L TUSIN 4L
ADADO 1L
PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

BABKO 4L
PDG 7% REQUIRED UP TO PACIW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KUGJO	118 (124.2)	9.18	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	131 (136.7)	12.36	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

KURON 4L
PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	KURON	038 (044.3)	13.43	-	-	RNAV 1

LUMVE 1L
PDG 7% REQUIRED UP TO CUZAC

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT813	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT817	265 (271.4)	5.21	-	-230	RNAV 1
004	TF	CUZAC	263 (269.0)	11.90	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	FUMCA	263 (268.8)	10.34	-	-	RNAV 1
006	TF	LUMVE	289 (295.0)	11.44	-	-	RNAV 1

LUXAR 5L
PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

NAVUR 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	NIFOW	024 (030.0)	12.53	-	-	RNAV 1
003	TF	TIGJA	050 (055.5)	24.35	-FL160	-	RNAV 1
004	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	OMFOL	286 (291.8)	25.53	-	-	RNAV 1

REGTO 3L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
006	TF	UMTAH	154 (160.4)	24.67	+FL250	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	154 (160.4)	11.00	-	-	RNAV 1

TUSIN 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	FESCU	200 (206.1)	7.50	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	200 (206.1)	6.22	+FL160	-	RNAV 1
006	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	+FL180	-	RNAV 1
007	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-	-	RNAV 1
008	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
CUZAC	50 39 28.4 N	018 46 28.2 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
FUMCA	50 39 16.6 N	018 30 13.8 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KT811	50 28 32.2 N	019 13 17.9 E
KT812	50 17 32.9 N	019 13 14.1 E
KT813	50 39 31.5 N	019 13 21.7 E
KT814	50 17 35.1 N	018 56 14.0 E
KT817	50 39 39.3 N	019 05 10.2 E
KUGJO	50 12 24.3 N	019 25 04.7 E
KURON	50 37 54.0 N	020 08 53.0 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

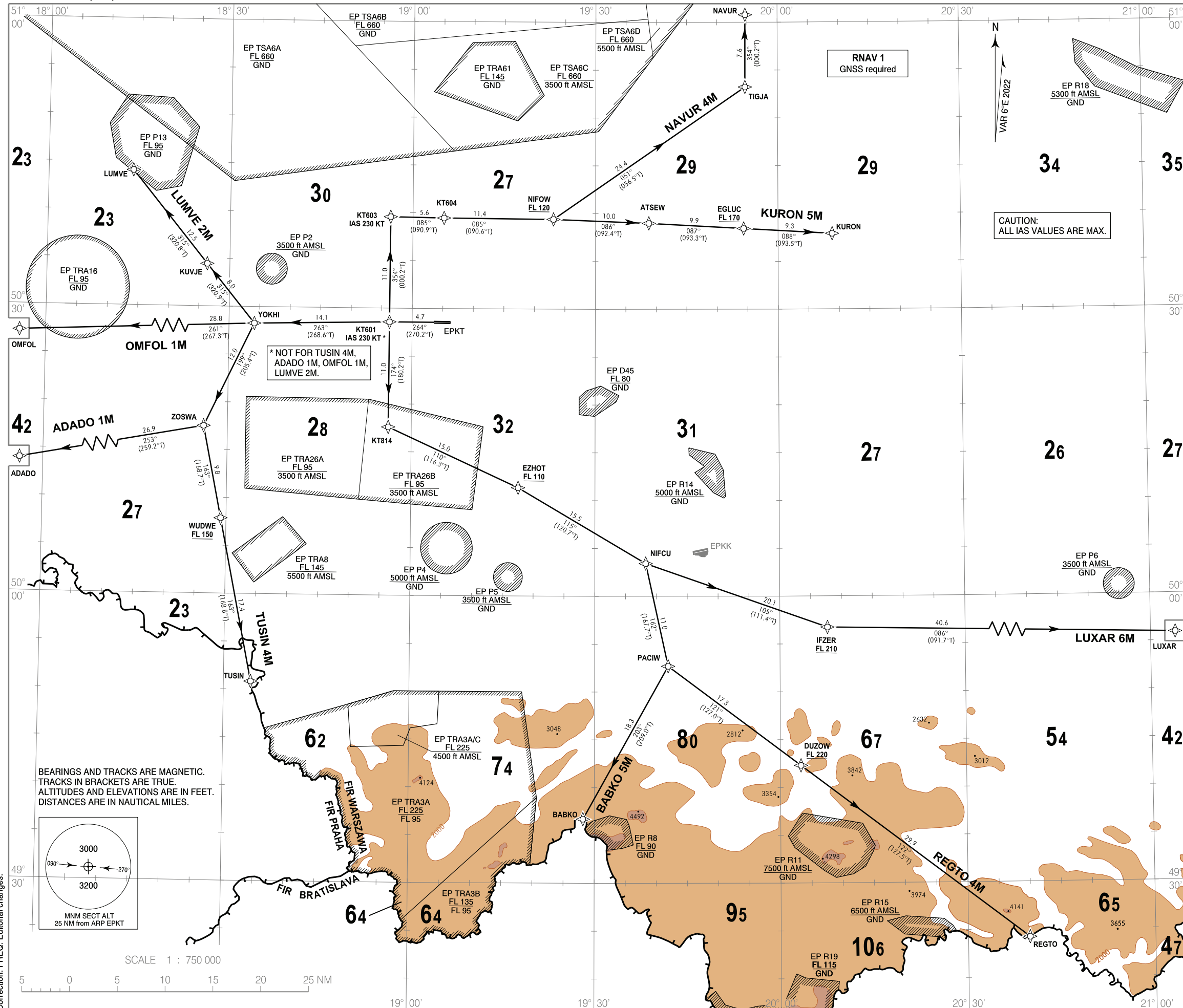
**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY	124.080
Katowice GROUND	121.805
Katowice TOWER	129.255

**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26**

ADADO 1M BABKO 5M KURON 5M LUMVE 2M LUXAR 6M
NAVUR 4M OMFOL 1M REGTO 4M TUSIN 4M



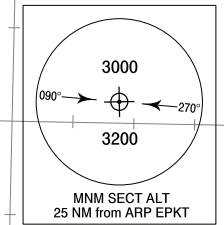
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000 unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26**
ADADO 1M BABKO 5M KURON 5M LUMVE 2M LUXAR 6M NAVUR 4M OMFOL 1M REGTO 4M TUSIN 4M
ADADO 1M
PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

BABKO 5M
PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

KURON 5M
PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	ATSEW	086 (092.4)	9.98	-	-	RNAV 1
006	TF	EGLUC	087 (093.3)	9.93	+FL170	-	RNAV 1
007	TF	KURON	088 (093.5)	9.27	-	-	RNAV 1

LUMVE 2M
PDG 7% REQUIRED UP TO LUMVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	KUVJE	315 (320.9)	7.95	-	-	RNAV 1
004	TF	LUMVE	315 (320.8)	12.48	-	-	RNAV 1

LUXAR 6M
PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	IFZER	105 (111.4)	20.14	+FL210	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	086 (091.7)	40.59	-	-	RNAV 1

NAVUR 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	TIGJA	051 (056.5)	24.35	-	-	RNAV 1
006	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO OMFOL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	OMFOL	261 (267.3)	28.78	-	-	RNAV 1

REGTO 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	DUZOW	121 (127.0)	17.34	+FL220	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	122 (127.5)	29.91	-	-	RNAV 1

TUSIN 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

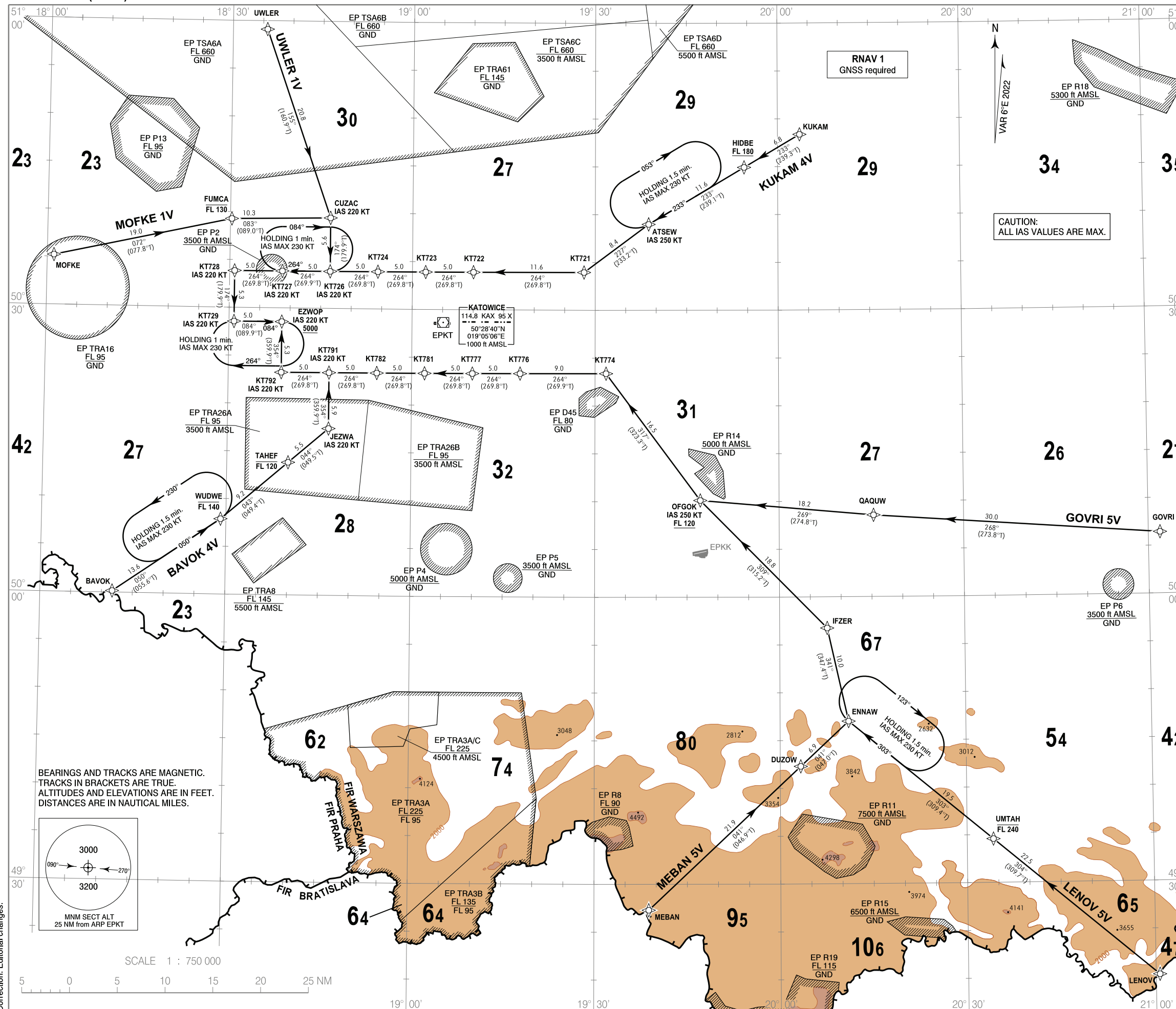
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	WUDWE	163 (168.7)	9.83	+FL150	-	RNAV 1
005	TF	TUSIN	163 (168.8)	17.37	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER27	50 28 33.8 N	019 03 34.5 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
KT601	50 28 34.4 N	018 56 17.2 E
KT603	50 39 33.7 N	018 56 20.5 E
KT604	50 39 28.6 N	019 05 06.8 E
KT814	50 17 35.1 N	018 56 14.0 E
KURON	50 37 54.0 N	020 08 53.0 E
EGLUC	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
EZHOT	50 11 19.3 N	019 17 28.9 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
YOKHI	50 28 16.4 N	018 34 09.5 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230



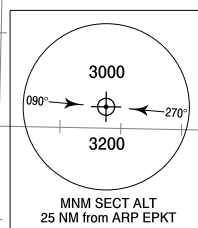
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08**
BAVOK 4V GOVRI 5V KUKAM 4V LENOV 5V MEBAN 5V MOFKE 1V UWLER 1V
BAVOK 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	-FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	044 (049.5)	5.51	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT791	354 (359.9)	5.85	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

GOVRI 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	OFGOK	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
005	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	+FL180	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT721	227 (233.2)	8.43	-	-	RNAV 1
005	TF	KT722	264 (269.8)	11.57	-	-	RNAV 1
006	TF	KT723	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT724	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT726	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

LENOV 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1

004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MEBAN 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MOFKE 1V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	FUMCA	072 (077.8)	19.00	-FL130	-	RNAV 1
003	TF	CUZAC	083 (089.0)	10.34	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

UWLER 1V

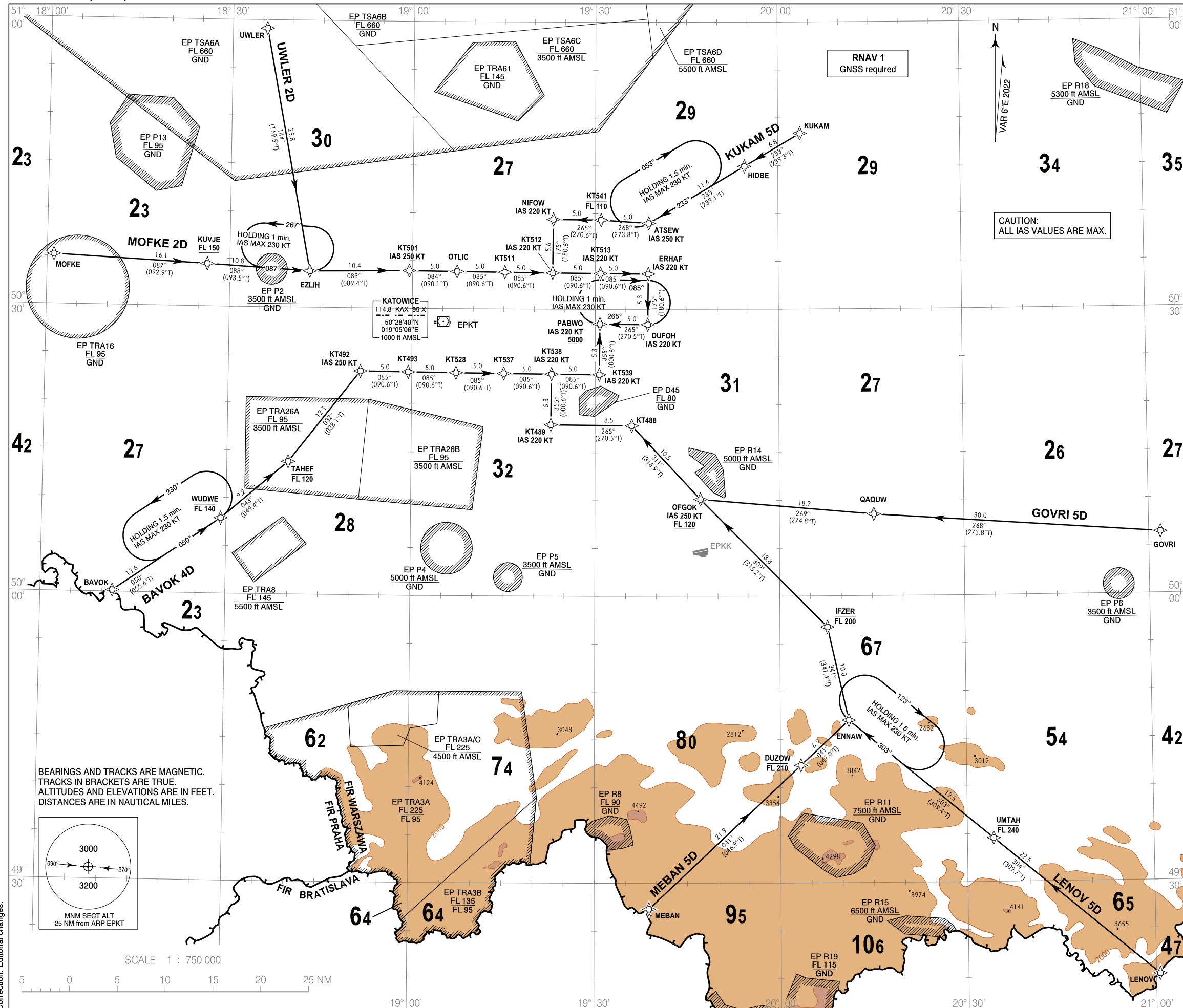
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	CUZAC	155 (160.9)	20.82	-	-220	RNAV 1
003	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
CUZAC	50 39 28.4 N	018 46 28.2 E
OFGOK	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZWOP	50 28 34.2 N	018 38 39.4 E
FUMCA	50 39 16.6 N	018 30 13.8 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
KT721	50 33 57.3 N	019 28 09.8 E
KT722	50 33 55.8 N	019 10 01.0 E
KT723	50 33 54.9 N	019 02 10.5 E
KT724	50 33 53.9 N	018 54 20.0 E
KT726	50 33 52.9 N	018 46 29.5 E
KT727	50 33 51.9 N	018 38 39.0 E
KT728	50 33 50.9 N	018 30 48.5 E
KT729	50 28 33.2 N	018 30 49.8 E
KT774	50 23 22.9 N	019 31 48.1 E
KT776	50 23 21.5 N	019 17 44.3 E
KT777	50 23 20.5 N	019 09 55.6 E
KT781	50 23 19.5 N	019 02 06.8 E
KT782	50 23 18.6 N	018 54 18.1 E
KT791	50 23 17.6 N	018 46 29.3 E
KT792	50 23 16.6 N	018 38 40.6 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

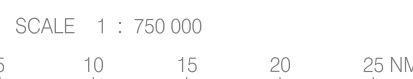
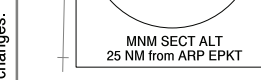
Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

- RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE**
1. Set transponder to 7600.
 2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
 3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.



**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26**
BAVOK 4D GOVRI 5D KUKAM 5D LENOV 5D MEBAN 5D MOFKE 2D UWLER 2D
BAVOK 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	-FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	KT492	032 (038.1)	12.11	-	-250	RNAV 1
005	TF	KT493	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT528	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT537	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT538	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

GOVRI 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	OFGOK	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
005	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

KUKAM 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	-	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT541	268 (273.8)	5.00	-FL110	-	RNAV 1
005	TF	NIFOW	265 (270.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT512	175 (180.6)	5.59	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

LENOV 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1

004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	256 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MEBAN 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MOFKE 2D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KUVJE	087 (092.9)	16.08	+FL150	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-	RNAV 1
004	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
005	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	DUF0H	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

UWLER 2D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
004	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
005	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUF0H	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

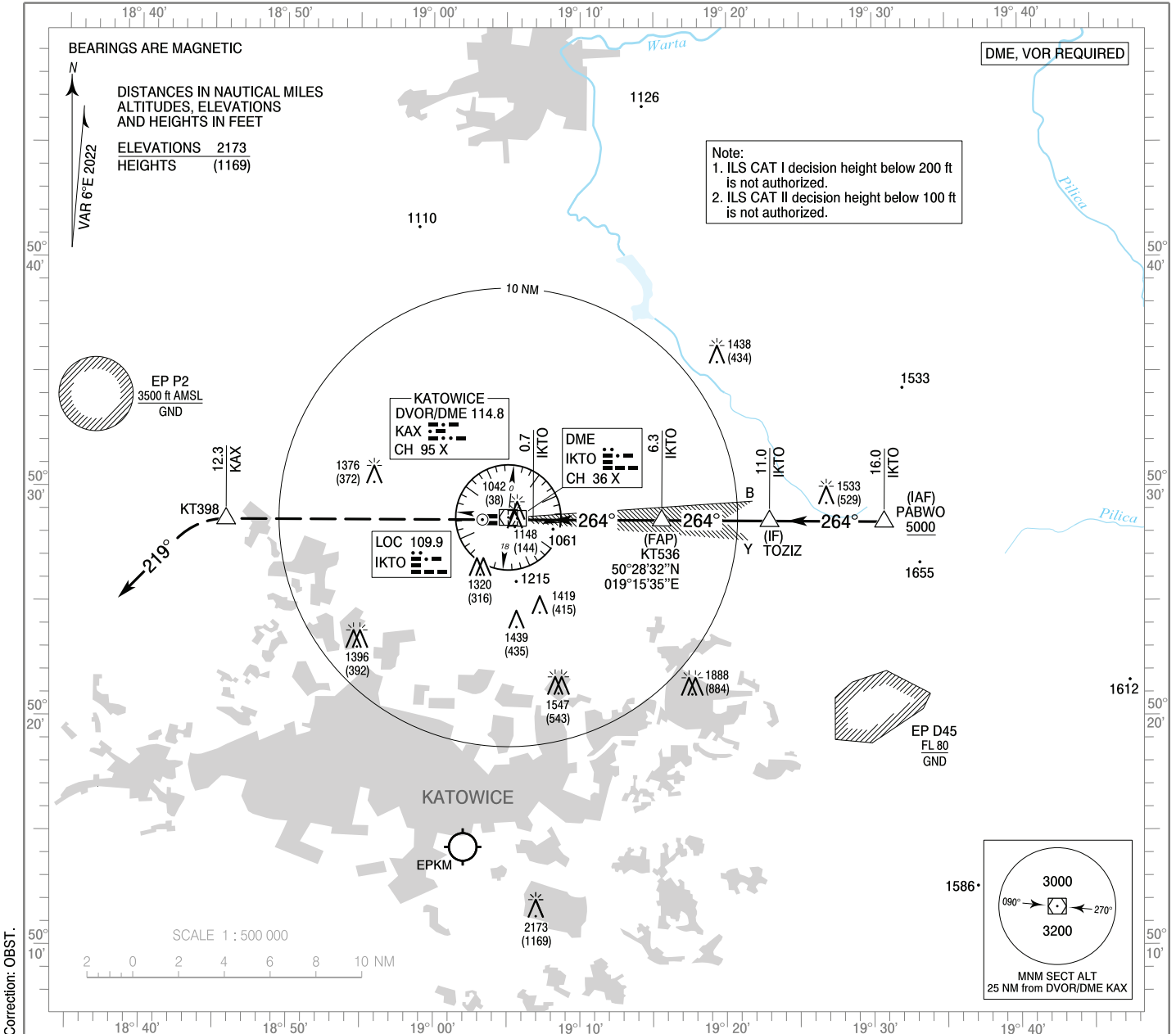
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
OFGOK	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
ERHAF	50 33 41.9 N	019 38 40.7 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
KT488	50 17 49.5 N	019 35 58.8 E
KT489	50 17 54.9 N	019 22 46.2 E
KT492	50 23 24.5 N	018 51 36.7 E
KT493	50 23 21.5 N	018 59 25.4 E
KT501	50 33 56.8 N	018 59 28.4 E
KT511	50 33 50.8 N	019 15 09.3 E
KT512	50 33 47.8 N	019 22 59.8 E
KT513	50 33 44.8 N	019 30 50.2 E
KT528	50 23 18.5 N	019 07 14.2 E
KT537	50 23 15.5 N	019 15 02.9 E
KT538	50 23 12.5 N	019 22 51.6 E
KT539	50 23 09.6 N	019 30 40.3 E
KT541	50 39 19.9 N	019 30 56.0 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
OTLIC	50 33 53.8 N	019 07 18.8 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PABWO	50 28 27.2 N	019 30 45.7 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1008 ft
THR RWY 26 ELEV 1004 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

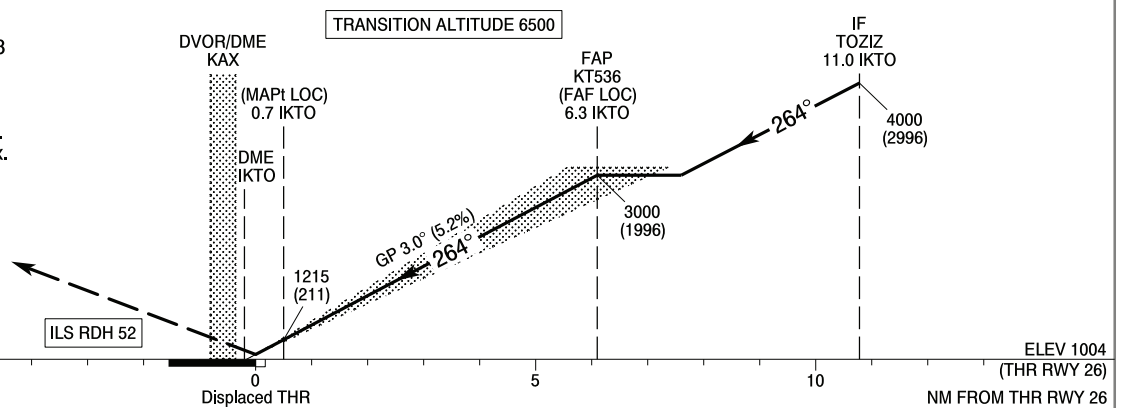
**Katowice - Pyrzowice
ILS CAT II or LOC
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to KT398
12.3 NM DME KAX,
then turn left on heading 219°
climbing to 4000 (2996).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



SCALE 1 : 250 000

OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.6 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight-in	Cat. I	1197 (193)	1209 (205)	1217 (213)	1228 (224)	Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24	2 : 06	1 : 52
Cat. II	1084 (80)		1101 (97)	1113 (109)	1127 (123)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
LOC	1410 (406)		1410 (406)	1410 (406)	1410 (406)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*		1470 (462)	1620 (612)	1820 (812)	1820 (812)	Distance		6	5	4	3	2	
						Altitude (height)		2910 (1906)	2590 (1586)	2270 (1266)	1950 (946)	1640 (636)	

*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
ILS CAT II or LOC
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

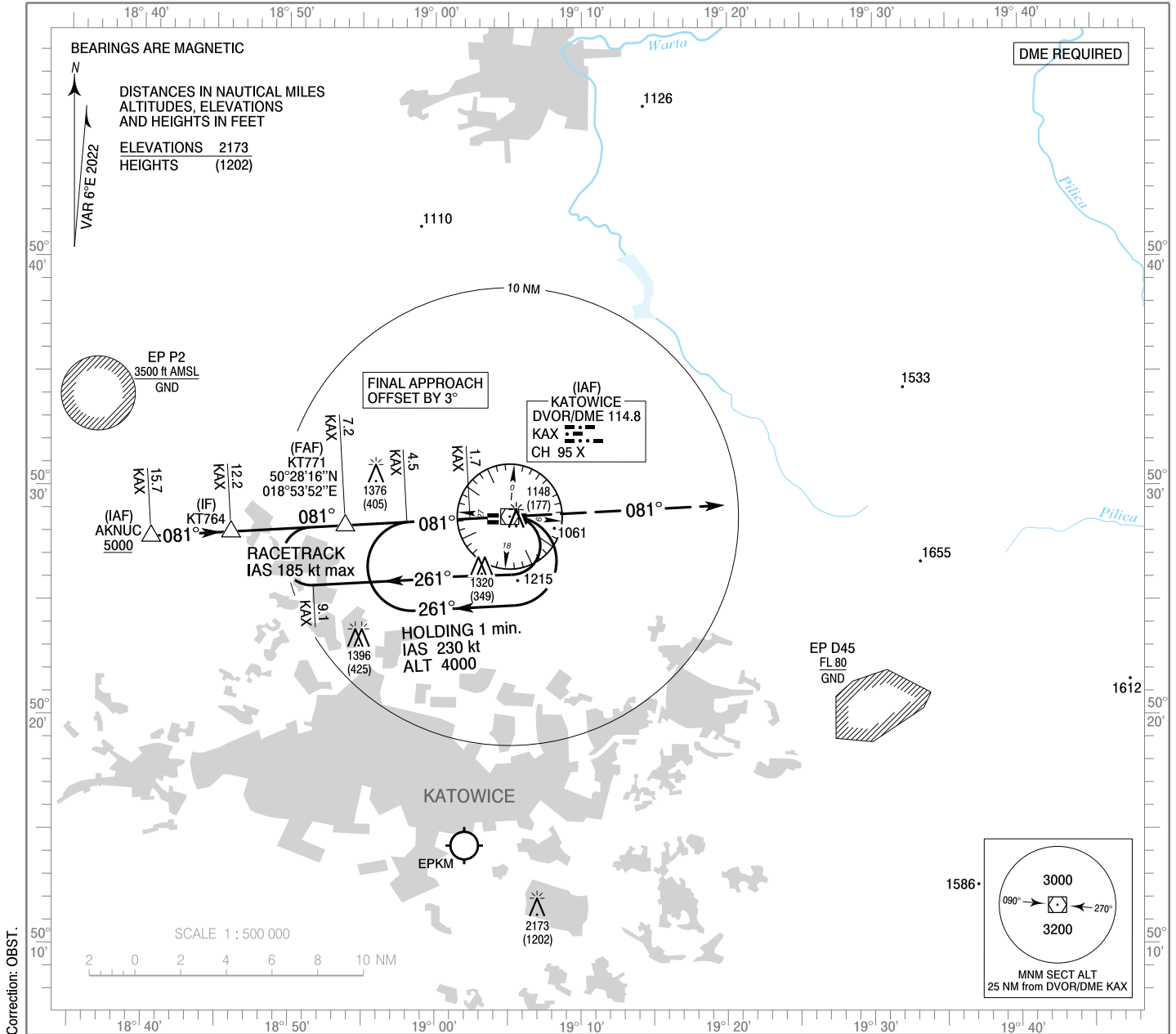
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF PABWO	50°28'27.2"N	019°30'45.7"E	270.19° GEO (264° MAG) LOC IKTO	16.00 NM DME IKTO
IF TOZIZ	50°28'29.8"N	019°22'56.1"E	270.18° GEO (264° MAG) LOC IKTO	11.00 NM DME IKTO
FAP KT536 (FAF LOC)	50°28'31.7"N	019°15'34.7"E	270.18° GEO (264° MAG) LOC IKTO	6.30 NM DME IKTO
MAPt (LOC)	50°28'33.3"N	019°06'48.2"E	270.20° GEO (264° MAG) LOC IKTO	0.70 NM DME IKTO
KT398	50°28'34.6"N	018°45'50.4"E	269.73° GEO (264° MAG) DVOR KAX	12.31 NM DME KAX
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

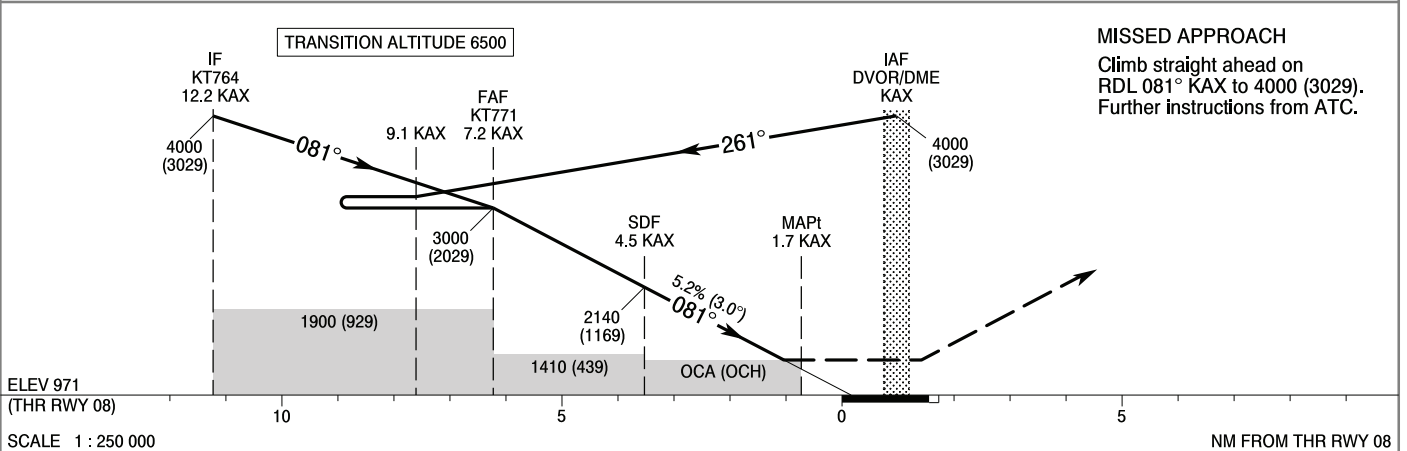
AERODROME ELEV 1008
THR RWY 08 ELEV 971 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 08

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.5 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1350 (379)	1350 (379)	1350 (379)	1350 (379)	Time	min : s	4 : 06	3 : 18	2 : 44	2 : 20	2 : 03	1 : 49
	When stepdown fix not received				Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
Circling (OCH AAL)*	1410 (439)	1410 (439)	1410 (439)	1410 (439)	Final approach distance/altitude (height)							
	1470 (462)	1620 (612)	1820 (812)	1820 (812)	Distance		6	5	4	3		
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)		2620 (1649)	2310 (1339)	1990 (1019)	1670 (699)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**

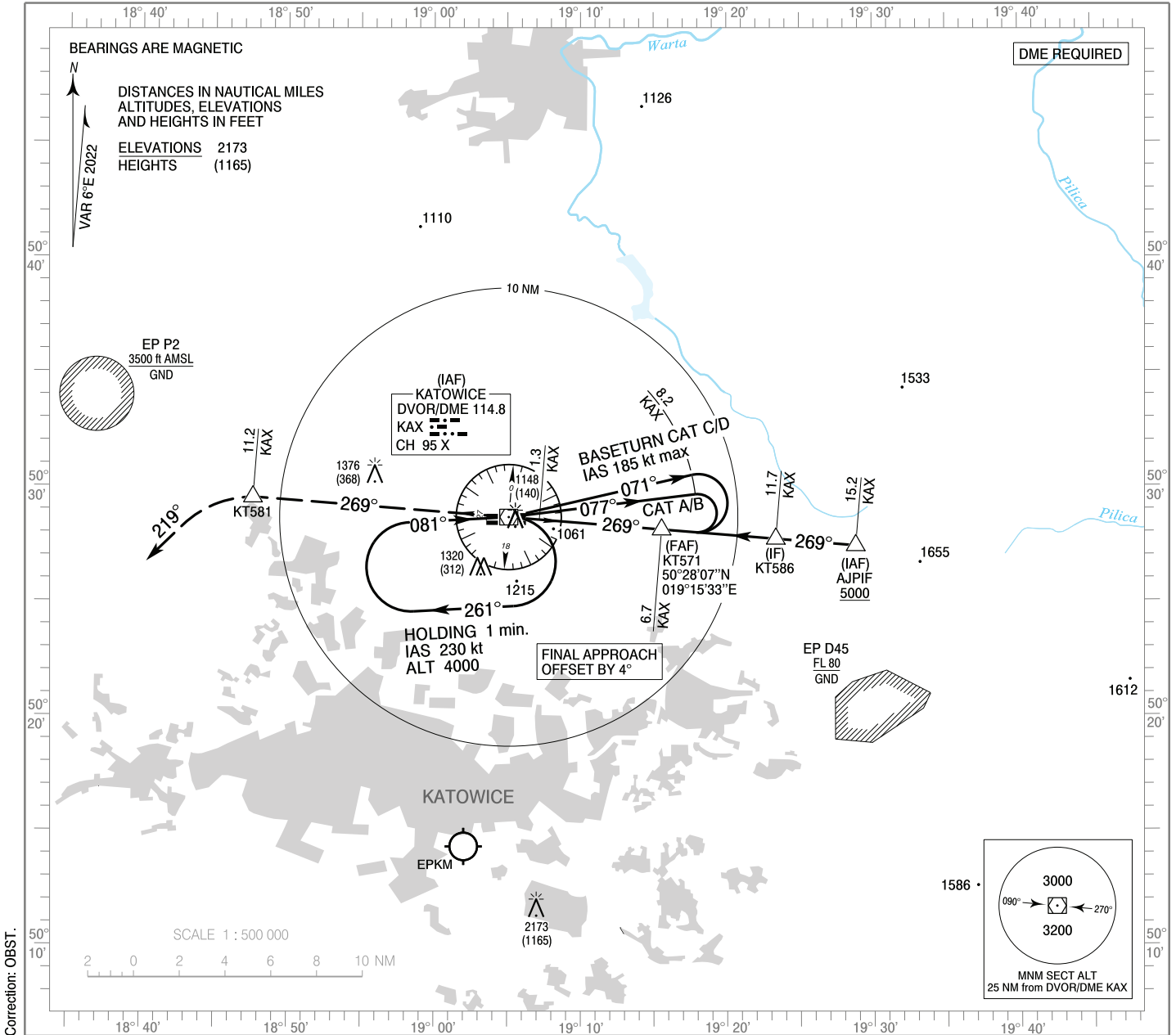
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME KAX	50°28'39.7"N	019°05'06.4"E		
IAF AKNUC	50°27'45.6"N	018°40'34.8"E	266.86° GEO (261° MAG) DVOR KAX	15.70 NM DME KAX
IF KT764	50°27'58.1"N	018°46'02.8"E	266.86° GEO (261° MAG) DVOR KAX	12.20 NM DME KAX
FAF KT771	50°28'15.5"N	018°53'51.6"E	266.86° GEO (261° MAG) DVOR KAX	7.20 NM DME KAX
SDF	50°28'24.7"N	018°58'04.4"E	266.87° GEO (261° MAG) DVOR KAX	4.50 NM DME KAX
MAPt	50°28'33.9"N	019°02'23.4"E	266.85° GEO (261° MAG) DVOR KAX	1.74 NM DME KAX
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1008 ft
THR RWY 26 ELEV 1004 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

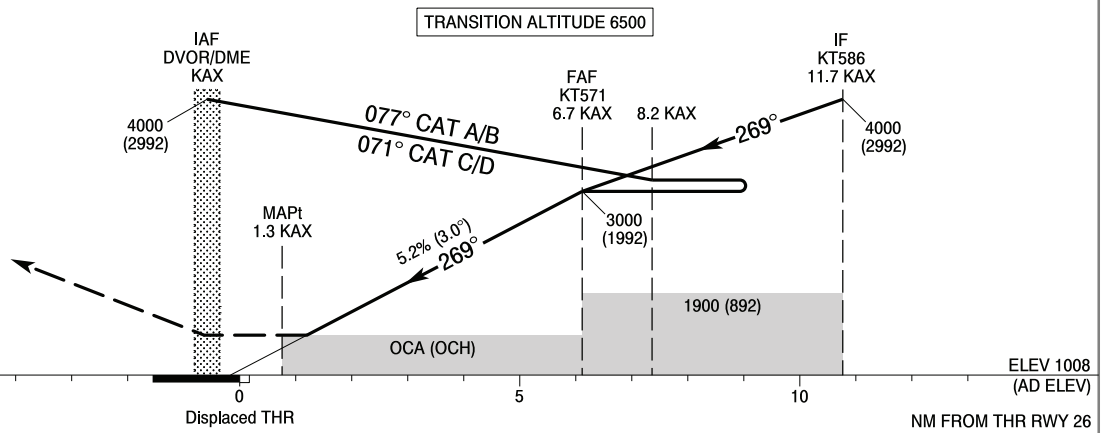
**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb on course 269° to KT581 (11.2 NM KAX), then turn left on heading 219° climbing to 4000 (2992). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.4 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight-in	1440 (432)	1440 (432)	1440 (432)	1440 (432)	Time	min : s	4 : 01	3 : 13	2 : 41	2 : 18	2 : 00	1 : 47
					Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
					Final approach distance/altitude (height)							
Circling*	1470 (462)	1620 (612)	1820 (812)	1820 (812)	Distance		6	5	4	3		
					Altitude (height)		2780 (1772)	2470 (1462)	2150 (1142)	1830 (822)		

*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

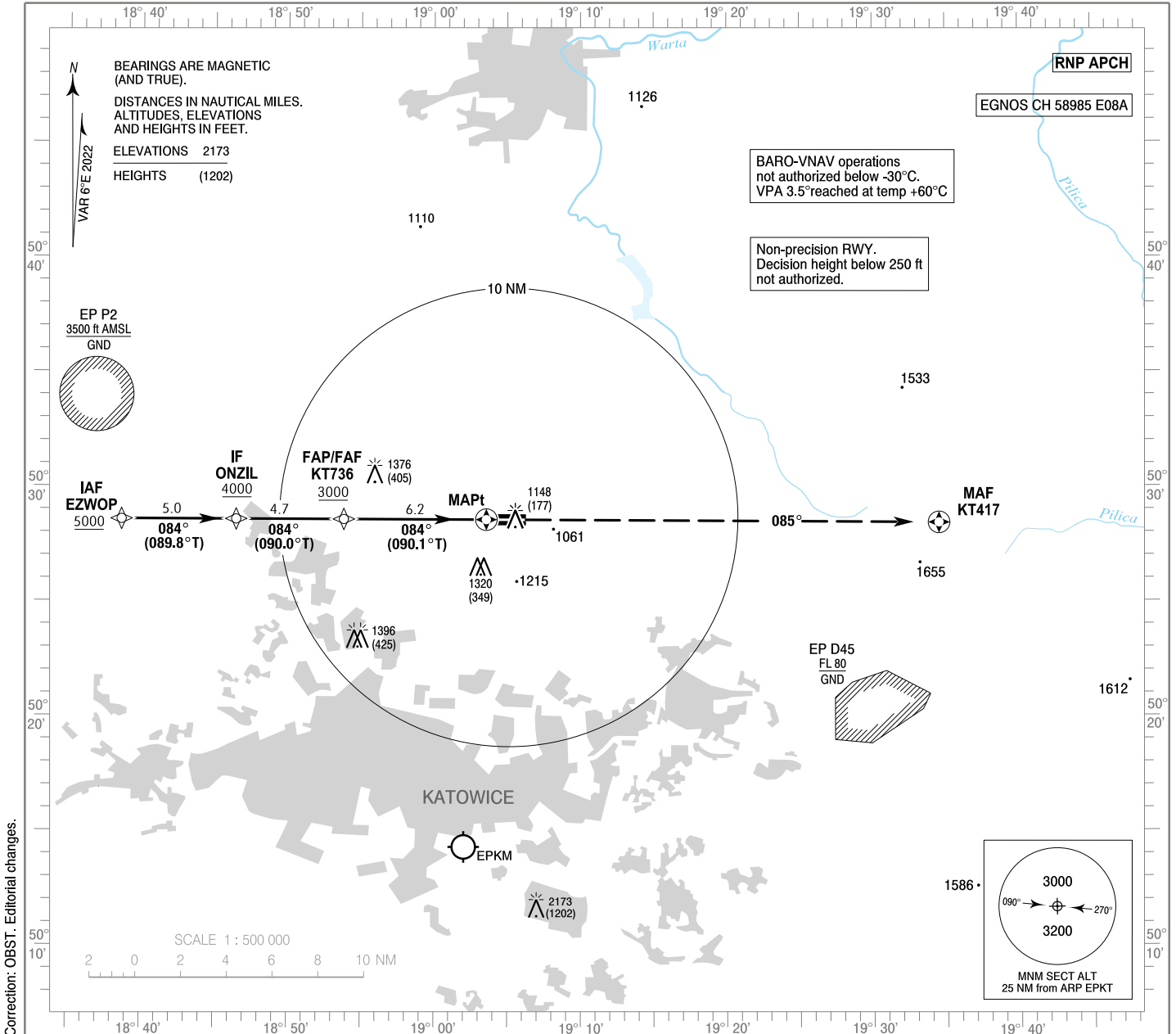
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME KAX	50°28'39.7"N	019°05'06.4"E		
IAF AJPIF	50°27'25.0"N	019°28'48.2"E	094.55° GEO (089° MAG) DVOR KAX	15.19 NM DME KAX
IF KT586	50°27'42.7"N	019°23'20.8"E	094.55° GEO (089° MAG) DVOR KAX	11.69 NM DME KAX
FAF KT571	50°28'07.4"N	019°15'32.8"E	094.55° GEO (089° MAG) DVOR KAX	6.69 NM DME KAX
MAPt	50°28'33.3"N	019°07'11.5"E	094.55° GEO (089° MAG) DVOR KAX	1.34 NM DME KAX
KT581	50°29'31.5"N	018°47'37.3"E	274.54° GEO (269° MAG) DVOR KAX	11.20 NM DME KAX
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

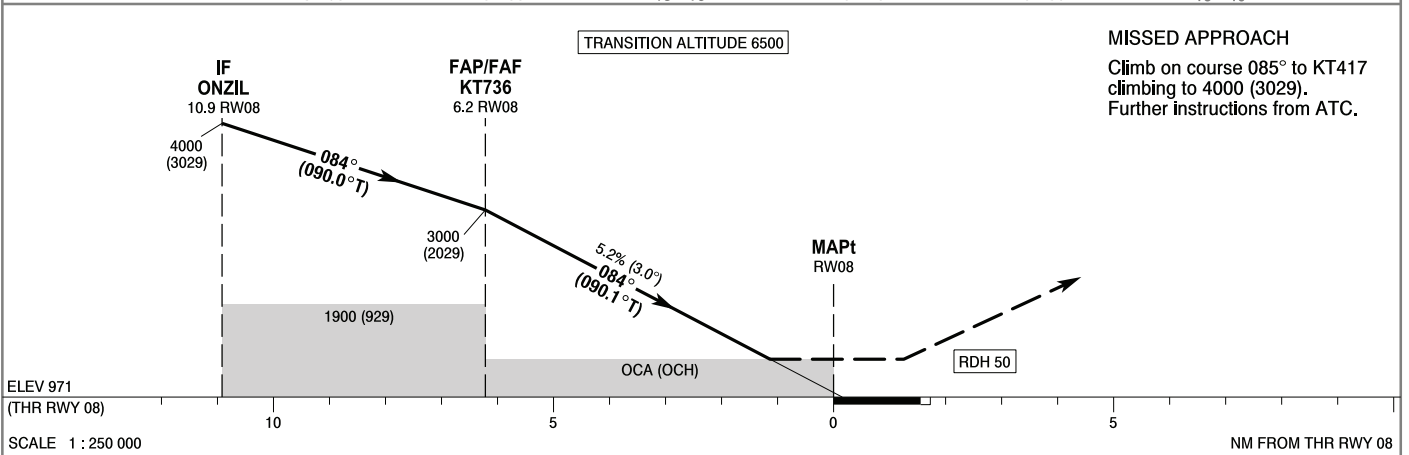
AERODROME ELEV 1008 ft
THR RWY 08 ELEV 971 ft
HEIGHTS RELATED TO THR 08

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RNP
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: OBST. Editorial changes.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.2 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	1170 (199)	1182 (211)	1190 (219)	1201 (230)	Time	min : s	4 : 40	3 : 44	3 : 07	2 : 40	2 : 20	2 : 04
LNAV / VNAV	1220 (249)		1230 (259)	1240 (269)	1250 (279)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
LNAV	1390 (419)		1390 (419)	1390 (419)	1390 (419)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*		1470 (462)	1620 (612)	1820 (812)	1820 (812)	Distance		6	5	4	3	2	
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.						Altitude (height)		2940 (1969)	2620 (1649)	2300 (1329)	1980 (1009)	1660 (689)	

Katowice - Pyrzowice
RNP
RWY 08 (CAT A/B/C/D)

EPKT RNP RWY 08

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	EZWOP	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	ONZIL	-	084 (089.80)	5.00	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	KT736	-	084 (090.03)	4.70	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	RW08	Y	084 (090.06)	6.22	-	@1021 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
005	CF	KT417	Y	085 (090.58)	19.76	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	EZWOP (IAF)	50 28 34.2 N	018 38 39.4 E
ONZIL (IF)	50 28 34.7 N	018 46 29.0 E
KT736 (FAP/FAF)	50 28 34.6 N	018 53 50.4 E
RW08 (MAPt)	50 28 33.8 N	019 03 34.5 E
KT417 (MAF)	50 28 25.9 N	019 34 30.2 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPKT RNP RWY 08	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPKT
Runway:	08
Runway Letter:	0 (none)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E08A
LTP/FTP Latitude:	502833.7810N
LTP/FTP Longitude:	0190334.4500E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	336.1
FPAP Latitude:	502833.4090N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-0.3720
FPAP Longitude:	0190616.7315E
Delta FPAP Longitude (seconds):	162.2815
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 14 0B 10 05 08 00 00 01 38 30 05 EA 76 A9 15 64 F2 2D 08 21 21 18 FD FF D3 F3 04 F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 43 31 85 42
Calculated CRC Value	43318542

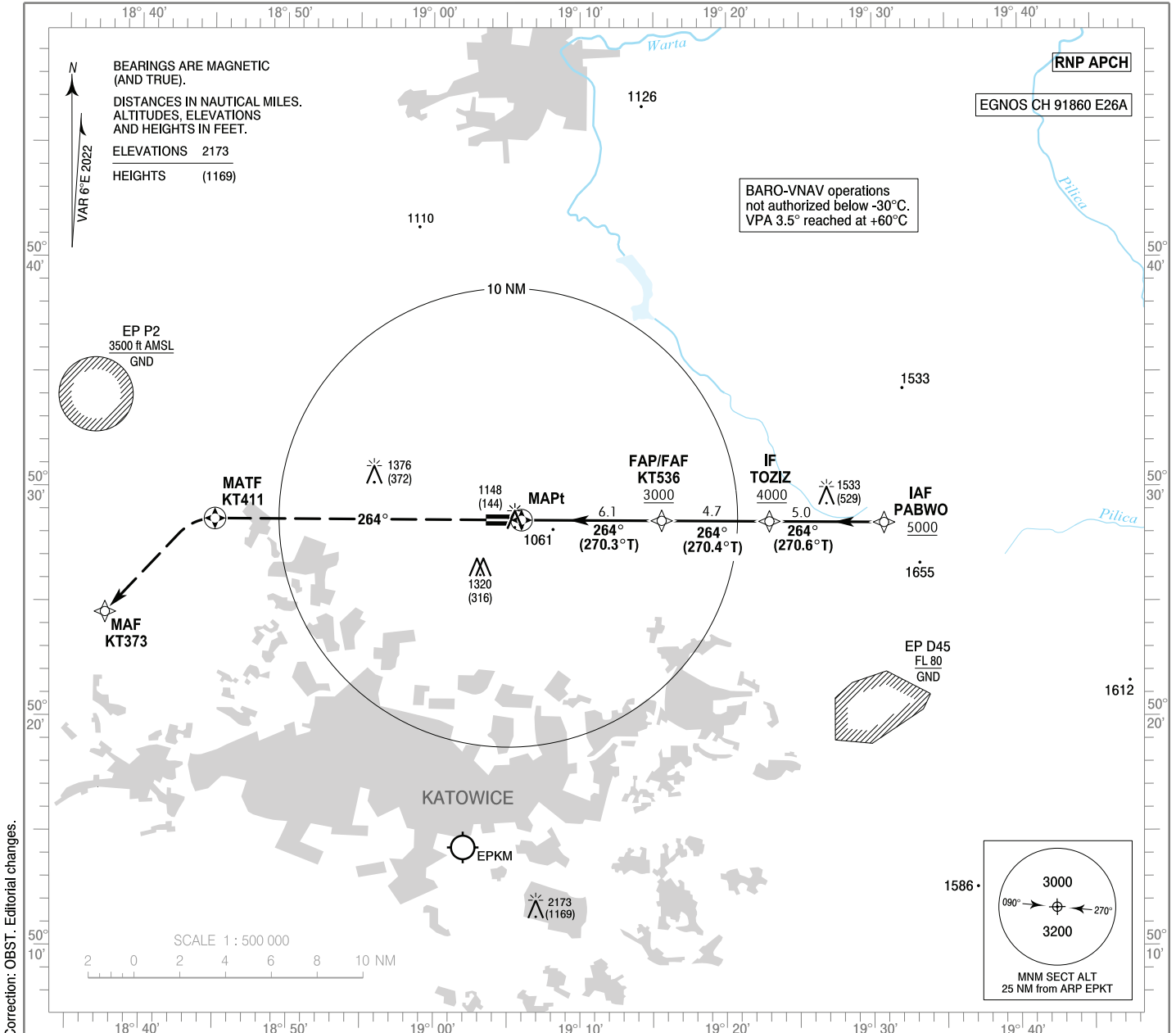
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	KT
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	295.9

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1008 ft
THR RWY 26 ELEV 1004 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RNP
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

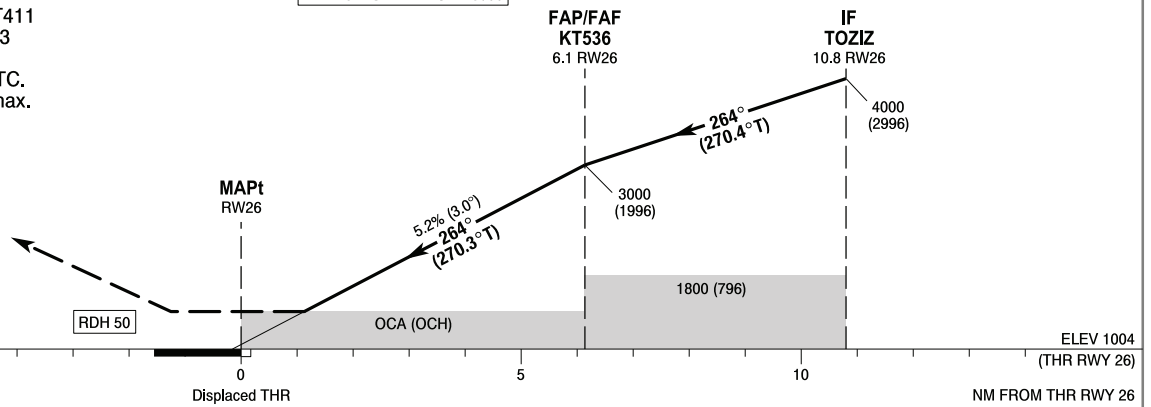


Correction: OBST. Editorial changes.

MISSED APPROACH

Climb on course 264° to KT411 then turn left direct to KT373 climbing to 4000 (2996). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.1 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV	1197 (193)	1209 (205)	1217 (213)	1228 (224)	Time	min : s	4 : 35	3 : 40	3 : 03	2 : 37	2 : 18	2 : 02
	LNAV / VNAV	1280 (276)	1290 (286)	1300 (296)	1310 (306)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LNAV	1420 (416)	1420 (416)	1420 (416)	1420 (416)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*	1470 (462)	1620 (612)	1820 (812)	1820 (812)	Distance	6	5	4	3	2			
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)	2970 (1966)	2650 (1646)	2330 (1326)	2010 (1006)	1700 (696)			

**Katowice - Pyrzowice
 RNP
 RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

EPKT RNP RWY 26

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	PABWO	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	TOZIZ	-	264 (270.49)	5.00	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	KT536	-	264 (270.39)	4.70	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	RW26	Y	264 (270.34)	6.11	-	@1054 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
005	CF	KT411	Y	264 (270.34)	13.37	-	-	-220	-	RNP APCH
006	DF	KT373	-	-	-	L	+4000 ft	-220	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	PABWO (IAF)	50 28 27.2 N	019 30 45.7 E
TOZIZ (IF)	50 28 29.8 N	019 22 56.1 E
KT536 (FAP/FAF)	50 28 31.7 N	019 15 34.7 E
RW26 (MAPt)	50 28 33.5 N	019 06 00.5 E
KT411 (MATF)	50 28 36.3 N	018 45 04.9 E
KT373 (MAF)	50 24 31.2 N	018 37 36.4 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPKT RNP RWY 26	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPKT
Runway:	26
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E26A
LTP/FTP Latitude:	502833.4580N
LTP/FTP Longitude:	0190600.4985E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	346.2
FPAP Latitude:	502833.7800N
Delta FPAP Latitude (seconds):	0.3220
FPAP Longitude:	0190334.4500E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-146.0485
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 14 0B 10 05 1A 00 00 01 36
	32 05 64 74 A9 15 65 67 32 08
	86 21 84 02 00 FF 8A FB F4 01
	2C 01 64 00 C8 AF 34 15 F4 24
Calculated CRC Value	3415F424

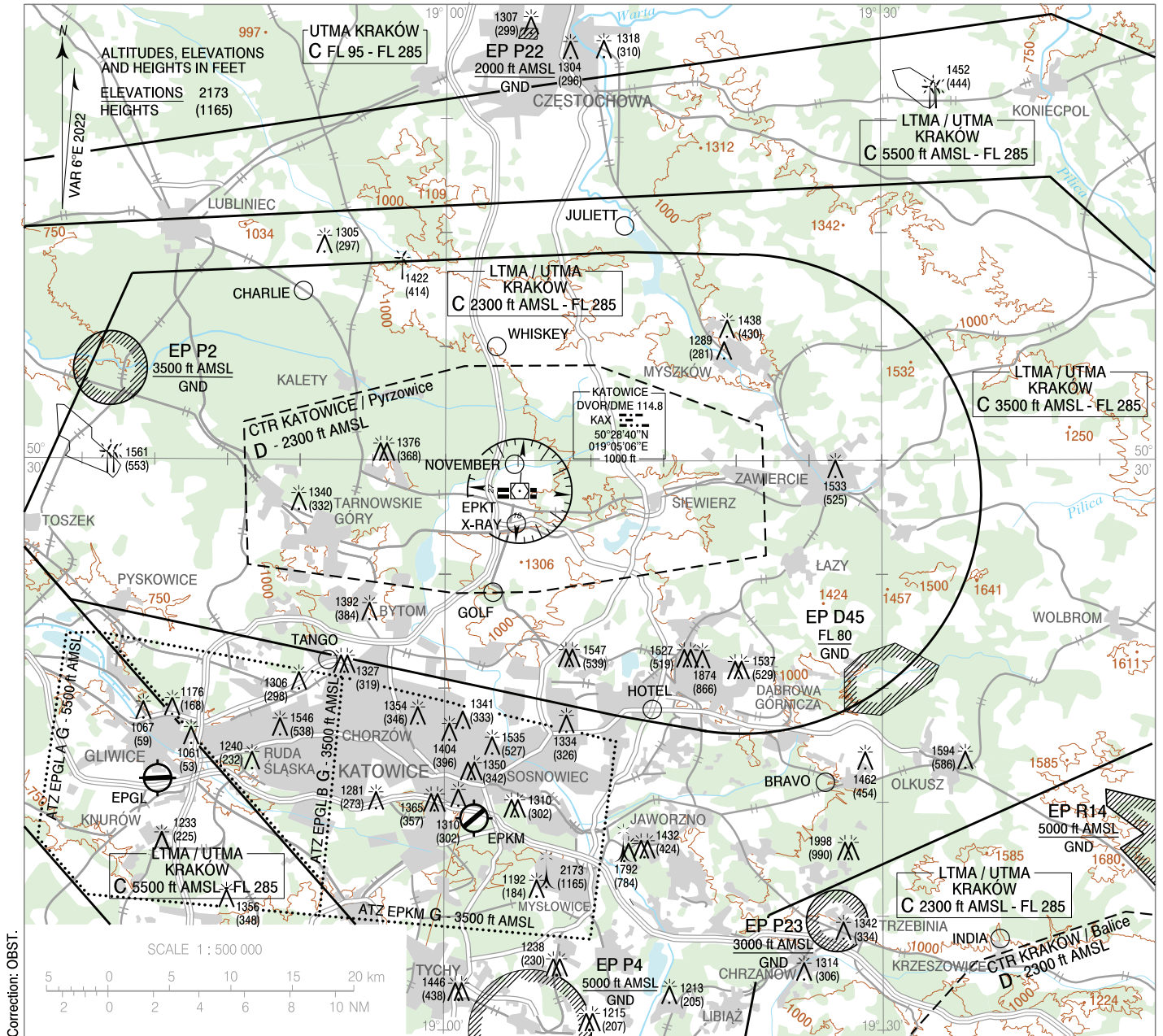
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	KT
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	306.0

**VISUAL
OPERATION
CHART**

AERODROME ELEV 1008 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255

Katowice - Pyrzowice



Correction: OBST.

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

		If special circumstances arise, the director of the cleanup operation may change the listed order.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobiegające oblodzeniu: - KFOR, NAFO. The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, NAFO.
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1 (stand 1-10)	CONC	PCN 50/R/B/X/T	NIL	
		APN 2	CONC/ASPH	PCN 50/F/B/X/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A	23.0 m	CONC/ASPH	PCN 50/F/B/X/T	NIL
		B	23.0 m	CONC/ASPH	PCN 50/F/B/X/T	NIL
		C	10.5 m	ASPH	PCN 40/F/B/X/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza Location and elevation of altimeter checkpoints	APN 1 - ELEV 634 ft, APN 2 - ELEV 634 ft.				
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR Location of VOR checkpoints	NIL				
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Position of INS checkpoints	Patrz AD 2 EPLB 2-1. See AD 2 EPLB 2-1.				
6	Uwagi Remarks	NIL				

**EPLB AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPLB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/	Znaki poziome i pionowe. Pozioma numeracja miejsc. Markings and signs.
---	---	--

	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPLB AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPLB AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LUBLIN CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511540N 0223348E 511613N 0223754E 511809N 0225217E 511724N 0225614E 511055N 0225837E 510825N 0225416E 510718N 0224916E 510414N 0223526E 510605N 0223039E 510722N 0223013E 510922N 0222933E 511411N 0222756E 511540N 0223348E	1500 ft GND	D	LUBLIN WIEŻA 136.430 MHz PL LUBLIN TOWER 136.430 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	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
EPLB AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

EPLL AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPLL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPLL AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPLL AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ŁÓDŹ CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513928N 0190931E 514228N 0190754E 514517N 0190810E 514818N 0191848E 514922N 0192451E 515013N 0193607E 514415N 0193923E 513939N 0192352E 513801N 0191721E 513754N 0191547E 513928N 0190931E	1700 ft GND	D	ŁÓDŹ WIEŻA 124.230 MHz PL ŁÓDŹ TOWER 124.230 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR ŁÓDŹ aktywny w godzinach pracy organu TWR Łódź. ŁÓDŹ CTR active during the operational hours of Łódź TWR.

EPLL AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

	ATS	TWR: 0430-0059 (0330-2359).
8	Tankowanie	H24
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	<p>W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.</p> <p>ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.</p>
	Handling	
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	<p>W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR.</p> <p>ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.</p>
	De-icing	
12	Uwagi	<p>Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1. Current working hours of TWR are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1.</p>
	Remarks	

EPMO AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPMO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	<p>transportery taśmowe, przyczepy do bagażu, ciągarki elektryczne do przewozu bagażu, urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich.</p> <p>self-propelled belt loaders, baggage carts, electric ramp tractors, "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.</p>
	Cargo-handling facilities	
2	Rodzaje paliwa i oleju	<p>Paliwo: JET A-1, AVGAS 100 Olej: NIL</p> <p>Fuel: JET A-1, AVGAS 100 Oil: NIL</p>
	Fuel/Oil Types	
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	JET A-1: 4 x 38000 L, AVGAS: 8000 L
	Fuelling facilities/Capacity	
4	Urządzenia do odladzania	<p>Mallaghan TA8200 - w zakresie ASP. Mallaghan TA8200 - provided by ASP.</p>
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	<p>Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Up to MTOW 5700 kg.</p>
	Repair facilities for visiting aircraft	
7	Uwagi	<p>Aviation Support Poland Sp. z o.o. Kierownik zmiany:</p>
	Remarks	

3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	Krawędziowe: A1, A2, A3, B, C, E.
	TWY edge and centre line lighting	Edge: A1, A2, A3, B, C, E.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 SEC).
	Secondary power supply/Switch over time	Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 SEC).
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPMO AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPMO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO	522658.91N 0203956.33E GUND: NIL
	Undulacja geoidy	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	346.0 ft (105 m)
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	FATO: 38x38 M, Grass, PCN 53/F/B/W/T
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	2.16.4 - TRUE BRG 257°/077° GEO
	Remarks	

EPMO AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPMO AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
WARSZAWA/Modlin CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522901N 0202130E 523453N 0203804E	2000 ft GND	D	MODLIN WIEŻA 123.930 MHz PL MODLIN TOWER 123.930 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
523518N 0203916E 523422N 0204655E 522957N 0205126E 522706N 0205220E 522254N 0203600E 522256N 0203027E 522600N 0202145E 522901N 0202130E						

EPMO AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPMO AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP WARSZAWA	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	NIL	NIL	H24	NIL
		128.805			H24	
		129.380			H24	
		135.930			H24	
ATIS	-	136.555	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	MODLIN DELIVERY	119.680	NIL	NIL	0430-0059 (0330-2400)	NIL
TWR MODLIN	MODLIN WIEŻA MODLIN TOWER	123.930	NIL	NIL	0430-0059 (0330-2400)	NIL

EPMO AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPMO AD 2.19 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/kanal Frequency/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 08 (05°E/JUN 20) CAT II	IMDX	108.300 MHz	H24	522712.0N 0204027.3E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z

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.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,930 MHz) wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (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 w sytuacjach szczególnych, awaryjnych lub po wcześniejszej koordynacji.

3.1 ODLOTY WIELOKIERUNKOWE

Procedury odlotów wielokierunkowych IFR ustalane są na wypadek, gdy odlot według wskazań przyrządów przez SID jest niemożliwy lub niepożądany. Należy się spodziewać, że ATC użyje frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, która powinna być użyta w powtórzeniu przez załogę z uwzględnieniem części „IFR OMNIDIRECTIONAL”.

Odloty wielokierunkowe w celu zwiększenia przepustowości lotniska nie są dozwolone w godzinach 2100–0500 (2000–0400) UTC (patrz GEN 2.1).

Zezwolenie ATC na wykonanie odlotu wielokierunkowego może być wydane tylko z inicjatywy ATC i zaakceptowane przez pilota.

3.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

3.2.1. Procedura ogólna dla przylatujących statków powietrznych podczas wykonywania lotów innych niż według STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu/wysokości bezwzględnej do DVOR/DME “MOL”. Nad DVOR/DME “MOL” zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 08/26 i lądować na dogodnym kierunku RWY, w zależności od kierunku wiatru.

3.2.2. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Jak podano na mapach SID 08 AD 2 EPMO 8-1 oraz SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

Jak podano na mapach STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

4 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

4.1 PUNKTY VFR:

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
HOTEL	523257N 0203004E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice Road intersection in Przyborowice
INDIA	522828N 0203855E	Północno zachodni kraniec m. Wymysły North - western end of Wymysły

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.

On initial contact with MODLIN TWR (123.930 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

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 or upon earlier coordination.

3.1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

IFR omnidirectional departure procedures are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable. Expect ATC to use phraseology of “IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, which is to be read back including “IFR OMNIDIRECTIONAL” part.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

3.2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

3.2.1. General procedure for arriving aircraft when no STARs are in use

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the flight level/altitude last assigned by the ATC to DVOR/DME “MOL”. Descend over DVOR/DME “MOL” to an altitude of 3000 ft and then execute an instrument approach for RWY 08/26 and conduct approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

3.2.2. Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 8-1 and SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO

As specified on charts STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

4.1 VFR POINTS:

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

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPMO 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPMO 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPMO 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPMO 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS CAT II or LOC) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 11
VISUAL APPROACH CHART - ICAO (RWY 26)	AD 2 EPMO 13 - 1
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPMO 13 - 3

**EPMO AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)
EPMO AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

Brak penetracji.

No penetrations.

1	Środki załadownicze	podnośniki widłowe (1,4 t, 2 t) - 2, ciągniki lotniskowe (5 t) - 3, (25 t) - 14, przyczepy bagażowe - 89, taśmociągi samojezdne (900 kg) - 11, platformy załadownicze (3,5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 6, urządzenie dla pasażerów PRM.
	Cargo-handling facilities	fork lifts (1.4 t, 2 t) - 2, aerodrome trucks (5 t) - 3, (25 t) - 14, truck trailers - 89, conveyor belts (900 kg) - 11, loader platforms (3.5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 6, device/lift for passengers reduced mobility (PRM).
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL Olej: NIL
	Fuel/Oil Types	Fuel: JET A-1, AVGAS 100LL Oil: NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	JET A-1 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l). Dystrybutor stały - AVGAS 100LL.
	Fuelling facilities/Capacity	JET A-1 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l). Fuel dispenser - AVGAS 100LL.
4	Urządzenia do odladzania	Odladzarki - 3.
	De-icing facilities	De-icing devices - 3.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW. Air Starter Unit S. C 8040 – rozruch pneumatyczny może odbywać się, gdy ciśnienie wymagane do uruchomienia danej jednostki napędowej statku powietrznego nie przekroczy 60 psi (4,14 atm), natomiast temperatura podawanego powietrza nie może przekroczyć 232°C. Air Starter ASU GS280_V30 Guinault - jednostka rozruchowa o napędzie spalinywym DEUTZ TCD2015 V08 o mocy 661 hp/493 kW. Maksymalne ciśnienie robocze podczas rozruchu 42 PSI o przepływie 280 lb/min z możliwością wspierania układu klimatyzacji ACFT Airpack, w celu utrzymania przepływu nieschłodzonego powietrza.
	Repair facilities for visiting aircraft	Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW. Air Starter Unit S. C 8040 – air start may take place when the pressure required to start the aircraft engine does not exceed 60 psi (4.14 atm) and the temperature of the supplied air must not exceed 232°C. Air Starter ASU GS280_V30 Guinault - 661 hp / 493 kW internal combustion start-up unit DEUTZ TCD2015 V08. Maximum operating pressure at start-up 42 PSI with a flow rate of 280 lb/min with the ability to support the Airpack aircraft air conditioning system to maintain uncooled air flow.
7	Uwagi	Operator paliwowy: ORLEN Aviation Sp. z o.o.
	Remarks	Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze:

7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPPO AD 2.22.4. TLOF 1 i TLOF 2 dostępne tylko dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS). Procedures for helicopters: see point EPPO AD 2.22.4. TLOF 1 and TLOF 2 available only for Medical Air Rescue (HEMS) helicopters.
	Remarks	

EPPO AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPPO AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
POZNAŃ/Ławica CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523321N 0163118E 522613N 0165920E 522429N 0170602E 522013N 0170415E 522112N 0165525E 522333N 0164247E 522617N 0162809E 523321N 0163118E	2300 ft GND	D	POZNAŃ WIEŻA 119.980 MHz PL POZNAŃ TOWER 119.980 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPPO AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPPO AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	NIL	NIL	H24	NIL
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	124.705	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	POZNAŃ DELIVERY	121.805	NIL	NIL	0500-2100 (0400-2000)	NIL
TWR	POZNAŃ GROUND	124.140	NIL	NIL	0500-2100 (0400-2000)	NIL
TWR POZNAŃ	POZNAŃ WIEŻA POZNAŃ TOWER	119.980	NIL	NIL	H24	NIL

EPPO AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPPO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

	Customs and immigration	
3	Służby medyczne i sanitarne	0500-2100 (0400-2000) MIL: w czasie wykonywania lotów.
	Health and sanitation	0500-2100 (0400-2000) MIL: during flights.
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	MIL: H24
	ATS Reporting Office (ARO)	CIV: H24 Dostęp zdalny: iw.b.pansa.pl / kontakt telefoniczny. MIL: H24 CIV: H24 Remote access: iw.b.pansa.pl / telephone contact.
6	Biuro odpraw MET	H24
	MET briefing office	
7	ATS	MIL: H24 Patrz NOTAM. CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM.
	ATS	MIL: H24 See NOTAM. CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) See NOTAM.
8	Tankowanie	0500-2100 (0400-2000)
	Fuelling	CIV: Czas powiadomienia przed planowanym tankowaniem - 4 HR. MIL: wymaga uzgodnienia z JW 4938 przed przylotem. 0500-2100 (0400-2000) CIV: Prior notification time before planned refueling - 4 HR. MIL: consultation with Military Unit 4938 required before arrival.
9	Obsługa naziemna	CIV: 0400-2200 (0300-2100)
	Handling	MIL: w czasie pracy MIL RADOM WIEŻA i/lub MIL RADOM GROUND. CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: during operational hours of MIL RADOM TOWER and/or MIL RADOM GROUND.
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	CIV: 0400-2000 (0300-1900)
	De-icing	MIL: NIL
12	Uwagi	¹⁾ - patrz GEN 2.1.
	Remarks	CIV: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
The line joining the following points: 513111N 0212249E 512724N 0213419E 512252N 0213621E 511702N 0213529E 511249N 0213147E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511007N 0210023E 511021N 0204840E 512052N 0204253E 512558N 0210243E 513111N 0212249E			RADOM TOWER 118.430 MHz EN		In accordance with the ATC working hours.	
RADOM CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 512724N 0213419E 512252N 0213621E 511702N 0213529E 511249N 0213147E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511007N 0210023E 511021N 0204840E 512052N 0204253E 512558N 0210243E 513111N 0212249E	3500 ft GND	D	RADOM WIEŻA 118.430 MHz PL RADOM TOWER 118.430 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR/TMA aktywne w godzinach pracy organu WIEŻA RADOM. Organ kontroli lotniska CIV/ MIL używają takiej samej częstotliwości i znaku wywoławczego. CTR/TMA active during the operational hours of RADOM TOWER. CIV and MIL aerodrome control units use the same frequency and call sign.

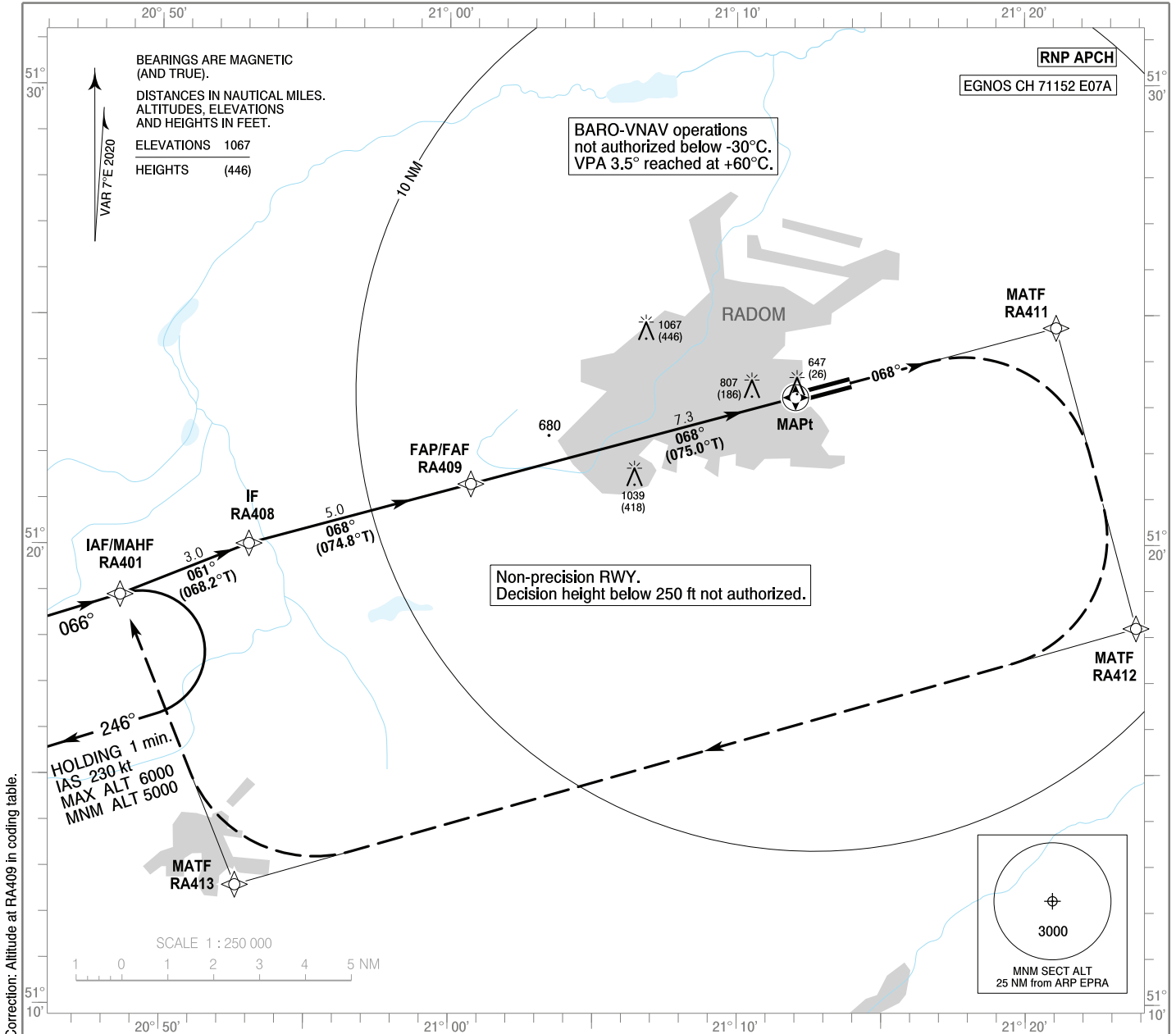
EPRA AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPRA AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

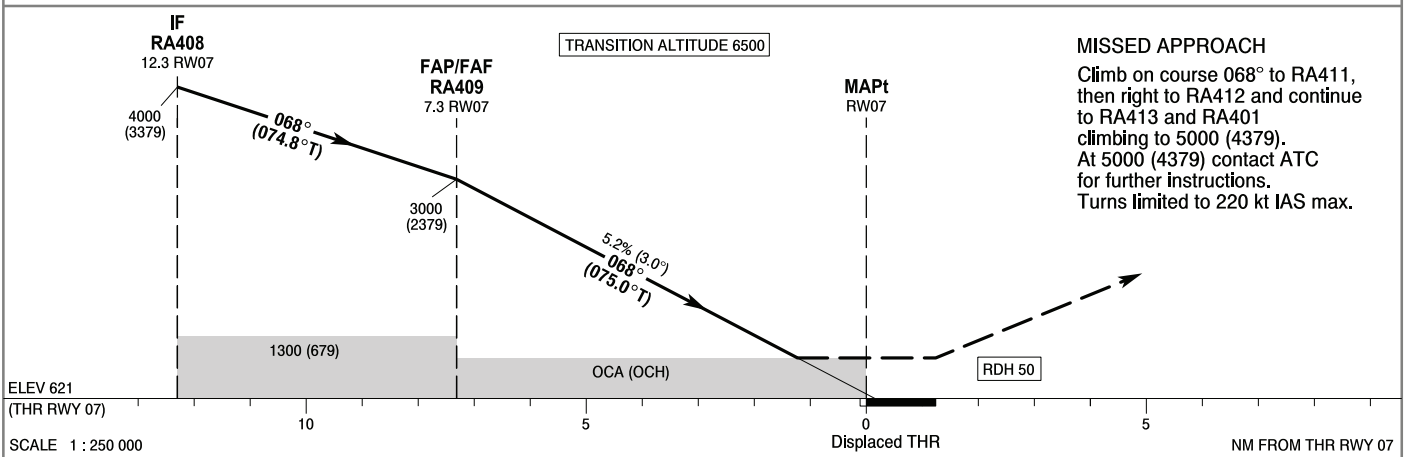
AERODROME ELEV 625 ft
THR RWY 07 ELEV 621 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Radom TOWER	118.430
MIL Radom APPROACH	128.680
MIL Radom TOWER	118.430

Warszawa - Radom
RNP
RWY 07 (CAT A/B/C/D)



Correction: Altitude at RA409 in coding table.



Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 7.3 NM								
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV / VNAV	777 (156)	789 (168)	797 (176)	808 (187)	Time	min : s	5 : 29	4 : 23	3 : 39	3 : 08	2 : 45	2 : 26
	LNAV / VNAV	940 (319)	950 (329)	960 (339)	970 (349)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950
	LNAV	1060 (439)	1060 (439)	1060 (439)	1060 (439)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*	1110 (485)	1120 (495)	1440 (815)	1440 (815)	Distance	6	5	4	3				
*Circling south of aerodrome only					Altitude (height)	2581 (1960)	2263 (1642)	1944 (1323)	1626 (1005)				

**Warszawa-Radom
 RNP
 RWY 07 (CAT A/B/C/D)**

EPRA RNP RWY 07 FROM RA401

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	RA401	-	-	-	-	+5000 ft	-220	-	RNP APCH
002	TF	RA408	-	061 (068.17)	3.02	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	RA409	-	068 (074.80)	5.00	-	3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	068 (075.05)	7.32	-	@670 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
005	CF	RA411	-	068 (075.17)	5.87	R	-	-220	-	RNP APCH
006	TF	RA412	-	158 (165.17)	6.77	R	-	-220	-	RNP APCH
007	TF	RA413	-	247 (254.27)	20.41	R	-	-220	-	RNP APCH
008	TF	RA401	-	331 (338.23)	6.80	-	+5000 ft	-220	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
RA401 (IAF, MAHF)	51 18 54.1 N	020 48 35.9 E
RA408 (IF)	51 20 01.2 N	020 53 03.7 E
RA409 (FAP/FAF)	51 21 19.5 N	021 00 45.5 E
RW07 (MAPt)	51 23 13.1 N	021 12 02.1 E
RA411 (MATF)	51 24 43.6 N	021 21 05.5 E
RA412 (MATF)	51 18 11.3 N	021 23 51.2 E
RA413 (MATF)	51 12 35.7 N	020 52 37.1 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPRA RNP RWY 07	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPRA
Runway:	07
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E07A
LTP/FTP Latitude:	512313.1500N
LTP/FTP Longitude:	0211202.0600E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	223.0
FPAP Latitude:	512332.3000N
Delta FPAP Latitude (seconds):	19.1500
FPAP Longitude:	0211356.8000E
Delta FPAP Longitude (seconds):	114.7400
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 01 12 10 05 07 00 00 01 37
	30 05 FC 8A 0D 16 18 2A 19 09
	B6 1C 9C 95 00 68 80 03 F4 01
	2C 01 64 00 C8 AF FB 79 42 67
Calculated CRC Value	FB794267

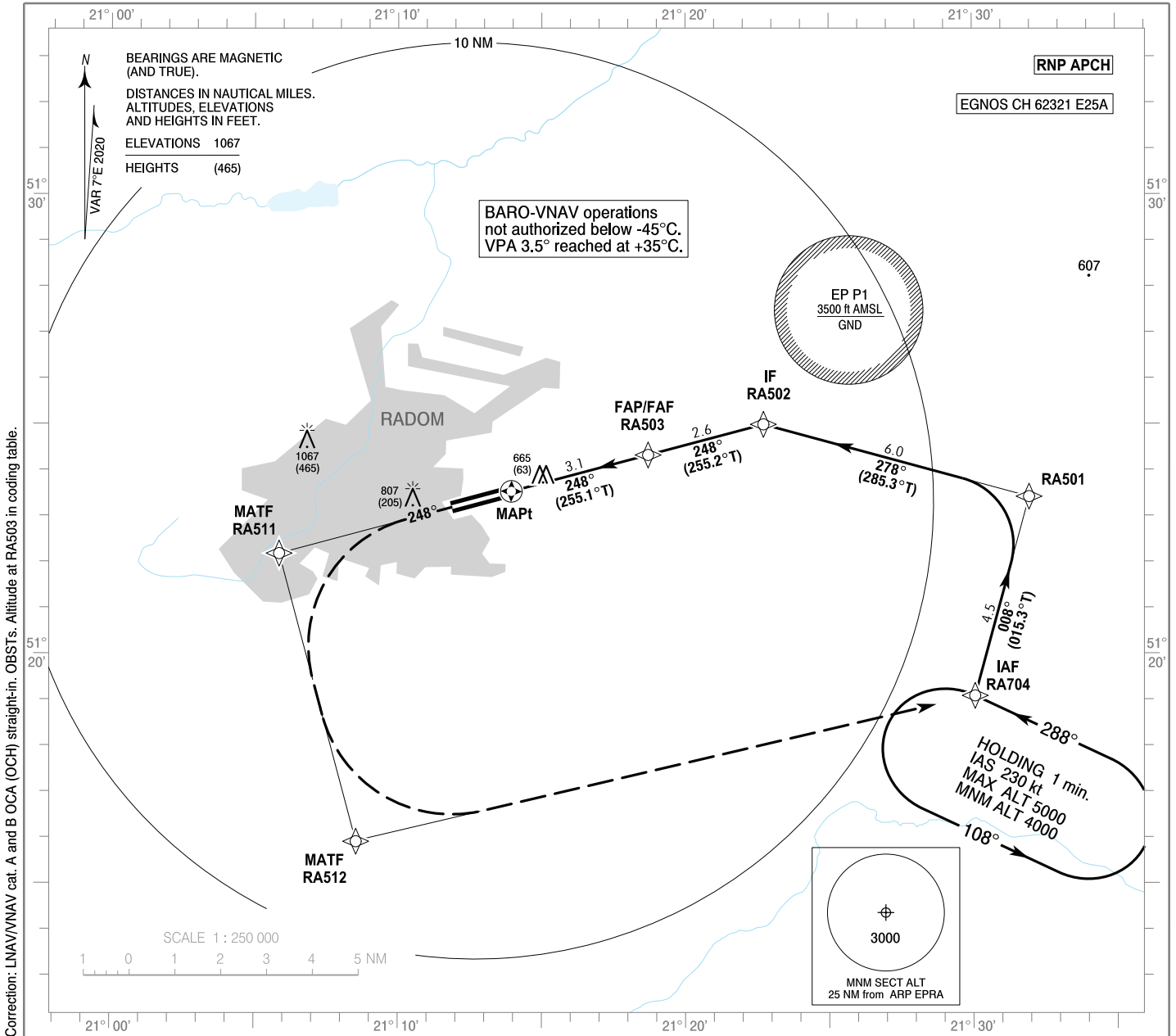
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	RA
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	189.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 625 ft
THR RWY 25 ELEV 602 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Radom TOWER	118.430
MIL Radom APPROACH	128.680
MIL Radom TOWER	118.430

Warszawa - Radom
RNP
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

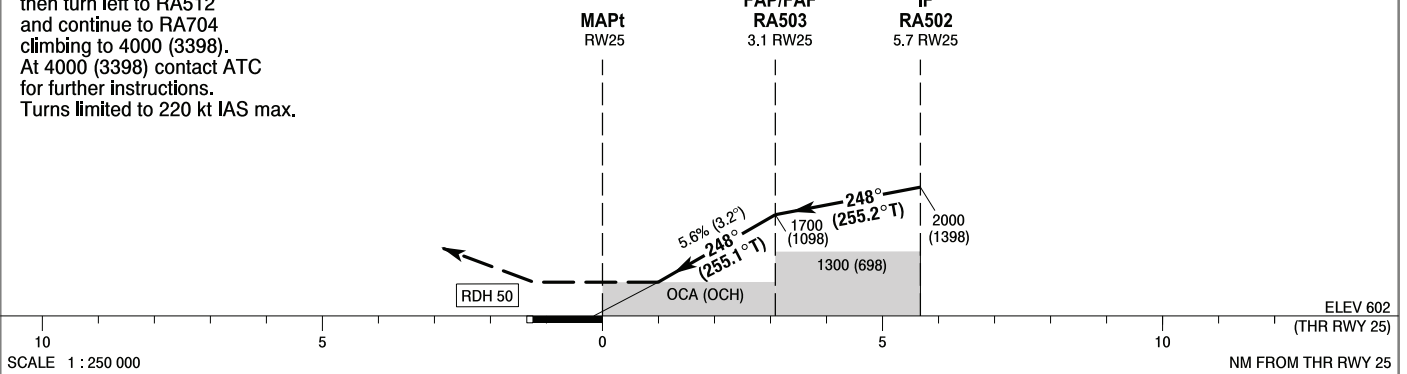


Correction: LNAV/VNAV cat. A and B OCA (OCH) straight-in. OBSTs. Altitude at RA503 in coding table.

MISSED APPROACH

Climb on course 248° to RA511, then turn left to RA512 and continue to RA704 climbing to 4000 (3398). At 4000 (3398) contact ATC for further instructions. Turns limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 3.1 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight-in	LPV	783 (181)	795 (193)	803 (201)	814 (212)	Time	min : s	2 : 19	1 : 51	1 : 33	1 : 19	1 : 09	1 : 02
	LNAV / VNAV	800 (198)	810 (208)	850 (248)	870 (268)	Rate of descent	ft / min	450	570	680	790	910	1020
	LNAV	970 (368)	970 (368)	970 (368)	970 (368)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling (OCH AAL)*	1110 (485)	1120 (495)	1440 (815)	1440 (815)	Distance	3	2		1				
*Circling south of aerodrome only.					Altitude (height)	1671 (1069)	1331 (729)		992 (390)				

**Warszawa-Radom
 RNP
 RWY 25 (CAT A/B/C/D)**

EPRA RNP RWY 25 FROM RA704

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	RA704	-	-	-	-	+4000 ft	-220	-	RNP APCH
002	TF	RA501	-	008 (015.28)	4.50	L	+3000 ft	-220	-	RNP APCH
003	TF	RA502	-	278 (285.31)	6.00	L	+2000 ft	-185	-	RNP APCH
004	TF	RA503	-	248 (255.19)	2.60	-	1700 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW25	Y	248 (255.13)	3.09	-	@652 ft	-	-3.2°/50	RNP APCH
006	CF	RA511	-	248 (255.07)	5.24	L	-	-220	-	RNP APCH
007	TF	RA512	-	158 (164.97)	6.50	L	-	-220	-	RNP APCH
008	TF	RA704	-	070 (076.64)	13.88	-	+4000 ft	-220	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
RA704 (IAF, MAHF)	51 19 05.1 N	021 30 04.4 E
RA501	51 23 25.2 N	021 31 58.0 E
RA502 (IF)	51 24 59.7 N	021 22 43.4 E
RA503 (FAP/FAF)	51 24 19.8 N	021 18 42.5 E
RW25 (MAPt)	51 23 32.3 N	021 13 56.8 E
RA511 (MATF)	51 22 11.1 N	021 05 52.1 E
RA512 (MATF)	51 15 54.9 N	021 08 33.1 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPRA RNP RWY 25	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPRA
Runway:	25
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E25A
LTP/FTP Latitude:	512332.3000N
LTP/FTP Longitude:	0211356.8000E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	217.4
FPAP Latitude:	512311.4385N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-20.8615
FPAP Longitude:	0211151.8620E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-124.9380
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.20
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 01 12 10 05 19 00 00 01 35
	32 05 98 20 0E 16 80 AA 1C 09
	7E 1C 05 5D FF EC 2F FC F4 01
	40 01 64 00 C8 AF 01 29 5D BF
Calculated CRC Value	01295DBF

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	RA
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	183.6

	Secondary power supply/Switch over time	Secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPRZ AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPRZ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
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
EPRZ AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
RZESZÓW/Jasionka CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501408N 0214503E 501402N 0221704E 500100N 0221700E 500100N 0214500E 500426N 0214340E 501039N 0214331E 501408N 0214503E	<u>2000</u> ft GND	D	RZESZÓW WIEŻA 126.805 MHz PL RZESZÓW TOWER 126.805 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPRZ AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

EPSC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzone długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPSC AD 2.22.4.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point EPSC AD 2.22.4.

**EPSC AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPSC AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

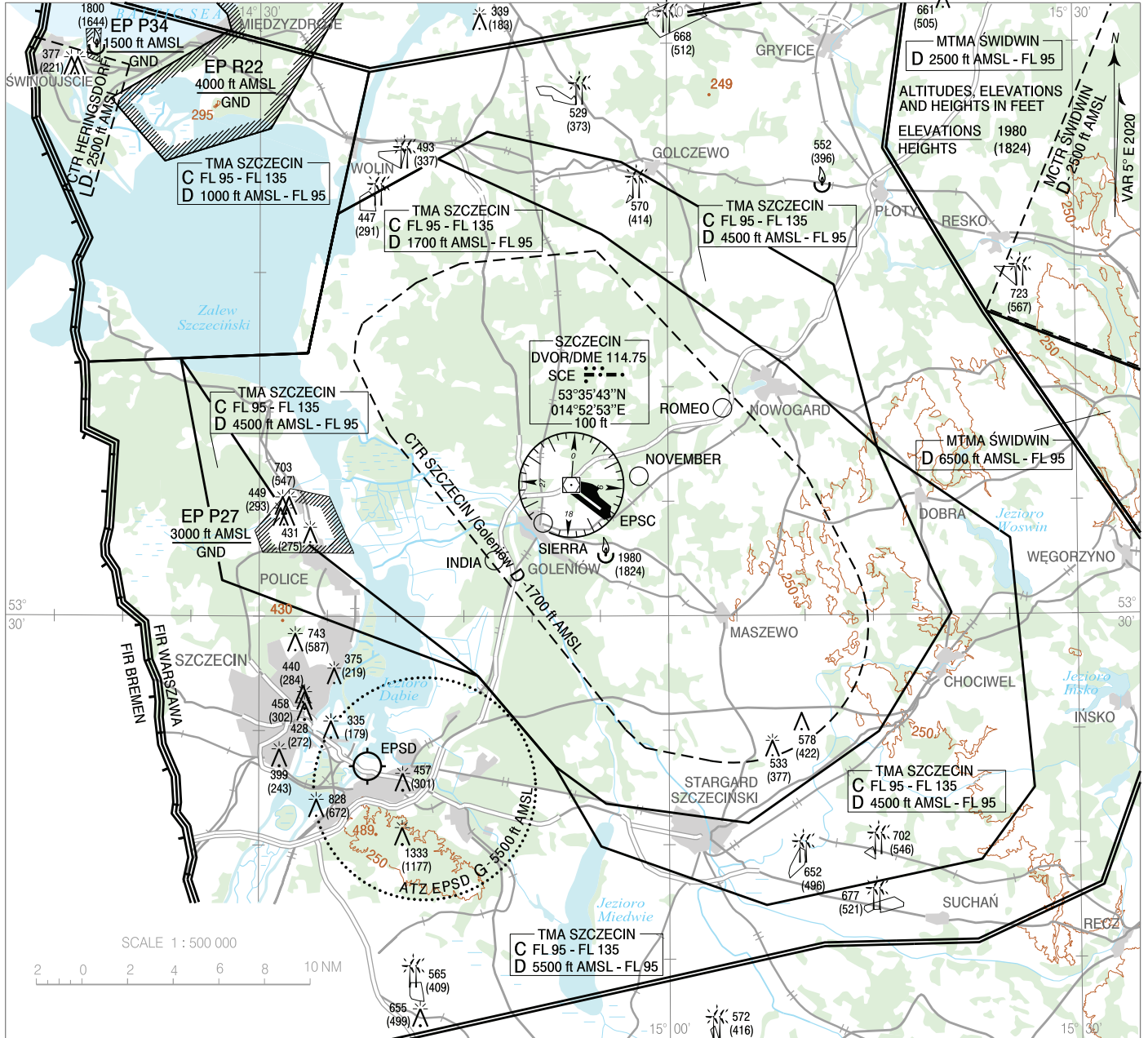
Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
SZCZECIN/Goleniów CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533610N 0151005E 533200N 0151341E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie: then arc of circle of 11 km radius centred at point: 532930N 0150440E 532340N 0150257E 532414N 0145815E 532501N 0145650E 533756N 0143933E 534109N 0143656E 534200N 0143703E 534247N 0143732E 534434N 0144131E	1700 ft GND	D	SZCZECIN WIEŻA 121.255 MHz PL SZCZECIN TOWER 121.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR SZCZECIN/Goleniów aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN. SZCZECIN/Goleniów CTR active during the operational hours of SZCZECIN TWR.

**VISUAL
OPERATION
CHART**

AERODROME ELEV 156 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Szczecin TOWER 121.255

Szczecin - Goleniów



Correction: OBST.

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

		<p>6. Drogi serwisowe. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem drogi startowej w użyciu.</p> <p>1. RWY in use; 2. TWY B; 3. APN 1; 4. Other TWYs; 5. Other APNs; 6. Service roads. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of runway in use.</p>
3	<p>Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment</p>	<p>Do odladzania powierzchni lotniska stosuje się: - KFOR - mrówczan potasu płyn; - NAFO - mrówczanu sodu granulat.</p> <p>The following are used for de-icing the surface of the aerodrome: - KFOR - potassium formate liquid; - NAFO - sodium formate granules.</p>
4	<p>Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways</p>	NIL
5	<p>Uwagi Remarks</p>	<p>Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter.</p> <p>Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter.</p>

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 58/R/A/W/T	NIL	
		APN 2 HELI	CONC/ASPH	PCN 35/F/B/X/T	NIL	
		APN 3	CONC	PCN 30/R/B/X/T	NIL	
		APN 4	CONC	PCN 30/R/B/X/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		B	26.0 m	CONC/ASPH	PCN 63/F/B/X/T	dla samolotów o kodzie C reference code C aircraft
		P	10.5 m	CONC	PCN 30/R/B/X/T	dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym reference code A propeller-driven aeroplanes

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
						except for emergency situations where the frequency 121.500 MHz may be used. Warmia i Mazury sp. z o.o.
Olsztyn-Mazury CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533846N 0205722E 533621N 0210645E 532921N 0210537E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531949N 0204646E 532821N 0204635E 533240N 0204913E 533846N 0205722E	1500 ft GND	D	MAZURY WIEŻA 118.030 MHz PL MAZURY TOWER 118.030 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPSY AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPSY AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Kontrola wykonywana jest przez Dyżurnego Operacyjnego Portu lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrznego (po lądowaniu).

6.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR/AFIS w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

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).

6.4 REPORTING

Each presence of birds and ground animals in the area of the aerodrome shall be reported to TWR/AFIS to eliminate the risk by the aerodrome personnel.

EPSY AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPSY AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPSY 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 01, RWY 19)	AD 2 EPSY 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 01)	AD 2 EPSY 7 - 1
EPSY - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 01)	AD 2 EPSY 8 - 1
EPSY - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 19)	AD 2 EPSY 8 - 3
EPSY - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 01)	AD 2 EPSY 10 - 1
EPSY - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 19)	AD 2 EPSY 10 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II or LOC z) RWY 01 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 01 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 01 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR z) RWY 19 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR y) RWY 19 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 01 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 19 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSY 12 - 15
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPSY 13 - 1
BIRD CONCENTRATIONS	AD 2 EPSY 14 - 1

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

Brak penetracji.

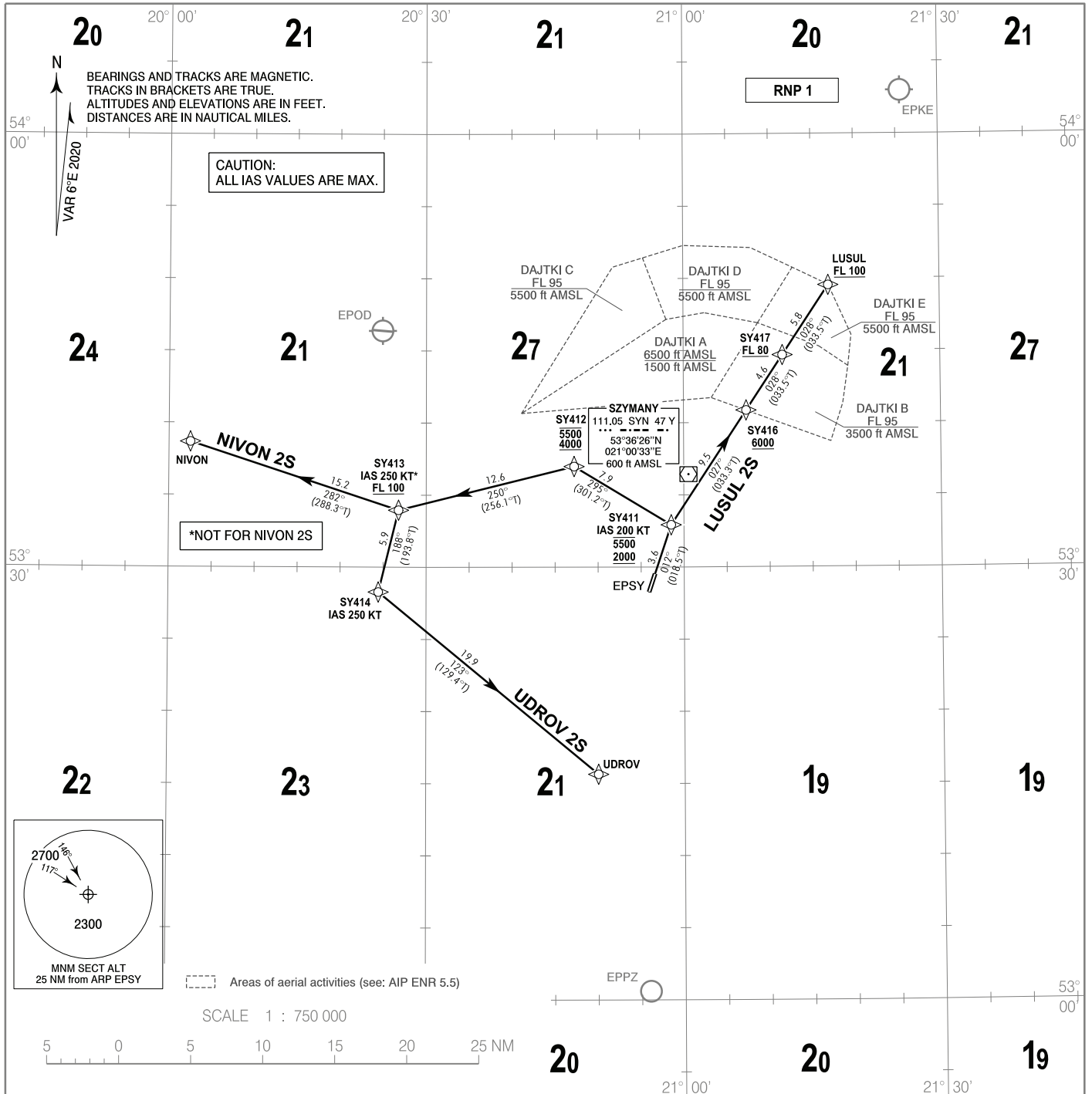
No penetrations.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Mazury TOWER	118.030
Mazury INFORMATION	118.030
Mazury RADIO	118.030

LUSUL 2S NIVON 2S UDROV 2S



Correction: Altitude restrictions. MSA. Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Olsztyn-Mazury
 RNP RWY 01
 LUSUL 2S NIVON 2S UDROV 2S**

LUSUL 2S

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO LUSUL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY411	-	012 (018.5)	3.57	-	-5500 ft +2000 ft	-200	RNP 1
002	TF	SY416	-	027 (033.3)	9.52	-	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	SY417	-	028 (033.5)	4.59	-	+FL80	-	RNP 1
004	TF	LUSUL	-	028 (033.5)	5.81	-	+FL100	-	RNP 1

NIVON 2S

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY413

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY411	-	012 (018.5)	3.57	-	-5500 ft +2000 ft	-200	RNP 1
002	TF	SY412	-	295 (301.2)	7.86	-	-5500 ft +4000 ft	-	RNP 1
003	TF	SY413	-	250 (256.1)	12.56	-	+FL100	-	RNP 1
004	TF	NIVON	-	282 (288.3)	15.22	-	-	-	RNP 1

UDROV 2S

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY413

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY411	-	012 (018.5)	3.57	-	-5500 ft +2000 ft	-200	RNP 1
002	TF	SY412	-	295 (301.2)	7.86	-	-5500 ft +4000 ft	-	RNP 1
003	TF	SY413	-	250 (256.1)	12.56	-	+FL100	-250	RNP 1
004	TF	SY414	-	188 (193.8)	5.85	-	-	-250	RNP 1
005	TF	UDROV	-	123 (129.4)	19.86	-	-	-	RNP 1

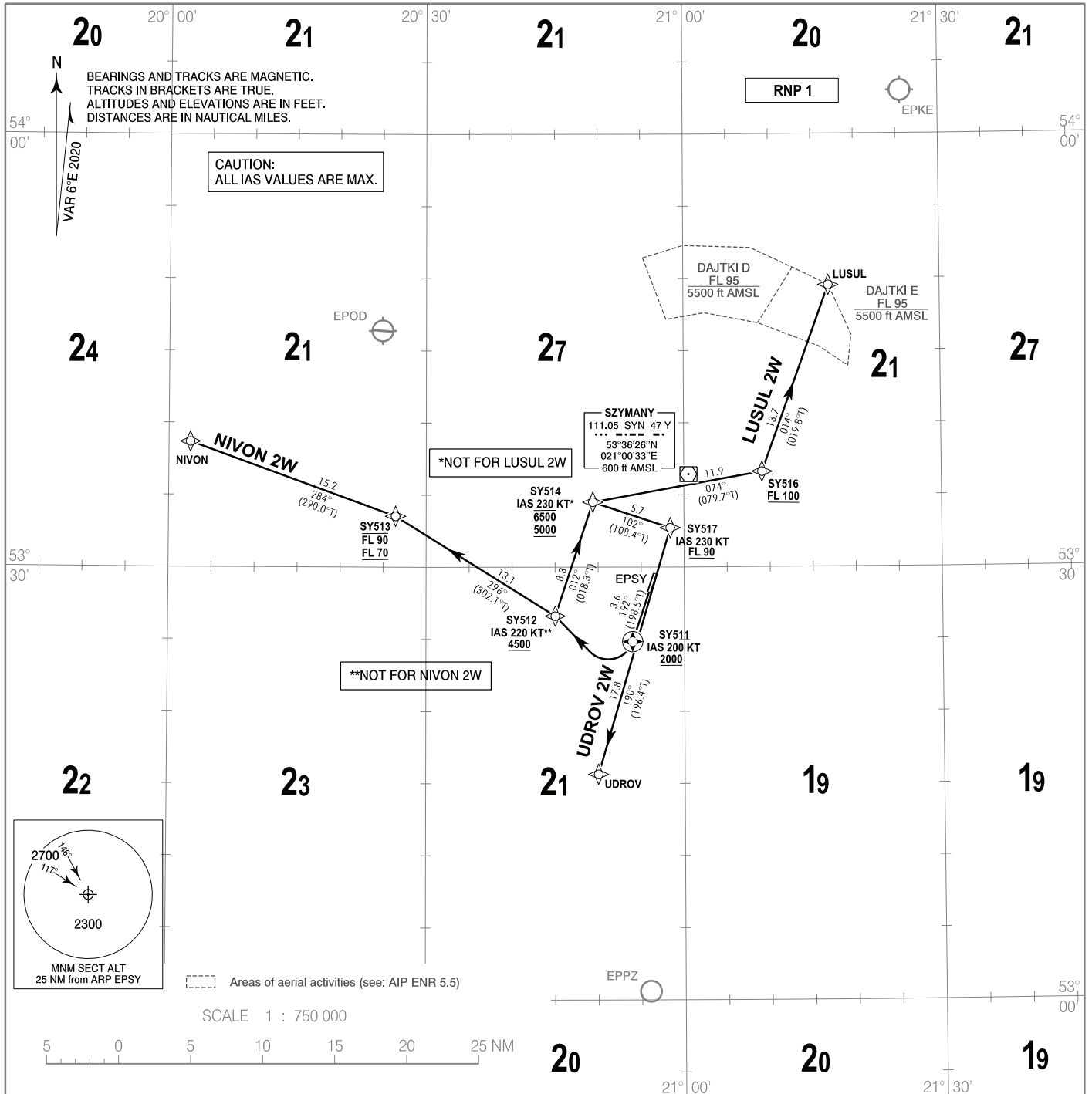
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER01	53 29 33.1 N	020 56 37.2 E
LUSUL	53 49 31.0 N	021 16 59.0 E
NIVON	53 38 41.0 N	020 02 30.0 E
SY411	53 32 55.7 N	020 58 30.9 E
SY412	53 36 59.1 N	020 47 13.7 E
SY413	53 33 57.3 N	020 26 46.9 E
SY414	53 28 16.8 N	020 24 26.4 E
SY416	53 40 51.6 N	021 07 18.5 E
SY417	53 44 40.8 N	021 11 34.1 E
UDROV	53 15 39.0 N	020 50 00.0 E

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Mazury TOWER	118.030
Mazury INFORMATION	118.030
Mazury RADIO	118.030

LUSUL 2W NIVON 2W UDROV 2W



Correction: Altitude restrictions. MSA. Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Olsztyn-Mazury
 RNP RWY 19
 LUSUL 2W NIVON 2W UDROV 2W**

LUSUL 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY514

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-220	RNP 1
003	TF	SY514	-	012 (018.3)	8.33	-	- 6500 ft +5000 ft	-	RNP 1
004	TF	SY516	-	074 (079.7)	11.93	-	+FL100	-	RNP 1
005	TF	LUSUL	-	014 (019.8)	13.75	-	-	-	RNP 1

NIVON 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY513

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-	RNP 1
003	TF	SY513	-	296 (302.1)	13.07	-	+FL90 -FL70	-	RNP 1
004	TF	NIVON	-	284 (290.0)	15.16	-	-	-	RNP 1

UDROV 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY517

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-220	RNP 1
003	TF	SY514	-	012 (018.3)	8.33	-	- 6500 ft +5000 ft	-230	RNP 1
004	TF	SY517	-	102 (108.4)	5.66	-	+FL90	-230	RNP 1
005	TF	UDROV	-	190 (196.4)	17.82	-	-	-	RNP 1

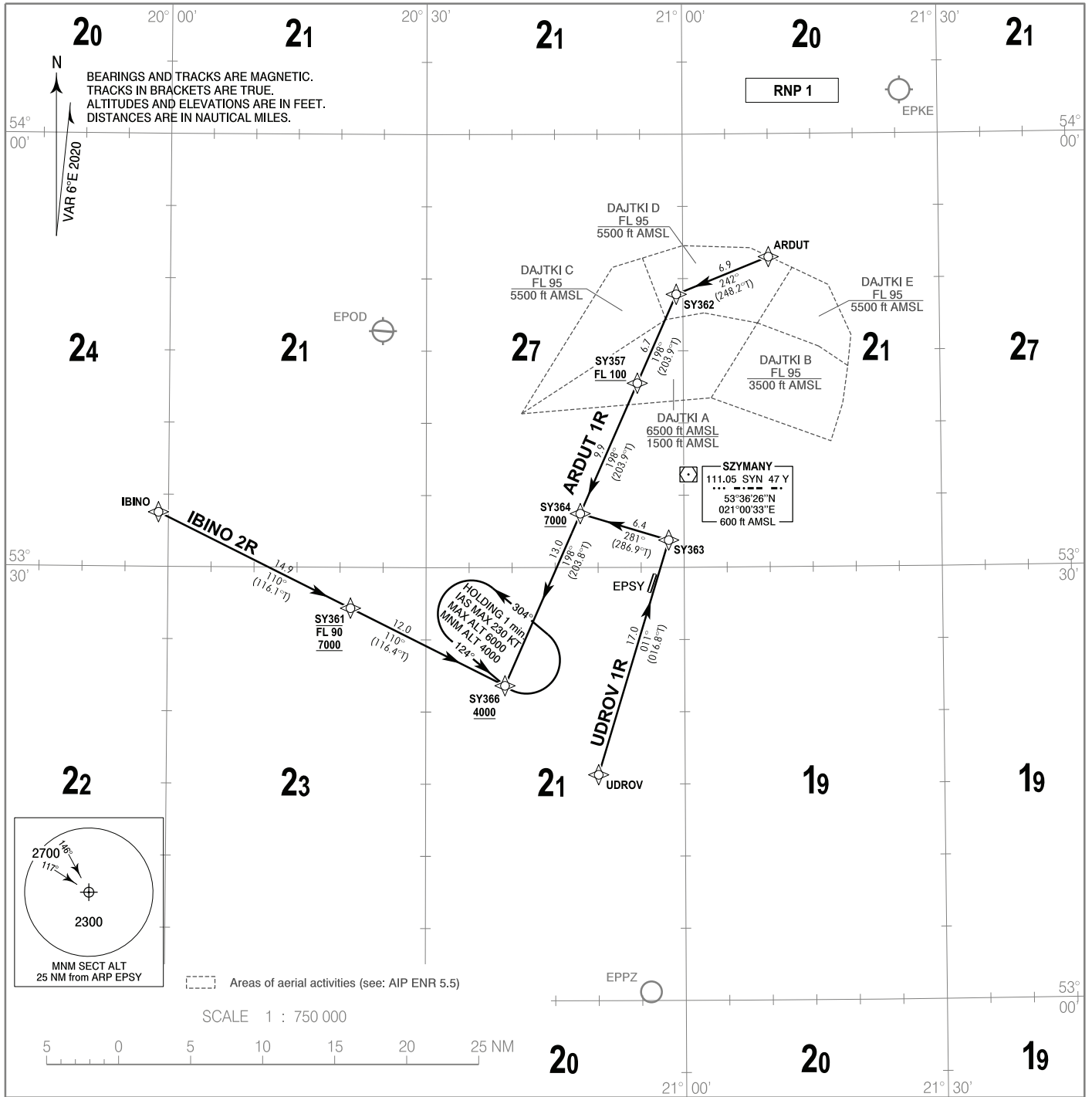
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER19	53 28 16.4 N	020 55 54.2 E
LUSUL	53 49 31.0 N	021 16 59.0 E
NIVON	53 38 41.0 N	020 02 30.0 E
SY511	53 24 50.4 N	020 53 59.1 E
SY512	53 26 37.2 N	020 45 00.4 E
SY513	53 33 32.1 N	020 26 26.3 E
SY514	53 34 30.6 N	020 49 23.7 E
SY516	53 36 36.8 N	021 09 06.6 E
SY517	53 32 43.4 N	020 58 23.8 E
UDROV	53 15 39.0 N	020 50 00.0 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

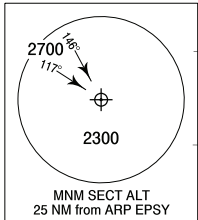
TRANSITION ALTITUDE 6500

Mazury TOWER	118.030
Mazury INFORMATION	118.030
Mazury RADIO	118.030

ARDUT 1R IBINO 2R UDROV 1R



Correction: Altitude restrictions, MSA, Track, Distance, Editorial changes.



Areas of aerial activities (see: AIP ENR 5.5)

SCALE 1 : 750 000



**STANDARD ARRIVAL CHART
 INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Olsztyn-Mazury
 RNP RWY 01
 ARDUT 1R IBINO 2R UDROV 1R**

ARDUT 1R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ARDUT	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY362	242 (248.2)	6.90	-	-	RNP 1
003	TF	SY357	198 (203.9)	6.74	+FL100	-	RNP 1
004	TF	SY364	198 (203.9)	9.87	+7000 ft	-	RNP 1
005	TF	SY366	198 (203.8)	13.04	+4000 ft	-	RNP 1

IBINO 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	IBINO	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY361	110 (116.1)	14.91	-FL90 +7000 ft	-	RNP 1
003	TF	SY366	110 (116.4)	12.00	+4000 ft	-	RNP 1

UDROV 1R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UDROV	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY363	011 (016.8)	17.00	-	-	RNP 1
003	TF	SY364	281 (286.9)	6.41	+7000 ft	-	RNP 1
004	TF	SY366	198 (203.8)	13.04	+4000 ft	-	RNP 1

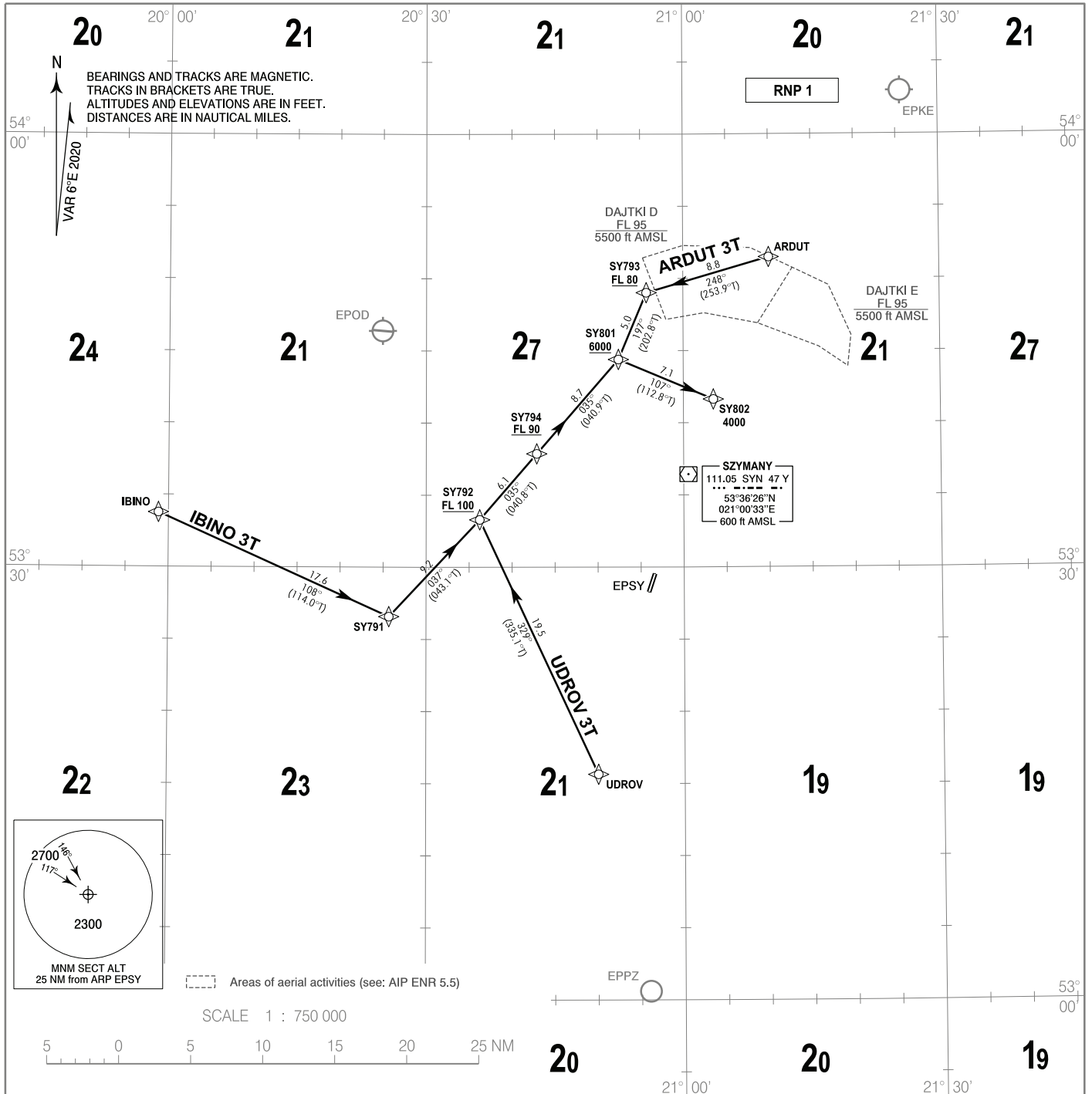
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	Latitude	Longitude
ARDUT	53 51 29.0 N	021 10 02.0 E
IBINO	53 33 46.3 N	019 58 50.2 E
SY357	53 42 45.7 N	020 54 37.8 E
SY361	53 27 10.8 N	020 21 13.8 E
SY362	53 48 54.7 N	020 59 13.5 E
SY363	53 31 53.5 N	020 58 13.0 E
SY364	53 33 44.5 N	020 47 56.1 E
SY366	53 21 49.5 N	020 39 10.1 E
UDROV	53 15 39.0 N	020 50 00.0 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Mazury TOWER	118.030
Mazury INFORMATION	118.030
Mazury RADIO	118.030

ARDUT 3T IBINO 3T UDROV 3T



Correction: Altitude restrictions. MSA. REP SY794 added. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
 INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Olsztyn-Mazury
 RNP RWY 19
 ARDUT 3T IBINO 3T UDROV 3T**

ARDUT 3T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ARDUT	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY793	248 (253.9)	8.84	+FL80	-	RNP 1
003	TF	SY801	197 (202.8)	5.02	+6000 ft	-	RNP 1
004	TF	SY802	107 (112.8)	7.14	4000 ft	-	RNP 1

IBINO 3T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	IBINO	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY791	108 (114.0)	17.57	-	-	RNP 1
003	TF	SY792	037 (043.1)	9.22	+FL100	-	RNP 1
004	TF	SY794	035 (040.8)	6.06	+FL90	-	RNP 1
005	TF	SY801	035 (040.9)	8.66	+6000 ft	-	RNP 1
006	TF	SY802	107 (112.8)	7.14	4000 ft	-	RNP 1

UDROV 3T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UDROV	-	-	-	-	RNP 1
002	TF	SY792	329 (335.1)	19.50	+FL100	-	RNP 1
003	TF	SY794	035 (040.8)	6.06	+FL90	-	RNP 1
004	TF	SY801	035 (040.9)	8.66	+6000 ft	-	RNP 1
005	TF	SY802	107 (112.8)	7.14	4000 ft	-	RNP 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	ARDUT	53 51 29.0 N	021 10 02.0 E
IBINO	53 33 46.3 N	019 58 50.2 E
SY791	53 26 34.6 N	020 25 40.4 E
SY792	53 33 17.7 N	020 36 13.9 E
SY793	53 49 01.1 N	020 55 42.2 E
SY794	53 37 52.2 N	020 42 52.9 E
SY801	53 44 23.9 N	020 52 25.6 E
SY802	53 41 38.0 N	021 03 29.8 E
UDROV	53 15 39.0 N	020 50 00.0 E

		Fuel: JET A-1 Oil: NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność Fuelling facilities/Capacity	Cysterny samochodowe 4200 - 62000 litrów pojemności. Cisterns of 4200 - 62000 litres capacity.
4	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	Elephant - 16.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Hangar space for visiting aircraft	Dla samolotów o wielkości do B767. For aeroplanes up to size of B767.
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Repair facilities for visiting aircraft	Naprawy i wymiany silników: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspekcje, naprawy i wymiany silników: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3 samolotów: B767, E170/190 i B737-300/400/500. Inspekcje i naprawy silników: AE3007A, PW124B/127E, samolotów: E145 i ATR-72/42-500. Repairs and engine replacement of: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspections, repairs and replacement of engines: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3, aeroplanes: B767, E170/190 and B737-300/400/500. Inspections and repairs of engines: AE3007A, PW124B/127E of aeroplanes: E145 and ATR-72/42-500.
7	Uwagi Remarks	2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB, PSP (BLIK). b) karty paliwowe: AIR CARD, AVCARD BY WORLD FUEL, WORLD FUEL SERVICES, STERLING CARD AIR BP. Przedpłata: E-mail: sales@airbparamco.com 2.4.3 - Zamówienia na adres: Air BP Aramco Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-505-121-406 E-mail: waw@airbparamco.com sales@airbparamco.com Kontakt w sprawach handlowych: E-mail: sales@airbparamco.com ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Tel.: +48-22-778-03-88 Tel. kom.: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl wlodzimierz.wesolowski@orlen.pl Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych 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 handlowych: UNIMOT Aviation Services Sp. z o.o. ul. Domaniewska 37/2.43, 02-672 Warszawa Tel.: +48-22-487-54-33

Tel. kom.: +48-602-236-354
E-mail: sales.aviation@unimot.pl
E-mail: waw.aviation@unimot.pl
2.4.4 Agent handlingowy
LS Airport Services S.A.
ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa
Centrum Operacyjne H24
Tel.: +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
Tel.: +48-22-650-4546, 48-22-650-4547
Tel. kom.: +48-506-006-203
E-mail: duty.waw@welcome.as.pl
Częstotliwość:
131,405 MHz
131,665 MHz - odladanie
SITA: WAWOOXH
Obsługa ACFT: wszystkie typy.
Pełen zakres obsługi naziemnej.

2.4.2 - The following forms of payment are accepted:
a) credit cards:
VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB, PSP (BLIK).
b) fuel carnets:
AIR CARD, AVCARD BY WORLD FUEL, WORLD FUEL SERVICES, STERLING CARD AIR BP.
Prepayment:
E-mail: sales@airbparamco.com

2.4.3 - **Place orders to:**
Air BP Aramco Polska Sp. z o.o.
Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk
Mobile: +48-505-121-406
E-mail:
waw@airbparamco.com
sales@airbparamco.com
Contact for commercial matters:
E-mail: sales@airbparamco.com

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,
wlodzimierz.wesolowski@orlen.pl
Contact in commercial matters:
Aviation Fuel Sales Team 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
Contact in commercial matters:
UNIMOT Aviation Services Sp. z o.o.

	<p>ul. Domaniewska 37/2.43, 02-672 Warszawa Phone.: +48-22-487-54-33 Mobile: +48-602-236-354 E-mail: sales.aviation@unimot.pl E-mail: waw.aviation@unimot.pl 2.4.4 Handling Agent <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.580 MHz SITA: WAWVRXH <u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546, +48-22-650-4547 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: duty.waw@welcome.as.pl Frequency: 131.405 MHz 131.665 MHz - de-icing SITA: WAWOOXH ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services.</p>
--	--

EPWA AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPWA AD 2.5 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	Bank: Na terenie portu.
	Bank and Post office	Poczta: NIL Bank: In the airport area. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	Dostępna.
	Tourist office	Available.
7	Uwagi	2.5.1
	Remarks	Tel.: +48-22-650-4891 Faks: +48-22-846-4991 2.5.1 Phone: +48-22-650-4891 Fax: +48-22-846-4991

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

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT 9 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	CAT 9 ICAO
2	Wyposażenie ratownicze	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6, pojazd ratownictwa technicznego - 1, pojazd specjalny - schody ewakuacyjne -1, pojazd dowodzenia i łączności - 1, ambulanse - 2, kontener medyczny - 1, kontener do dekontaminacji - 1.
	Rescue equipment	fire and rescue vehicles - 6, technical rescue vehicle - 1, special vehicle - rescue stairs - 1, management and communication vehicle - 1, ambulances - 2, medical container - 1, decontamination container - 1.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	- lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-17 (4 zestawy), - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-14 (2 zestawy), - system uprząży CAT II do podnoszenia wąskokadłubowych ACFT o obwodzie kadłuba od 8 do 12 metrów (1 zestaw), - maty ziemne do budowy dróg awaryjnych na miękkim podłożu, - platforma holownicza KUNZ 50-2200 do holowania ACFT z uszkodzonym kołem lub oponą po nawierzchni utwardzonej (1 zestaw), - zestaw awaryjnego holowania samolotów KUNZ AETS o sile uciągu do 55 ton.
	Capability for removal of disabled aircraft	- aeronautical lifting cushions RLB 30-17 (4 kits), - aeronautical lifting cushions RLB 30-14 (2 kits), - CAT II harness system for lifting narrow-body ACFT with a fuselage circumference from 8 to 12 meters (1 set), - ground mats for construction of emergency roads on soft ground, - KUNZ 50-2200 towing platform for ACFT towing with a damaged wheel or tire on a paved surface (1 set), - KUNZ AETS emergency towing kit for aeroplanes of mass not exceeding 55 tonnes (1 set).
4	Uwagi	2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego statku powietrznego (MAX B737 lub A-320) zależy od okoliczności zdarzenia.
	Remarks	2.6.3 - Capability for removal of disabled aircraft (B737 or A-320 MAX) depends on the circumstances of each incident.

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

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 16, oczyszczarka kompaktowa (plug, szczotka, dmuchawa) - 7, plug wirnikowy - 4, posypywarko - zraszarka (pojazdy osłony chemicznej) - 3, oczyszczarka podciśnieniowa do zbierania glikolu - 2.
	Type(s) of clearing equipment	snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 16,

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

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength	
		APN 1	CONC	PCN 65/R/A/W/T	NIL
		APN 10	CONC	PCN 57/R/C/X/U	NIL
		APN 11	CONC	PCN 39/R/B/X/T	NIL
		APN 12	CONC	PCN 77/R/A/W/T	NIL
		APN 13	CONC	PCN 84/R/A/W/T	NIL
		APN 2	ASPH	NIL	MTOW do 5700 kg MTOW up to 5 700 kg
		APN 3	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		APN 5A	CONC	PCN 92/R/A/W/T	NIL
		APN 5B	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		APN 5C	CONC	PCN 58/R/B/W/T	NIL
		APN 7A	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL

		Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
		Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 7B	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL	
		APN 9	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL	
		APN MILITARY	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL	
		Cargo APN	CONC	PCN 84/R/C/X/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		A0	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		A1	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		A2	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		A3	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		A4	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	NIL
		A5	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A6	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A7	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A8	23.0 m	ASPH	PCN 89/F/C/W/T	NIL
		B1	10.5 m	ASPH	PCN 24/F/C/W/T	NIL
		B6	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		B7	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		B8	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		C1	23.0 m	ASPH	PCN 71/F/B/W/T	NIL
		D2	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		D3	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		D4	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	NIL
		D5	7.5 m	ASPH	NIL	MTOW do 5700 kg MTOW up to 5700 kg
		E1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		E2	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	na odcinku od TWY R do TWY E4 PCN 147 F/C/W/T FM TWY R to TWY E4 PCN 147 F/C/W/T
		E3	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		E4	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		G	23.0 m	CONC	PCN 84/R/A/W/T	NIL
		H1	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		H2	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		J	23.0 m	CONC	PCN 85/R/B/W/T	NIL
		K	15.0 m	ASPH	PCN 39/F/B/X/T	NIL
		L	23.0 m	ASPH	PCN 96/F/C/W/T	NIL
		M1	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		M2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		M3	23.0 m	CONC	PCN 85/R/B/W/T	NIL

		Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		N1	23.0 m	ASPH	PCN 98/F/C/W/T	NIL
		N2	23.0 m	ASPH	PCN 144/F/C/W/T	NIL
		N3	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		O1	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		O2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		R	23.0 m	ASPH	PCN 87/F/B/W/T	NIL
		S1	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		S2	23.0 m	ASPH	PCN 109/F/D/X/T	NIL
		S3	23.0 m	ASPH	PCN 77/R/C/X/T	NIL
		U1	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		U2	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/C/W/T	NIL
		U3	23.0 m	CONC	PCN 78/R/B/W/T	NIL
		V	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		W	23.0 m	CONC	PCN 65/R/A/W/T	NIL
		Z1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z3	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z4	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z5	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z BLUE 1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z BLUE 2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z ORANGE 1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z ORANGE 2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	Patrz: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11.				
	Location and elevation of altimeter checkpoints	See: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11.				
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	Patrz AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1.				
	Position of INS checkpoints	See AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1.				
6	Uwagi	Stosowanie procedury push-back (patrz punkt 2.20.7.1). Ograniczenia w kołowaniu (patrz punkt 2.20.6.2).				
	Remarks	Push-back procedure applicable (see point 2.20.7.1). Taxiing restrictions (see point 2.20.6.2).				

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

1	<p>Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych</p> <p>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</p>	<p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - światel linii środkowej, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - światel wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania dla stanowisk 1-7A, 9-24. <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - docking system for aircraft stands 1-7A, 9-24.
2	<p>Opis oznakowania i światel dróg startowych i dróg kołowania</p> <p>RWY and TWY markings and lights</p>	<p><u>Oznakowanie:</u></p> <p>1. RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe.</p> <p>2. TWY: linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><u>Światła:</u></p> <p>1. RWY: Patrz punkt 2.14.</p> <p>2. TWY: Patrz punkt 2.15.3.</p> <p><u>Marking:</u></p> <p>1. RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge.</p> <p>2. TWY: centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings.</p> <p><u>Lights:</u></p> <p>1. RWY: See point 2.14.</p> <p>2. TWY: See point 2.15.3.</p>
3	<p>Poprzeczki zatrzymania</p> <p>Stop bars</p>	<p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione. Oprawy zagłębione poprzeczek zatrzymania są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 są wyposażone w światła wykonane w technologii halogenowej.</p> <p>Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R.</p> <p>Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited.</p> <p>Stop bars inset lights fittings are equipped with LED lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A0, A4, A8, B7, B8, D2, D3, H1, H2, L, N1, O1, S1, S2, S3 are equipped with halogen lights.</p> <p>Stop bars elevated lights fittings on A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R are equipped with LED lights.</p>

4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY	<p>Światła ochronne: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>Światła ochronne RWY z wyłączeniem B7 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>RWY guard lights: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.</p> <p>RWY guard lights excluding B7 are LED lights.</p>
	Other RWY protection measures	
5	Uwagi	<p>TWY N1, N2, N3 i S2 wyposażone są w światła RETIL.</p> <p>Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie linii środkowej TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu.</p> <p>Na TWY D4 brak świateł linii środkowej pomiędzy poprzeczką zatrzymania a RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 11 oraz na łuku pomiędzy RWY 29 i TWY D3.</p> <p>Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 15 oraz pomiędzy RWY 33 i TWY D3.</p> <p>TWY N1, N2, N3 and S2 are equipped with the RETIL lights.</p> <p>TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings.</p> <p>No centre line lights are available on TWY D4 between stop bar and RWY 11.</p> <p>RWY 15/33 is equipped with LED lights.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 11 and on the curve between RWY 29 and TWY D3.</p> <p>Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 15 as well as RWY 33 and TWY D3.</p>
	Remarks	

EPWA AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE EPWA AD 2.10 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 przebiegające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.

Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:

<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.

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

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa
	Name of the associated meteorological office	Aeronautical Meteorological Station Warszawa
2	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET	H24
	Hours of service/MET office outside hours	

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

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

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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
The line joining the following points: 521228N 0204201E 521532N 0204615E 521547N 0205010E 521548N 0205556E 521538N 0205705E 521530N 0205730E 521508N 0210053E 521103N 0210613E 520757N 0211036E 520223N 0210719E 520043N 0210038E 520852N 0204547E 521228N 0204201E			Okęcie TOWER 118.305 MHz EN Okęcie WIEŻA 120.040 MHz Częstotliwość zapasowa PL Okęcie TOWER 120.040 MHz Secondary frequency EN		In accordance with the ATC working hours.	

EPWA AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPWA AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP WARSZAWA	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	NIL	NIL	H24	NIL
		128.805			H24	
		129.380			H24	
		135.930			H24	
EPWA ATIS ARR	-	120.455	NIL	NIL	H24	NIL
EPWA ATIS DEP	-	123.430	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	Okęcie DELIVERY	121.605	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	Okęcie GROUND	121.905	NIL	NIL	0430-2300 (0330-2200)	NIL
TWR OKĘCIE	Okęcie WIEŻA Okęcie TOWER	118.305	NIL	NIL	H24	NIL
TWR OKĘCIE	Okęcie WIEŻA Okęcie TOWER	120.040	NIL	NIL	H24	Częstotliwość zapasowa. Secondary frequency.
VOLMET	Warszawa KONTROLA Warszawa RADAR Warszawa CONTROL	127.600	NIL	NIL	H24	NIL

EPWA AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA

EPWA AD 2.19 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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 11 (06°E/NOV 20) CAT II 4 / E	WAS	109.900 MHz	H24	520938.2N 0205907.5E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS GP 11	-	333.800 MHz	H24	521016.2N 0205705.9E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0°
DME 11	WAS	CH 36X	H24	521016.2N 0205705.9E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
ILS LOC 33 (06°E/NOV 20) CAT IIIA 4 / E	WA	110.300 MHz	H24	521050.0N 0205715.0E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS GP 33	-	335.000 MHz	H24	520924.4N 0205822.7E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I.

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 Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0°
DME 33	WA	CH 40X	H24	520924.4N 0205822.7E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (06°E/NOV 20)	OKC	113.450 MHz CH 81Y	H24	521011.1N 0205736.2E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).
DVOR/DME (06°E/SEP 22)	WAR	114.900 MHz CH 96X	H24	521533.0N 0203926.0E	300 ft AMSL	NIL	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.

EPWA AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA

EPWA AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU

1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

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

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

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, OKĘCIE WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Najwcześniejszy moment na otrzymanie depechy RCD:

Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.

Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność z OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,605 MHz (w godzinach pracy służby) lub OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,305 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKĘCIE GROUND, częstotliwość 121,905 MHz.

1.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

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

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

1.4 DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU

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

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

1 ATC PROCEDURES IN FORCE AT THE AERODROME

1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

1.1.1 RADIO COMMUNICATION

In order to receive ATC clearance, the crew of an aircraft shall establish radio communication 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,
- aerodrome of destination,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

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

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, OKĘCIE TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Earliest point in time to receive RCD message:

30 minutes prior to EBOT for flights with unassigned CTOT.

30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous communication with OKĘCIE DELIVERY on 121.605 MHz (during service operational hours) or OKĘCIE TOWER on 118.305 MHz throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

1.2 PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

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

1.3 TAKE-OFF AND LANDING CLEARANCES

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

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

1.4 ADDITIONAL TAXI AND DEPARTURE PROCEDURES

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

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

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

Odloty z widocznością są dopuszczalne na Lotnisku Chopina w Warszawie, na przykład w celu ominięcia obszaru złej pogody. Kierunek lotu jest sugerowany przez załogę statku powietrznego lub przez ATC i jest zaakceptowany przez załogę statku powietrznego, a ATC nie zapewnia przewyższenia nad przeszkodami.

2 DOZOROWANIE RUCHU NAZIEMNEGO

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

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

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

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

Odloty:

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

Przyloty:

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

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

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

Załogi statków powietrznych niewyposażonych w transponder modu S, włączają kod SSR TYLKO po otrzymaniu instrukcji zajęcia drogi startowej. Po lądowaniu i opuszczeniu drogi startowej, załogi statków powietrznych muszą wyłączyć transponder. Załogi odlotujących statków powietrznych, niewyposażonych w transponder modu S są proszone o podanie informacji "No Mode S transponder" przy pierwszym kontakcie z OKĘCIE DELIVERY.

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

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

3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

3.1 ODLOTY

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

Visual departure from Chopina w Warszawie aerodrome is available e.g. to avoid adverse weather area. Heading proposed by the crew of departing ACFT or ATC has to be accepted by this crew. ATC does not take responsibility for obstacle clearance.

2 GROUND MOVEMENT SURVEILLANCE

Chopina w Warszawie aerodrome is equipped with a mode S surface movement surveillance system.

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

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

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

Departing aircraft:

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

Arriving aircraft:

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

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

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

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

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

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

3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

3.1 DEPARTURES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RWY	LIGHT	MEDIUM TURBOPROP	MEDIUM JET	HEAVY	SUPER HEAVY
11	D	-	-	-	-
15	D2, S2, O1, D3	D2, S2, O1, D3	D2, S2, O1, D3	D2	-
29	E3, R, A4	E3, R, A4	E3, R	-	-
33	H2, A8	H2, A8	H2, A8	H2, A8	-

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

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

3.2 PRZYLOTY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 ARRIVALS

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

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

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

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

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

ATC may suggest a different exit from the RWY. Such information will be provided during final approach.

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

3.3 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO LĄDOWANIU

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaze inaczej, po zakończeniu dobiegu i opuszczeniu drogi startowej załoga lądującego statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE GROUND na częstotliwości 121,905 MHz w celu otrzymania instrukcji kołowania do wyznaczonego stanowiska postojowego na płycie postojowej.

4 PROCEDURA WSPÓŁDECYDOWANIA W PORCIE LOTNICZYM (A-CDM)

4.1 Ogólne

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

4.1.1 Procedury

4.1.1.1 Walidacja planu lotu

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

4.1.1.2 Target Off-Block Time - TOBT

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

4.1.1.2.1 Automatyczny TOBT

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

4.1.1.2.2 Odpowiedzialność za TOBT

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

4.1.1.2.3 Korekta/kasowanie TOBT

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

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

Jeśli statek powietrzny musi wrócić na stanowisko postojowe (np. z powodu usterki technicznej), zgoda na uruchamianie silników i

3.3 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER LANDING

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

4 AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

4.1 General

A-CDM at Chopina w Warszawie aerodrome is compliant with the European standard.

4.1.1 Procedures

4.1.1.1 Flight plan validation

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

4.1.1.2 Target off-block time - TOBT

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

4.1.1.2.1 Automatic TOBT

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

4.1.1.2.2 Responsibility for TOBT

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

4.1.1.2.3 TOBT correction/deletion

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

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

If the aircraft needs to return to an aircraft stand (e.g. due to a technical reason), cancellation of the start-up approval and deletion of target times

zamierzone czasy zostają skasowane, w następstwie czego konieczne jest wprowadzenie nowego TOBT. Nowy TOBT musi być przynajmniej 5 minut późniejszy niż obecny czas zegarowy.

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

TOBT pozostaje ważny, jeśli wykonanie rejsu wymaga zmiany statku powietrznego. Konieczne jest wysłanie depechy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depechy DLA do Network Manager celem zaktualizowania EOBT.

4.1.1.2.4 Kanały dystrybucji TOBT

Dystrybucja TOBT jest możliwa za pomocą:

- wewnętrznego systemu lotniska/linii lotniczej/agenta handlingowego;
- zaawansowanego wizualnego systemu dokowania ACFT (A-VDGS) dla stanowisk kontaktowych; oraz w sytuacjach wyjątkowych spowodowanych brakiem dostępu do ww.;
- Służby Operacyjne Lotniska Chopina w Warszawie/ACDM (tel.: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.

4.1.1.3 Zgoda na lot

Załoga może dostać zgodę na lot od OKĘCIE DELIVERY na maksymalnie 30 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT zgoda może zostać uzyskana maksymalnie 30 minut przed CTOT.

4.1.1.4 Target Start-Up Approval Time – TSAT

TSAT to zamierzony czas wydania zgody na uruchomienie silników. Generowany jest na 40 minut przed TOBT. Tylko samoloty z wyliczonym TSAT są brane pod uwagę w procesie sekwencjonowania odlotów.

Zmiany TOBT z reguły nie wpływają na TSAT, chyba że nowo wprowadzony TOBT jest późniejszy niż aktualny TSAT.

4.1.1.4.1 Kanały dystrybucji TSAT

TSAT jest transmitowany tymi samymi kanałami co TOBT. Osoba odpowiedzialna za TOBT ma obowiązek przekazania prawidłowego TSAT załodze. TSAT musi zostać przekazany załodze najpóźniej na 5 minut przed TOBT. Dodatkowo, załoga powinna monitorować zmiany TSAT. Tylko w wyjątkowych sytuacjach aktualny TSAT można uzyskać od OKĘCIE DELIVERY o czasie TOBT.

4.1.1.5 Zgoda na uruchamianie silników/wypychanie/kołowanie

Kolejność odlotów ustalana jest na podstawie czasów TSAT. Zgoda na uruchomienie silników będzie udzielona, uwzględniając TOBT i TSAT. W czasie TSAT +/- 5 minut statek powietrzny musi być gotowy do uruchomienia silników, a załoga musi zgłosić gotowość na częstotliwości OKĘCIE DELIVERY (121,605 MHz).

Prośba o uruchomienie silników musi nastąpić w czasie TSAT +/- 5 minut. Zgoda będzie udzielona z uwzględnieniem TSAT, obecnej sytuacji ruchowej i pogodowej. Domyślnie zmiany TSAT są wstrzymane w okresie +/- 5 minut od TSAT. Na zmianę TSAT mają wpływ różne czynniki m.in. manualna zmiana TOBT bądź nowy CTOT.

will occur. Thereafter a new TOBT must be entered. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current clock time.

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

If the aircraft is changed and a change message (CHG - type/registration) is sent, the original TOBT remains in force. For TOBT deviations of 15 minutes or more from the EOBT, it is mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager in order to update the EOBT.

4.1.1.2.4 TOBT dialogue channels

TOBT dialogue is possible through:

- internal systems of the airport/airline/handling agent;
- ramp display of the advanced visual docking guidance system (A-VDGS) for contact gates; and in emergency situations due to lack of access to the above systems;
- Warsaw Chopin Airport Operational Services (phone: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.

4.1.1.3 ATC route clearance

Pilots can obtain ATC route clearance from OKĘCIE DELIVERY maximum 30 minutes prior to EOBT. For regulated flights the clearance is available maximum 30 minutes prior to CTOT.

4.1.1.4 Target Start-Up Approval Time – TSAT

TSAT is the target time for issuing start-up approval. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT.

Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the new TOBT does not come after the currently valid TSAT.

4.1.1.4.1 TSAT dialogue channels

TSAT is transmitted according to the TOBT dialogue channels. As a rule, the person responsible for the TOBT must ensure the correct transmission of the TSAT to the crew. TSAT must be provided at least at the moment TOBT-5 minutes. In addition, the crew shall monitor TSAT updates. In exceptional cases, TSAT can be obtained at TOBT time from OKĘCIE DELIVERY.

4.1.1.5 Start-up/push-back/taxi clearance

The pre-departure sequence is determined in accordance with TSAT. Start-up approval will only be issued under consideration of TOBT and TSAT. At TSAT +/- 5 minutes, the aircraft must be ready for start-up, and the crew shall report readiness on the frequency of OKĘCIE DELIVERY (121.605 MHz).

Start-up may be requested within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependently on the TSAT and the current traffic and weather situation. In general, TSAT change is frozen within the TSAT +/- 5 minutes window. Update to the TSAT can be accepted by confirming or updating TOBT during this time manually, also other conditions, for example change in CTOT, may cause an update to the TSAT.

Wypchnięcie statku powietrznego ze stanowiska postojowego musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody. Rozpoczęcie kołowania musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody na uruchomienie silników, w przypadku stanowisk niewymagających procedury wypychania.

4.1.1.6 Odladzanie

Czas potrzebny na odladzanie nie powinien być brany pod uwagę podczas definiowania TOBT, jednak zostanie uwzględniony podczas kalkulacji TSAT, na podstawie zgłoszenia potrzeby odladzania. Ze względu na wpływ odladzania na sekwencjonowanie odlotów wskazane jest, by załogi zgłaszały chęć odladzania przed określeniem TSAT (40 minut przed TOBT). Ogólne procedury dotyczące odladzania na Lotnisku Chopina w Warszawie zawarte są w AIP Polska AD 2 EPWA punkt 2.20.9.

4.1.1.7 Alerty A-CDM

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

4.1.1.8 Koordynacja z NMOC – Network Manager Operations Centre

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

4.1.1.9 Określenia i skróty

TOBT – Target Off-Block Time:

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

TSAT – Target Start-Up Approval Time:

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

Gotowość statku powietrznego:

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

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

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

EIBT – Estimated In-Block Time:

Push-back must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at push-back positions. Taxi must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions.

4.1.1.6 De-icing

The de-icing time shall not be taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the request for de-icing. Due to the influence of de-icing on sequencing, it is highly recommended to request de-icing before the TSAT is issued (40 minutes before TOBT).

The general de-icing procedures at Chopina w Warszawie aerodrome are described in detail in AIP Poland AD 2 EPWA point 2.20.9.

4.1.1.7 A-CDM alert messages

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

4.1.1.8 Coordination with the Network Manager Operations Centre - NMOC

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

4.1.1.9 Terms and Abbreviations

TOBT – Target Off-Block Time:

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

TSAT – Target Start-Up Approval Time:

Target time for issuing start-up approval in accordance with the A-CDM process. TSAT includes any limitations known, e.g. CTOT or the traffic situation at Chopina w Warszawie aerodrome.

Aircraft Ready:

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

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

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

EIBT – Estimated In-Block Time:

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

SOBT – Scheduled Off-Block Time:

Rozkładowy czas opuszczenia stanowiska postojowego (slot lotniskowy).

A-CDM Portal (Platforma):

System umożliwiający dostęp do odczytu i edycji danych dotyczących lotu. Portal jest źródłem informacji o danym rejsie, zawiera czasy ukończenia poszczególnych etapów lotu i obsługi naziemnej, które odgrywają ważną rolę w procesie A-CDM.

5 PROCEDURA UŻYTKOWANIA I ZARZĄDZANIA PŁYTAMI POSTOJOWYMI NA LOTNISKU

5.1 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

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

Obszar, dla którego zapewniana jest AMS został przedstawiony na mapie AD 2 EPWA 3-1.

5.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW AMS

5.2.1 FOLLOW ME

Prowadzenie statków powietrznych z/do punktów przekazania odpowiedzialności, na podstawie poleceń TWR.

Ustawianie statku powietrznego na stanowisku postojowym.

W uzasadnionych przypadkach, w porozumieniu z TWR, wstrzymanie kołowania statku powietrznego.

Nadzór nad manewrami statku powietrznego na płycie postojowej oraz współpraca z TWR w tym zakresie.

5.2.2 TWR

Utrzymywanie stałej łączności radiowej z załogą statku powietrznego.

Wydawanie instrukcji kołowania.

Przekazywanie numeru stanowiska postojowego załodze statku powietrznego.

Wydawanie zgody na uruchamianie/wypychanie/power-back/„cross-bleed start-up”.

5.3 PUNKTY PRZEKAZANIA ODPOWIEDZIALNOŚCI

Przekroczenie poprzeczki zatrzymania przed RWY (warunkowane nawiązaniem łączności z załogą statku powietrznego przez służbę przejmującą) - od/do AMS.

Zaparkowanie statku powietrznego na stanowisku postojowym/opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska postojowego - od/do AMS.

Rozpoczęcie/zakończenie prowadzenia statku powietrznego przez FOLLOW ME (tożsame z włączeniem/wyłączeniem świateł ostrzegawczych i wyświetlacza na pojeździe) - pomiędzy organami AMS.

Rozpoczęcie podawania sygnałów manewrowania przez FOLLOW ME/aktywację systemu automatycznego dokowania (warunkowane reakcją załogi statku powietrznego na sygnały) - pomiędzy organami AMS.

6 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

6.1 DROGI KOŁOWANIA Z, Z ORANGE, Z BLUE

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

SOBT – Scheduled Off-Block Time:

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

A-CDM Portal tool:

The system which gives the user read and write access to flight data. Flight data consists of general information about flights and time stamps which play an important role in the A-CDM process.

5 APRON MANAGEMENT AND USE PROCEDURE AT THE AERODROME

5.1 APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

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

The area covered by AMS has been displayed on the chart AD 2 EPWA 3-1.

5.2 RESPONSIBILITY OF AMS UNITS

5.2.1 FOLLOW ME

Guidance of aircraft from/to transfer of responsibility points in accordance with TWR instructions.

Parking aircraft on parking stands.

Suspension of aircraft taxiing upon consultation with TWR in operationally justified cases.

Supervision of aircraft maneuvers on the apron and in consultation with TWR in this regard.

5.2.2 TWR

Maintaining continuous radio contact with the aircraft crew.

Issuing taxi instructions.

Relaying the number of the parking stand to the flight crew.

Issuing clearance for start-up/push-back/power-back/„cross-bleed start-up”

5.3 POINTS FOR TRANSFER OF RESPONSIBILITY

Upon crossing the stop bar before the RWY (subject to establishing communication by the unit taking over the control of the aircraft with the aircraft crew) - from/to AMS.

Upon parking the aircraft on the parking stand, exiting the parking stand by the aircraft - from/to AMS.

Upon commencement/completion of FOLLOW ME assistance (coincident with turning on/off of warning lights and the display mounted on the FOLLOW ME vehicle) - between AMS units.

Upon commencement of manoeuvring signals given by FOLLOW ME/activation of the visual docking/parking guidance system (subject to the response of the aircraft crew to the signals) - between the AMS units.

6 TAXIING PROCEDURES

6.1 TWYs Z, Z ORANGE, Z BLUE

TWY Z dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.

TWY Z is restricted to aircraft with a wingspan of 65 m or less.

TWY Z Orange dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY Z Orange is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

TWY Z Blue dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY Z Blue is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

W czasie kołowania statku powietrznego po TWY Z - TWY Z Orange i TWY Z Blue są niedostępne do kołowania innych statków powietrznych.

During aircraft taxiing on TWY Z - TWY Z Orange and TWY Z Blue are closed for taxiing of other aircraft.

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m lub mniejszej po TWY Z Orange i TWY Z Blue.

Aircraft with a wingspan of 36 m or less may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue at the same time.

Aircraft may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue in both directions in accordance with the instructions from the TWR.

TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane dwukierunkowo w sposób elastyczny według instrukcji organu kontroli ruchu lotniczego TWR.

TWY Z Orange centre line marking is an orange line, 15 cm wide, outlined in black.

Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Orange stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.

TWY Z Orange centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.

Światła linii środkowej TWY Z Orange dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

TWY Z Orange centre line marking lights are orange, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.

Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Orange wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia pomarańczowa. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

TWY Z Blue centre line marking is a blue line, 15 cm wide, outlined in black.

TWY Z Blue centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.

Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Blue stanowi linia koloru niebieskiego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.

TWY Z Blue centre line marking lights are blue, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.

Światła linii środkowej TWY Z Blue dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

In LVP conditions TWY Z is the preferred TWY.

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

Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Blue wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia niebieska. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

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

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

W warunkach LVP preferowaną drogą kołowania jest TWY Z.

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

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

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

6.2 INNE OGRANICZENIA

Informacje dotyczące maksymalnych dopuszczalnych rozpiętości skrzydeł statków powietrznych na poszczególnych drogach kołowania - patrz mapa: AD 2 EPWA 4-1, AD 2 EPWA 4-3, AD 2 EPWA 4-5, AD 2 EPWA 4-7, AD 2 EPWA 4-9.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TWY Z3: dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m. W przypadku zajętości stanowisk postojowych 812 lub 813

6.2 OTHER RESTRICTIONS

Information on maximum allowable aircraft wingspans on individual TWYs - see charts: AD 2 EPWA 4-1, AD 2 EPWA 4-3, AD 2 EPWA 4-5, AD 2 EPWA 4-7, AD 2 EPWA 4-9.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

przez statki powietrzne, kołowanie po TWY Z3 statków powietrznych o rozpiętości powyżej 36 m tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

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

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

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

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

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

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

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

7 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

7.1 POSTÓJ STATKÓW POWIETRZNYCH

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na stanowiskach postojowych:

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

Parkowanie na pozostałych stanowiskach wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

11: wjazd na stanowisko możliwy tylko od strony północnej (nie dotyczy operacji holowania).

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

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

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

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

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

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

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

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

7 AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

7.1 PARKING OF AIRCRAFT

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

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

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

11: entry to the stand available from the northern side only (not applicable to towing operations).

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

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

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

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

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

203: stanowisko przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców.

1-25: obowiązuje wyłącznie procedura wypychania.

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

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

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

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

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

7.2 ZAAWANSOWANY WIZUALNY SYSTEM DOKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH (A-VDGS)

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

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

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

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

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

203: stand designated for helicopters only.

1-25: push-back procedure applies exclusively.

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

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

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

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

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

7.2 ADVANCED VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (A-VDGS)

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

- *stopami* (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,
- *węzłami* (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,
- *stopami na minutę* przy wyrażaniu prędkości pionowej.

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

1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Nawiązanie łączności z WARSZAWA ZBLIŻANIE może nastąpić dopiero po otrzymaniu takiej instrukcji od TWR.

2 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA

Obowiązuje ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych dolatujących do Lotniska Chopina w Warszawie.

Jeżeli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, załogi statków powietrznych wykonujące lot zgodnie ze STAR, są obowiązane do ograniczenia prędkości wskazanych na mapach STAR.

Przestrzeganie prędkości przydzielonych przez ATC jest obowiązkowe. Piloci powinni zazwyczaj spodziewać się następujących ograniczeń prędkości:

- 220 kt od pozycji oczekiwania i w początkowej fazie podejścia;
- od 220 kt do 180 kt na pozycji base/wektorowanie do podejścia końcowego;
- od 180 kt do 160 kt po ustabilizowaniu w podejściu końcowym, a następnie 160 kt do 4 FINAL.

Prędkości te są stosowane w celu separacji ATC. W przypadku wydania nowej (niezwiązanej z prędkością) instrukcji ATC (np. instrukcji zniżania w ILS) piloci są zobowiązani nadal utrzymywać wcześniej przydzieloną prędkość.

Wszystkie ograniczenia prędkości muszą być przestrzegane tak dokładnie, jak to możliwe. Załogi ACFT, które nie są w stanie dostosować się do tych prędkości, muszą poinformować ATC i określić, jakie prędkości mogą być używane. W celu zachowania dokładnych odległości na prostej, piloci są proszeni o dostosowanie się do korekt prędkości tak szybko, jak jest to możliwe w ramach ich własnych ograniczeń operacyjnych.

Piloci powinni niezwłocznie powiadomić ATC, jeśli okoliczności wymagają zmiany prędkości ze względu na osiągi ACFT.

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

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

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

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

- *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 AIP Poland GEN 2.1 in only after prior request of the aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the WARSZAWA TMA.

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

Transfer to WARSZAWA APPROACH frequency shall be done only on TWR instruction.

2 SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR WARSZAWA TMA

General speed reduction procedure is mandatory for aircraft inbound to Chopina w Warszawie aerodrome.

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, flight crews performing flight in compliance with the STAR procedures are obliged to reduce speed indicated on STAR charts.

Adherence to speeds assigned by ATC is mandatory. Pilots should typically expect the following speed restrictions:

- 220 kt from the holding fix during the initial approach phase;
- between 220 kt and 180 kt on base leg/closing heading to final approach;
- between 180 kt and 160 kt when established on final approach and thereafter 160 kt to 4 FINAL.

These speeds are applied for ATC separation purposes. In the event of a new (non speed related) ATC instruction being issued (e.g. an instruction to descend on ILS) pilots shall continue to maintain the previously assigned speed.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible. Crews of ACFT unable to conform to these speeds must inform ATC and state what speeds can be used. In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as is feasible within their own operational constraints.

Pilots should advise ATC immediately if circumstances necessitate a change of speed for ACFT performance reasons.

3 TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

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

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

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

4 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.3.6-1.

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

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

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

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

W miarę możliwości ATC 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.

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

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

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

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

Standardową procedurą po nieudanym podejściu dla podejść z widocznością jest procedura po nieudanym podejściu dla podejścia według wskazań przyrządów używanego w danym momencie (opisanego w ATIS).

Zakłada się, że statki powietrzne po starcie są zidentyfikowane przez TWR, chyba, że organ ATC poinformował inaczej.

Na lotnisku Chopina w Warszawie stosowane są zmniejszone separacje na RWY.

4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

4.1.1. Procedura ogólna dla przylatujących statków powietrznych podczas wykonywania lotów innych niż według STAR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.3.6-1.

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

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

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

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

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

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

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

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

Flights departing from EPWA aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file SID EVINA disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request none-standard departure before start-up.

Standard missed approach procedure for visual approach is the same as standard missed approach published for currently broadcasted type of approach in ATIS information.

It is assumed that ACFT after departure are identified by TWR, unless ATC informs otherwise.

Reduced RWY Separation Minima are applied at Chopina w Warszawie aerodrome.

4.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

4.1.1. General procedure for arriving aircraft when no STARs are in use

Set the transponder to code 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR point.

punktu DVOR/DME WAR. Nad punktem DVOR/DME WAR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS z RWY 11 lub do FAF VOR RWY 11, wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF/FAP dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

4.1.2. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL. 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.

4.1.3. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

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

STATKI POWIETRZNE NIEDOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

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

4.2 PODEJŚCIE Z KRAŻENIEM

Podjeżdżania z krażeniem są niedozwolone.

5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów VFR dla lotniska Chopina w Warszawie:

Over point DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

4.1.2. Communication failure procedure when conducting a SID

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

4.1.3. Communication failure procedure when conducting a STAR RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- a. If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set the transponder to code 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 minutes from setting code 7600.
- b. If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to code 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 minutes (from setting code 7600). Then proceed direct FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- c. If STAR was not assigned, set transponder to code 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 minutes from setting code 7600. If landing is not possible execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

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

4.2 CIRCLING APPROACH

Circling approaches are prohibited.

5 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR points for Chopina w Warszawie aerodrome:

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

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

6.3.5. Dopuszcza się wydanie zezwolenia na lądowanie dla śmigłowca, jeśli ACFT znajduje się na tej samej RWY i oczekuje oraz jest oddalony od lądującego o nie mniej niż 600 m.

6.3.6. Dopuszcza się lądowanie śmigłowca na jednej RWY podczas operacji podejścia i lądowania na drugiej RWY.

6.4. Procedury dotyczące kołowania oraz parkowania śmigłowców

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

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

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

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

6.4.4. Parkowanie na stanowisku postojowym 203 należy wykonać w centrum wyznaczonego okręgu. Kierunek ustawienia śmigłowca według decyzji pilota. Wymiary stanowiska postojowego 203 umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku.

6.4.5. Asysta koordynatora ruchu naziemnego zapewniana będzie jedynie na żądanie załogi śmigłowca i ograniczona będzie do prowadzenia po TWY D5 i wskazania stanowiska postojowego 203, bez podawania komend dotyczących manewrowania na stanowisku. Punkt przejęcia śmigłowca kołującego po przylocie oraz zakończenie prowadzenia śmigłowca kołującego do odlotu przez koordynatora ruchu naziemnego znajduje się na skrzyżowaniu TWY D5 z TWY D4 i TWY C1.

6.5. Odlot z Lotniska Chopina w Warszawie

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

6.3.5. Arriving helicopter may receive landing clearance on the RWY on which there is an ACFT holding position and the distance between both ACFT is no less than 600 m.

6.3.6. Arriving helicopter may receive landing clearance on one RWY, while there is ongoing landing operation on the second RWY.

6.4. Taxiing and parking procedures for helicopters

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

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

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

6.4.4. Parking on stand 203 is to be carried out at the centre of the designated circle. The orientation of the helicopter at the discretion of the pilot. The dimensions of the parking stand 203 enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand.

6.4.5. Marshalling assistance will be provided only at the request of the helicopter crew and limited to guidance along TWY D5 and marshalling to parking stand 203 without instructions on maneuvers on the stand. The point at which a helicopter taxiing after arrival is taken over by the marshaller and the marshalling guidance for a departing helicopter is completed is located at the intersection of TWY D5 with TWY D4 and TWY C1.

6.5. Departure from Chopina w Warszawie aerodrome

6.5.1. Załogi śmigłowców w locie VFR lub IFR wykonują start z drogi startowej w użyciu lub jej pośredniej części. Miejsce startu (skrzyżowanie RWY z określoną TWY) określa OKĘCIE GROUND.

6.5.2. Odlot śmigłowca w locie VFR powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez OKĘCIE TOWER punktu na trasie lotu.

6.5.3. Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba że kontroler nakaże inaczej.

6.5.4. W przypadku braku możliwości wykonania powyższych procedur, należy zgłosić to podczas pierwszego kontaktu z kontrolą lotniska. W takiej sytuacji śmigłowce wykonują start z drogi startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

7 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

7.1. Drogi startowe i ich wyposażenie

7.1.1. RWY 11, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II.

RWY 33, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii IIIa.

Powyższe ma zastosowanie dla operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II lub III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

7.1.2. Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

7.1.2.1. Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie poniżej 200 ft.

7.1.2.2. Odwołanie LVP nastąpi, gdy wszystkie RVR wzrosną powyżej 550 m i pułap chmur wzrośnie do 200 ft lub powyżej oraz jest tendencja do dalszej poprawy.

7.1.3. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

7.1.3.1. W czasie obowiązywania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur załogi będą informowane za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures in operation". Jeśli wykonywanie operacji ILS kategorii II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available".

7.1.3.2. W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.

6.5.1. Helicopter crews on a VFR or IFR flight shall take-off from the RWY in use or its intermediate part. The point of take-off (intersection of RWY with relevant TWY) is specified by OKĘCIE GROUND.

6.5.2. Helicopter departure on a VFR flight shall be carried out via the shortest possible route to the first en-route waypoint assigned by OKĘCIE TOWER.

6.5.3. Crews of skidded helicopters, upon receiving the line-up clearance, are expected to line-up and commence lift-off without touchdown if not instructed otherwise by the air traffic controller.

6.5.4. Crews of helicopters not able to comply with these requirements are obliged to notify the aerodrome control unit on initial contact. In this case helicopter crews carry out operations on the runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, part I, section 4, chapter 1, point 1.8.8.

7 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

7.1. Runways and associated equipment

7.1.1. RWY 11, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations.

RWY 33, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT IIIa operations.

The foregoing applies to operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II or III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

7.1.2. Criteria for the initiation and termination of LVP

7.1.2.1. LVP operations will be commenced when any of the RVR falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls below 200 ft.

7.1.2.2. LVP will be terminated when all of the RVR increase over 550 m and the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

7.1.3. Low Visibility Procedures (LVP)

7.1.3.1. During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures in operation".

If it is impossible to carry out CAT II or III operations, the following phraseology will be used: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available".

7.1.3.2. During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected.

7.1.3.3. Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways:

7.1.3.3. Prylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania:

a. RWY 33: S2, S3, D2, A0;

Uwaga: RET S1, TWY O1 i TWY D3 niedostępne.

b. RWY 11: N1, N2, N3, R.

Uwaga 1: TWY A4, A5, D3, E3 niedostępne.

Uwaga 2: Opuszczenie w E4 i L tylko za zgodą ATC.

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

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

Zajęcie RWY możliwe przez:

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

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

Podczas obowiązywania LVP dopuszcza się wykonywanie operacji startów z pośrednich dystansów RWY wyłącznie na kierunku 33 (TWY A8).

7.1.3.5 KOŁOWANIE W TRAKCIE OBOWIĄZYWANIA LVP

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

Kołowanie po TWY A7 w stronę TWY A6 tylko w asyście FOLLOW ME.

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

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

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

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

Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

7.1.3.6. Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II lub kategorii III do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego

a. RWY 33: S2, S3, D2, A0;

Remark: RET S1, TWY O1 and TWY D3 not available.

b. RWY 11: N1, N2, N3, R.

Remark 1: TWY A4, A5, D3, E3 not available.

Remark 2: Exiting via TWY E4 and L only with ATC permission.

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

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

Line-up available via:

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

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

During LVP, it is possible to perform intersection take-off only on RWY 33 (TWY A8).

7.1.3.5 TAXIING DURING LVP

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

Taxiing on TWY A7 towards TWY A6 only with FOLLOW ME assistance.

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

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

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

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

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

7.1.3.6. Pilots who wish to practice a CAT II or III approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP:

nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II (lub Category III) approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.7.1.3.1 do 2.22.7.1.3.4 nie będą stosowane.

"Request practice Category II (or Category III) approach". In this case, measures described in items 2.22.7.1.3.1 to 2.22.7.1.3.4 will not be applied.

EPWA AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE EPWA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW

1.1. Lotnisko Chopina w Warszawie począwszy od dnia 25 marca 2012 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.

1.2. Wykonanie operacji lotniczej na Lotnisku Chopina w Warszawie wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.

1.3. Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych oraz lotów humanitarnych.

1.4. Podmiotem odpowiedzialnym za koordynację rozkładów lotów na Lotnisku Chopina w Warszawie jest:

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
	Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines-upon-Thames TW18 3BA, United Kingdom
E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR):	slots@acl-international.com
E-mail (ogólne zapytania):	poland@acl-international.com
E-mail (adres pomocy ze strony ACL):	help@acl-uk.org
Strona internetowa:	
Dostępność slotów:	www.online-coordination.com
Informacje ogólne:	www.acl-international.com
Link do alternatywnego dostępu do OCS (w przypadku awarii systemu głównego):	https://online-coordination.pdc.com/frontend/#/
Godziny pracy:	MON-FRI 0830-1700 (0730-1600) UTC (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK)

1.5. Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Slot Guidelines.

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. Chopina w Warszawie aerodrome, as of 25 March 2012, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.

1.2. Landing or take-off at Chopina w Warszawie aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.

1.3. Flight schedule coordination applies to IFR and VFR aircraft operations, excluding state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

1.4. The entity responsible for coordinating flight schedules at Chopina w Warszawie aerodrome is:

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
	Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines-upon-Thames TW18 3BA, United Kingdom
E-mail (slot requests in SCR format):	slots@acl-international.com
E-mail (general queries):	poland@acl-international.com
E-mail (support from ACL):	help@acl-uk.org
Website:	
Slot availability:	www.online-coordination.com
General information:	www.acl-international.com
Alternative access to OCS (in the event of failure of the main system):	https://online-coordination.pdc.com/frontend/#/
Working hours:	MON-FRI 0830-1700 (0730-1600) UTC (except for UK holidays)

1.5. Slot allocation is carried out in accordance with the provisions of the Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports and in compliance with the rules and dates specified in IATA Worldwide Slot Guidelines.

2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE ZAGRANICZNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ

Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój zagranicznych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowej płycie lotniska z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR.

Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 1. Bazy Lotnictwa Transportowego <https://1bltr.wp.mil.pl/pl/> w zakładce „POZOSTAŁE”.

3 PRZYDZIELANIE SŁOTÓW W PORZE NOCY

3.1. Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ mają na celu dotrzymanie uwarunkowań wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania.

3.2. Służący do zarządzania operacjami w porze nocy Quota Count System wraz z tabelą punktów Quota dla poszczególnych typów statków powietrznych jest szczegółowo opisany na stronie internetowej Lotniska Chopina w Warszawie, pod adresem: <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html> oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów.

3.3. Limit punktów Quota Count dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako parametr koordynacyjny.

3.4. Zakaz planowania operacji lotniczych – Core Night

3.4.1. W godzinach 2230-0430 (2130-0330) UTC¹⁾ obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych. Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.

3.4.2. W porze Core Night dopuszcza się wykonywanie:

- a. lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDA),
- b. lądowań awaryjnych,
- c. lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR),
- d. operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów,
- e. przekierowanych przylotów.

3.4.3. W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.

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

¹⁾ Patrz GEN 2.1.

2 PERMISSION FOR FOREIGN AIRCRAFT TO PARK ON THE MILITARY APRON

Irrespective of the clearance for flight, the parking of foreign aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park a foreign aircraft on the military apron requires the submission of a PPR at least 48 HR in advance.

The full PPR procedure and request form are available on the website of the 1st Airlift Base <https://1bltr.wp.mil.pl/pl/> in the tab „POZOSTAŁE”.

3 SLOT ALLOCATION AT NIGHT

3.1. Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC¹⁾, are intended to keep with the constraints imposed by the establishment of the Restricted Use Area.

3.2. A detailed description of the Quota Count System for managing night operations and the table of QCS points for individual aircraft types are available on the Chopina w Warszawie aerodrome website <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html> and the website of the flight schedule coordinator.

3.3. The limit value of QCS points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Chopina w Warszawie administration as a coordination parameter.

3.4. Core Night rule

3.4.1. Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC¹⁾ the Core Night rule, i.e. the prohibition of planning air operations for this period, shall be in force. Operations which are to be performed at night must not be scheduled to operate during the Core Night period.

3.4.2. During the Core Night period the following operations shall be permitted:

- a. state flights (STATE, HEAD, GARDA),
- b. emergency landings,
- c. humanitarian flights (HUM, HOSP, SAR),
- d. flights operationally delayed (for reasons beyond the control of the carrier) forming a part of a series of slots,
- e. diverted inbound flights.

3.4.3. During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted.

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

¹⁾ See GEN 2.1.

4 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

4.1 MIGRACJA PTAKÓW

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

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

4.2 OSTRZEŻENIE

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

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

Od czerwca do sierpnia wzmożona aktywność pustulek.

4.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

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

Na terenie lotniska stosowany jest laser ręczny do płoszenia ptaków.

4.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

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

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

5 ZAKAZ TANKOWANIA Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

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

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

6 PRÓBY SILNIKÓW

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

4 BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA

4.1 BIRD MIGRATION

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

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

4.2 WARNING

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

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

Kestrel activity intensified from June to August.

4.3 INSPECTION OF ANIMALS OCCURRENCE

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

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

4.4 REPORTING

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

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

5 PROHIBITION OF FUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

5.1. The fueling and defueling of aeroplanes with passengers on board and during embarkation and disembarkation is prohibited.

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

6 ENGINE TESTS

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

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

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

¹⁾ Patrz GEN 2.1

¹⁾ See GEN 2.1

7 WYKAZ TWY Z PODZIAŁEM NA TYPY ZAINSTALOWANEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO

Stosowane terminy (kody IATA):

TEL - światła krawędzi dróg kołowania

TCL - światła linii środkowej dróg kołowania

TCB - światła poprzeczki pośrodkowego miejsca oczekiwania

H - światła halogenowe

L - światła LED

X - brak światła na TWY

Inne:

OZN - oznaczniki odblaskowe

7 LIST OF TWY ACCORDING TO NAVIGATIONAL LIGHTING INSTALLED

Glossary (IATA codes):

TEL - TWY edge lighting

TCL - TWY centre line lighting

TCB - TWY clearance bar lighting

H - halogen spotlights

L - LED lighting

X - no lights on TWY

Others:

OZN - reflective markings

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

8 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

MIJESCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ

8 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

RUNWAY-HOLDING POSITIONS

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_15	521044.03	0205725.83	15	N1_29_11	520955.47	0205824.83
2	D2_33_15	521031.73	0205738.52	16	A5_11_29	520944.40	0205826.72
3	S2_33_15	521025.60	0205745.41	17	R_29_11	520949.22	0205839.77
4	O1_33_15	521014.48	0205754.36	18	N3	520944.61	0205857.26
5	S1_33_15	521014.20	0205754.92	19	E3_29	520944.29	0205859.55
6	H2_33_15	520918.87	0205840.36	20	E4_29	520943.02	0205904.04
7	A8_33	520901.18	0205859.15	21	L_29	520936.74	0205859.38
8	B8_33	520855.72	0205845.90	22	D4_11_29	521006.00	0205718.22
9	B7_33	520858.58	0205842.80	23	C1_11	521013.25	0205645.82
10	H1_15_33	520915.80	0205831.06	24	N2_29_11	520950.04	0205838.07
11	D3_15_33	521023.23	0205731.82	25	15_11_29	521002.07	0205756.95
12	B1_15	521039.77	0205717.94	26	33_11_29	520951.32	0205806.34
13	D3_29_11	521014.72	0205725.10	27	29_15_33	520954.25	0205810.37
14	A4_29_11	520956.30	0205816.32	28	11_15_33	520959.15	0205752.92

MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ W CAT II

RUNWAY-HOLDING POSITIONS CAT II

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	29_11_CATII_C1	521003.50	0205712.07	2	29_11_CATII_A4	520958.52	0205814.39

POŚREDNIE MIEJSCA OCZEKIWANIA

INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_A1	521045.81	0205730.95	39	Z02_U	521034.89	0205806.92
2	A0_A2	521045.44	0205729.88	40	Z3	521036.02	0205811.86
3	W_A1	521046.89	0205734.06	41	Z4_1P	521037.61	0205815.85
4	A1	521043.78	0205734.87	42	Z4_2P	521032.63	0205821.96
5	A2_A1	521042.53	0205732.64	43	Z5	521032.07	0205819.10
6	A1_U1	521038.68	0205739.32	44	U3_Z	521033.45	0205810.99
7	A1_D2	521037.54	0205740.32	45	U2_Z	521036.59	0205808.03
8	A1_W	521045.46	0205733.40	46	U2_W	521043.35	0205755.53
9	S3_A3	521032.92	0205741.54	47	U1_W_U2	521043.83	0205749.87
10	D2_A1	521034.16	0205740.44	48	U1_M1	521043.28	0205748.22
11	S2	521026.48	0205747.16	49	U1_M1_1	521041.96	0205744.23
12	A3_Z	521029.01	0205747.77	50	U1_A1	521040.74	0205740.50
13	O3_O	521017.64	0205757.70	51	M1_U1	521040.98	0205747.66
14	O3_Z	521025.41	0205750.91	52	M1_Z	521032.37	0205755.18
15	O2_A	521016.76	0205801.28	53	V_Z	521034.53	0205803.49
16	O2_M	521017.45	0205803.36	54	K	521020.56	0205726.92
17	A4_O	521014.19	0205800.71	55	D3_K_1	521018.19	0205727.84
18	O1_A	521015.32	0205756.91	56	D3_K_2	521021.28	0205730.28

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
19	E2_RE	520950.94	0205845.72	57	D5_D4	521001.33	0205713.23
20	E2_R	520953.10	0205838.06	58	D4_C1	521004.24	0205716.83
21	E2_N1	520955.29	0205830.26	59	C1_D5	521003.89	0205710.70
22	E2_E3	520948.08	0205855.88	60	A6_G	520928.69	0205840.43
23	E4_E2	520946.02	0205903.22	61	G_A6	520930.02	0205844.18
24	M3_E1	520959.33	0205822.33	62	A6_H2_L	520922.89	0205845.49
25	M3_O2	521016.40	0205807.43	63	L_A8_H2_A6	520923.53	0205849.57
26	M2_O	521020.10	0205804.16	64	A8_H2	520919.53	0205848.43
27	M2_Z	521026.81	0205758.29	65	H2_A6_A8	520920.16	0205844.28
28	ZB_A3	521027.34	0205752.20	66	W_U	521045.80	0205750.44
29	ZB1_M	521028.04	0205754.33	67	A4_E1	520957.78	0205815.04
30	ZB2_M	521030.52	0205759.73	68	A4_J	521001.56	0205811.73
31	ZB2_U	521033.70	0205808.18	69	M3_J	521003.77	0205818.46
32	Z2_U	521034.29	0205807.55	70	M3_J1	521001.28	0205820.63
33	Z2_M	521031.11	0205759.07	71	E1_J	520959.03	0205816.99
34	Z1_M	521028.72	0205753.93	72	E1_M3	520958.07	0205820.40
35	Z_A	521027.97	0205751.67	73	J_A4	521001.07	0205815.25
36	ZO_A	521028.61	0205751.13	74	J_M3	521001.82	0205817.56
37	ZO1_M	521029.49	0205753.82	75	R_E2	520950.74	0205840.92
38	ZO2_M	521031.79	0205758.68	-	-	-	-

PUNKTY CHARAKTERYSTYCZNE DRÓG KOŁOWANIA

TWY SIGNIFICANT POINTS

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_1	521043.49	0205724.26	91	L_1	520921.43	0205848.01
2	A0_B1	521042.54	0205721.55	92	B8_1	520855.34	0205844.74
3	B1_1	521042.37	0205721.05	93	B8_2	520856.13	0205840.22
4	B1_2	521041.93	0205720.29	94	B6_1	520911.96	0205826.40
5	B1_3	521041.07	0205719.36	95	B6_B7_B8	520902.34	0205834.80
6	B1_4	521039.14	0205717.26	96	B7	520900.60	0205837.49
7	A0_2	521045.84	0205731.05	97	B7_1	520857.24	0205846.32
8	W_1	521047.77	0205736.59	97	Z3_1	521035.54	0205810.65
9	W_2	521047.90	0205737.14	99	Z3_Z4	521036.31	0205812.59
10	W_3	521049.09	0205746.24	100	Z4_1	521038.18	0205817.27
11	W_4	521048.64	0205747.96	101	Z4_2	521037.25	0205820.80
12	W_5	521045.25	0205750.92	102	Z4_3	521030.11	0205822.59
13	U1_1	521044.02	0205750.44	103	Z5_1	521031.26	0205819.80
14	U1_2	521040.52	0205739.87	104	Z5_2	521035.72	0205815.91
15	A2_1	521041.04	0205736.37	105	M2_3	521019.19	0205804.96
16	A2_2	521044.01	0205728.91	106	M2_4	521018.77	0205805.36
17	A1_1	521045.39	0205733.46	107	M2_M3	521018.26	0205 05.81
18	A1_2	521037.26	0205740.56	108	M3_1	521017.41	0205806.55
19	A3_1	521031.86	0205745.28	109	M3_2	521008.86	0205814.03
20	A3_2	521017.75	0205757.60	110	M3_3	520957.37	0205824.04

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
21	A4_1	521014.32	0205800.59	111	J_1	521000.97	0205814.95
22	A4_2	520951.59	0205820.44	112	N2_1	520949.86	0205834.26
23	A4_A5	520953.97	0205818.36	113	N2_2	520950.10	0205839.29
24	N1_1	520954.43	0205818.89	114	E1_N2	520956.57	0205825.71
25	N1_2	520954.66	0205822.92	115	R_1	520950.85	0205841.00
26	E1_1	521000.01	0205813.50	116	R_2	520947.69	0205838.61
27	S1_1	521013.56	0205754.65	117	N3_1	520944.45	0205854.41
28	S1_2	521009.77	0205754.47	118	N3_2	520944.69	0205858.75
29	O1_1	521013.13	0205750.28	119	E3_1	520945.42	0205900.40
30	O1_O2	521016.04	0205759.09	120	E3_2	520942.89	0205858.51
31	O2_1	521017.75	0205804.28	121	E3_3	520947.06	0205859.50
32	M2_1	521019.01	0205805.13	122	E4_1	520941.63	0205903.01
33	M2_2	521027.70	0205757.51	123	E4_2	520944.17	0205904.90
34	S2_1	521024.70	0205744.97	124	E4_3	520945.84	0205903.85
35	S2_2	521020.97	0205744.79	125	E4_L	520939.83	0205901.67
36	S3_1	521027.74	0205738.41	126	H1_1	520914.66	0205827.62
37	S3_2	521031.10	0205738.39	127	H1_H2	520917.42	0205835.97
38	S3_3	521032.75	0205740.31	128	B8_3	520857.20	0205850.34
39	S3_4	521032.90	0205741.45	129	A8_3	520859.76	0205854.83
40	ZO_ZB_Z1	521026.50	0205747.21	130	V_2	521037.24	0205800.62
41	ZO1_1	521028.26	0205750.08	131	C1_1_11_29	521016.30	0205651.64
42	ZO1_2	521029.73	0205754.54	132	C1_2_11_29	521015.49	0205654.55
43	ZO2_1	521031.20	0205757.08	133	D3_1_11_29	521009.62	0205715.70
44	ZO2_2	521033.94	0205804.53	134	D3_2_11_29	521008.81	0205718.60
45	ZO2_3	521035.32	0205808.00	135	D3_3_11_29	521007.73	0205722.41
46	Z2_U2_U3_Z3	521035.10	0205809.58	136	D3_4_11_29	521006.92	0205725.33
47	Z2_1	521033.48	0205805.51	137	N1_1_11_29	520956.60	0205802.09
48	Z2_2	521033.23	0205804.84	138	N1_2_11_29	520955.79	0205805.01
49	Z2_3	521030.57	0205757.61	139	A4_1_11_29	520953.41	0205813.46
50	Z1_1	521029.12	0205755.15	140	A4_2_11_29	520952.57	0205816.43
51	ZB1_1	521026.87	0205750.79	141	A4_3_11_29	520951.29	0205820.98
52	ZB1_2	521028.52	0205755.77	142	A4_4_11_29	520950.47	0205823.91
53	ZB1_3_M2	521028.17	0205754.71	143	A5_1_11_29	520952.29	0205817.22
54	M2_3_ZB1	521027.73	0205757.48	144	A5_2_11_29	520951.48	0205820.12
55	ZB2_1	521029.99	0205758.29	145	N2_1_11_29	520952.24	0205817.65
56	ZB2_2	521032.73	0205805.74	146	N2_2_11_29	520951.26	0205821.14
57	ZB2_3	521034.05	0205809.06	147	R_1_11_29	520947.94	0205832.95
58	U3_1	521024.30	0205818.99	148	R_2_11_29	520947.12	0205835.87
59	U2_1	521041.23	0205803.12	149	N3_1_11_29	520946.85	0205836.82
60	U2_2	521041.99	0205801.63	150	N3_2_11_29	520946.01	0205839.81
61	U2_3	521044.00	0205752.61	151	E3_1_11_29	520942.80	0205851.23
62	M1_1	521041.48	0205747.22	152	E3_2_11_29	520941.95	0205854.26
63	M1_2	521031.79	0205755.68	153	E4_1_11_29	520941.49	0205855.90
64	V_1	521034.50	0205803.52	154	E4_2_11_29	520940.67	0205858.81
65	D2_1	521034.70	0205740.86	155	L_1_11_29	520941.16	0205856.86
66	D2_2	521028.95	0205736.33	156	L_2_11_29	520940.32	0205859.83
67	D2_D3	521027.21	0205734.96	157	A0_1_15_33	521041.08	0205722.88

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
68	D3_D4	521008.36	0205720.08	158	A0_2_15_33	521039.16	0205724.56
69	D3_1	521023.79	0205737.89	159	B1_1_15_33	521040.94	0205722.90
70	D3_2	521025.52	0205736.39	160	B1_2_15_33	521039.21	0205724.41
71	D3_3	521025.45	0205733.57	161	D2_1_15_33	521030.63	0205732.02
72	D5_1	520959.13	0205711.51	162	D2_2_15_33	521028.90	0205733.54
73	D5_2	521002.11	02057 3.83	163	D2_3_15_33	521026.21	0205735.89
74	C1_1	521003.27	0205712.92	164	D2_4_15_33	521024.37	0205737.50
75	C1_2	521010.47	0205647.23	165	S3_1_15_33	521019.79	0205741.50
75	C1_3	521012.97	0205645.62	166	S3_2_15_33	521017.81	0205743.23
77	C1_4	521015.43	0205647.44	167	S2_1_15_33	521012.23	0205748.12
78	K_1	521024.37	0205714.14	168	O1_1_15_33	521011.12	0205749.08
79	K_2	521020.17	0205728.23	169	S2/O1_2_15_33	521009.12	0205750.83
80	A8_1	520901.77	0205900.95	170	S1_1_15_33	521001.64	0205757.37
81	A8_2	520904.04	0205901.95	171	S1_2_15_33	520959.30	0205759.41
82	A8_A6_H2_L	520921.09	0205847.07	172	H2_1_15_33	520920.85	0205833.02
83	A7_1	520920.49	0205841.97	173	H2_2_15_33	520919.12	0205834.53
84	A7_2	520925.83	0205841.98	174	A8_1_15_33	520904.45	0205847.34
85	A5_A6	520939.52	0205830.98	175	A8_2_15_33	520902.66	0205848.90
86	A5_1	520951.06	0205820.90	176	A8_3_15_33	520900.60	0205850.70
87	G_1	520927.54	0205842.34	177	B8_1_15_33	520901.45	0205849.88
88	G_2	520930.13	0205844.27	178	B8_2_15_33	520859.50	0205851.58
89	G_3	520931.59	0205845.70	-	-	-	-
90	G_4	520933.80	0205848.54	-	-	-	-

EPWA AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPWA AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPWA 2 - 1
AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPWA 3 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1,7A,7B,9)	AD 2 EPWA 4 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 3,5A,5B,5C)	AD 2 EPWA 4 - 3
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 12,13,CARGO)	AD 2 EPWA 4 - 5
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 10)	AD 2 EPWA 4 - 7
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 9, MIL APN)	AD 2 EPWA 4 - 9
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 2)	AD 2 EPWA 4 - 11
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART (TWYs FOR A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY)	AD 2 EPWA 5 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 2 EPWA 6 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 15, RWY 33)	AD 2 EPWA 6 - 3

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 11)	AD 2 EPWA 7 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 33)	AD 2 EPWA 7 - 3
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 8 - 1
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 8 - 5
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 8 - 9
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 8 - 13
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 10 - 1
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 10 - 5
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 10 - 9
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 10 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II or LOC z) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II & III or LOC z) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II & III) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS x CAT II & III or LOC x) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 23
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 27
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 31
VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 1
VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 3
BIRD CONCENTRATIONS	AD 2 EPWA 14 - 1

**EPWA AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)**

EPWA AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 12-15) oraz RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 12-27) może być naruszana przez ruchome przeszkody - statki powietrzne przy fizycznym THR 29 (na poprzeczkach zatrzymania TWY E3, E4 oraz L). MAX HGT 76 ft.

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 12-17) oraz RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 12-31) może być naruszana przez ruchome przeszkody - statki powietrzne przy fizycznym THR 33 (na poprzeczkach zatrzymania TWY B7, B8 oraz A8). MAX HGT 67 ft.

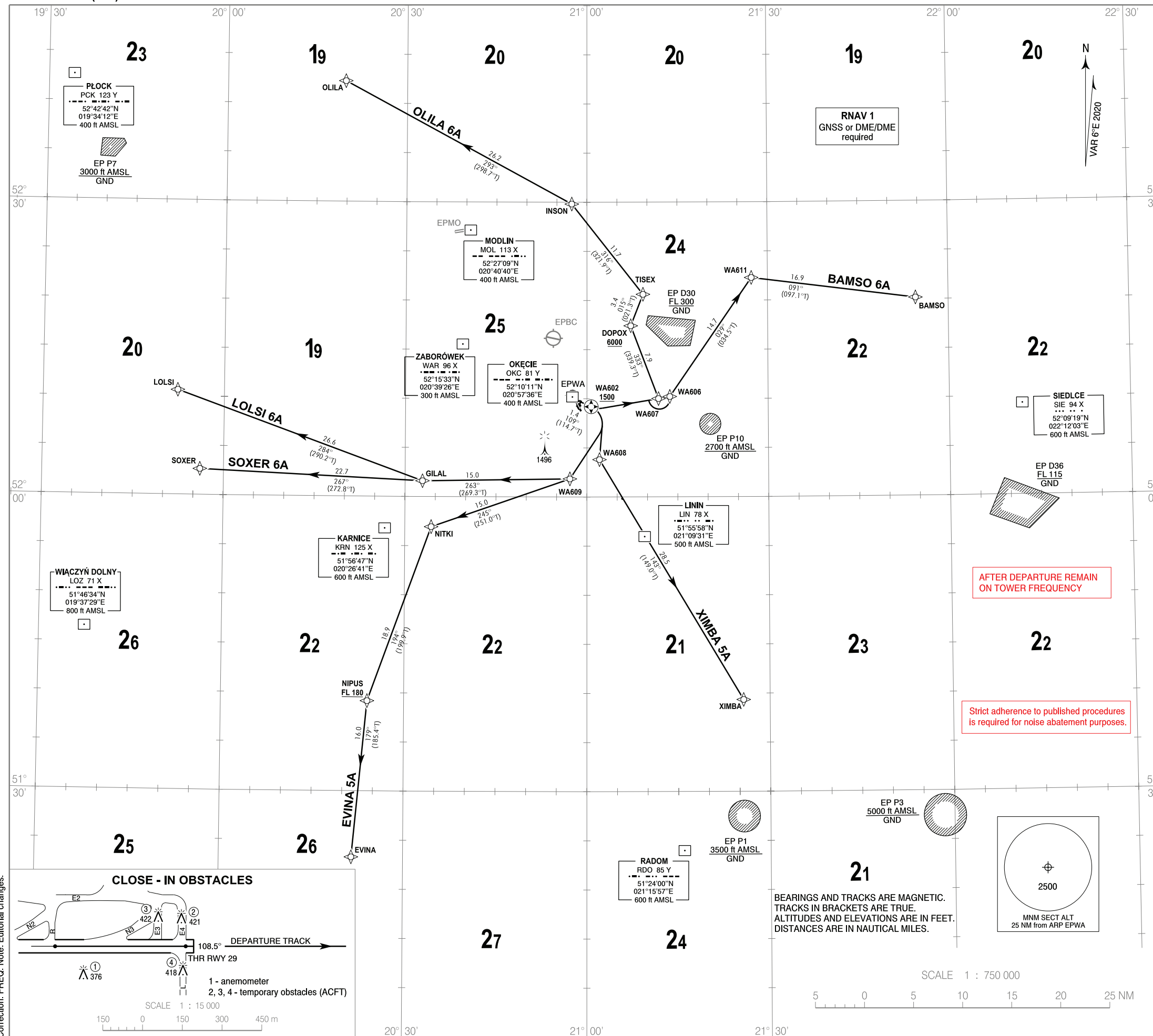
The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 12-15) and RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 12-27) may be penetrated by mobile obstacles - aircraft at physical THR 29 (TWY E3, E4 and L stop bars). MAX HGT 76 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 12-17) and RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 12-31) may be penetrated by mobile obstacles - aircraft at physical THR 33 (TWY B7, B8 and A8 stop bars). MAX HGT 67 ft.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930	Okecie TOWER	118.305, 120.040
Okecie DELIVERY	121.605	ATIS DEP	123.430
Okecie GROUND	121.905		



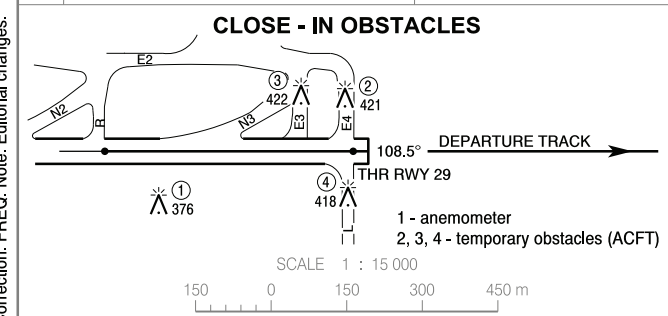
- All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
- MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
- Initial SID climb: climb and maintain 6000 unless otherwise cleared by ATC.
- 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
- Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
 - If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes, then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

AFTER DEPARTURE REMAIN ON TOWER FREQUENCY

Strict adherence to published procedures is required for noise abatement purposes.



BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

SCALE 1 : 750 000



Correction: FREQ. Note. Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
 RNAV RWY 11
 BAMSO 6A EVINA 5A LOLSI 6A OLILA 6A SOXER 6A XIMBA 5A**

BAMSO 6A

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA606	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA611	-	029 (034.5)	14.69	-	-	-	RNAV 1
004	TF	BAMSO	-	091 (097.1)	16.85	-	-	-	RNAV 1

EVINA 5A

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA609	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	NITKI	-	245 (251.0)	14.96	-	-	-	RNAV 1
004	TF	NIPUS	-	194 (199.9)	18.90	-	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	EVINA	-	179 (185.4)	16.00	-	-	-	RNAV 1

LOLSI 6A

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA609	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	GILAL	-	263 (269.3)	15.02	-	-	-	RNAV 1
004	TF	LOLSI	-	284 (290.2)	26.62	-	-	-	RNAV 1

OLILA 6A

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA607	-	-	-	-	-	-230	RNAV 1
003	TF	DOPOX	-	333 (339.3)	7.94	-	+6000 ft	-260	RNAV 1
004	TF	TISEX	-	015 (021.3)	3.44	-	-	-270	RNAV 1
005	TF	INSON	-	316 (321.9)	11.71	-	-	-	RNAV 1
006	TF	OLILA	-	293 (298.7)	26.20	-	-	-	RNAV 1

SOXER 6A

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA609	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	GILAL	-	263 (269.3)	15.02	-	-	-	RNAV 1
004	TF	SOXER	-	267 (272.8)	22.73	-	-	-	RNAV 1

XIMBA 5A

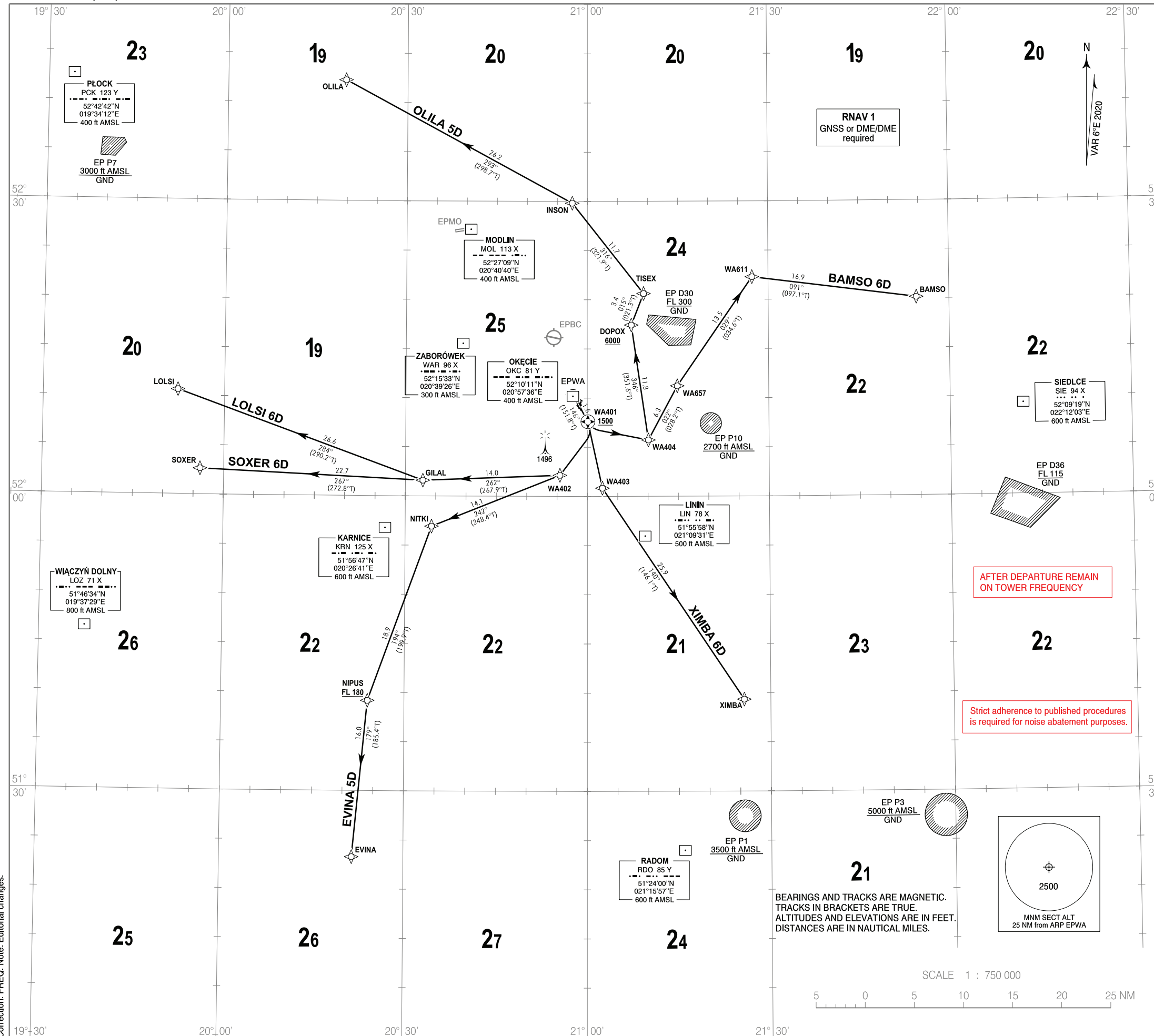
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA602	Y	109 (114.7)	1.40	-	+1500 ft	-210	RNAV 1
002	DF	WA608	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	XIMBA	-	143 (149.0)	28.52	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
BAMSO	52 20 09.1 N	021 54 34.5 E
DOPOX	52 17 25.4 N	021 07 16.4 E
EVINA	51 23 16.0 N	020 21 36.0 E
GILAL	52 01 36.5 N	020 32 52.4 E
INSON	52 29 49.0 N	020 57 29.0 E
LOLSI	52 10 38.9 N	019 52 17.0 E
NIPUS	51 39 10.8 N	020 23 59.8 E
NITKI	51 56 56.1 N	020 34 20.3 E
OLILA	52 42 16.0 N	020 19 42.0 E
SOXER	52 02 37.8 N	019 56 05.9 E
TISEX	52 20 37.5 N	021 09 18.9 E
WA602	52 09 11.5 N	021 00 42.6 E
WA606	52 10 13.1 N	021 13 43.5 E
WA607	52 10 00.6 N	021 11 51.2 E
WA608	52 03 48.3 N	021 02 04.8 E
WA609	52 01 50.5 N	020 57 11.6 E
WA611	52 22 17.6 N	021 27 18.9 E
XIMBA	51 39 21.0 N	021 25 40.0 E

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930	Okecie TOWER	118.305, 120.040
Okecie DELIVERY	121.605	ATIS DEP	123.430
Okecie GROUND	121.905		



- 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.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
- MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
- Initial SID climb: climb and maintain 6000 unless otherwise cleared by ATC.
- 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

- Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
- If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes, then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

AFTER DEPARTURE REMAIN
ON TOWER FREQUENCY

Strict adherence to published procedures
is required for noise abatement purposes.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

SCALE 1 : 750 000



**STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
 RNAV RWY 15
 BAMSO 6D EVINA 5D LOLSI 6D OLILA5D SOXER 6D XIMBA 6D**

BAMSO 6D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)EPWA	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA404	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA657	-	022 (028.2)	6.25	-	-	-	RNAV 1
004	TF	WA611	-	029 (034.6)	13.46	-	-	-	RNAV 1
005	TF	BAMSO	-	091 (097.1)	16.85	-	-	-	RNAV 1

EVINA 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA402	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	NITKI	-	242 (248.4)	14.07	-	-	-	RNAV 1
004	TF	NIPUS	-	194 (199.9)	18.90	-	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	EVINA	-	179 (185.4)	16.00	-	-	-	RNAV 1

LOLSI 6D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA402	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	GILAL	-	262 (267.9)	13.97	-	-	-	RNAV 1
004	TF	LOLSI	-	284 (290.2)	26.62	-	-	-	RNAV 1

OLILA 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA404	-	-	-	-	-	-220	RNAV 1
003	TF	DOPOX	-	346 (351.6)	11.83	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
004	TF	TISEX	-	015 (021.3)	3.44	-	-	-250	RNAV 1
005	TF	INSON	-	316 (321.9)	11.71	-	-	-	RNAV 1
006	TF	OLILA	-	293 (298.7)	26.20	-	-	-	RNAV 1

SOXER 6D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA402	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	GILAL	-	262 (267.9)	13.97	-	-	-	RNAV 1
004	TF	SOXER	-	267 (272.8)	22.73	-	-	-	RNAV 1

XIMBA 6D

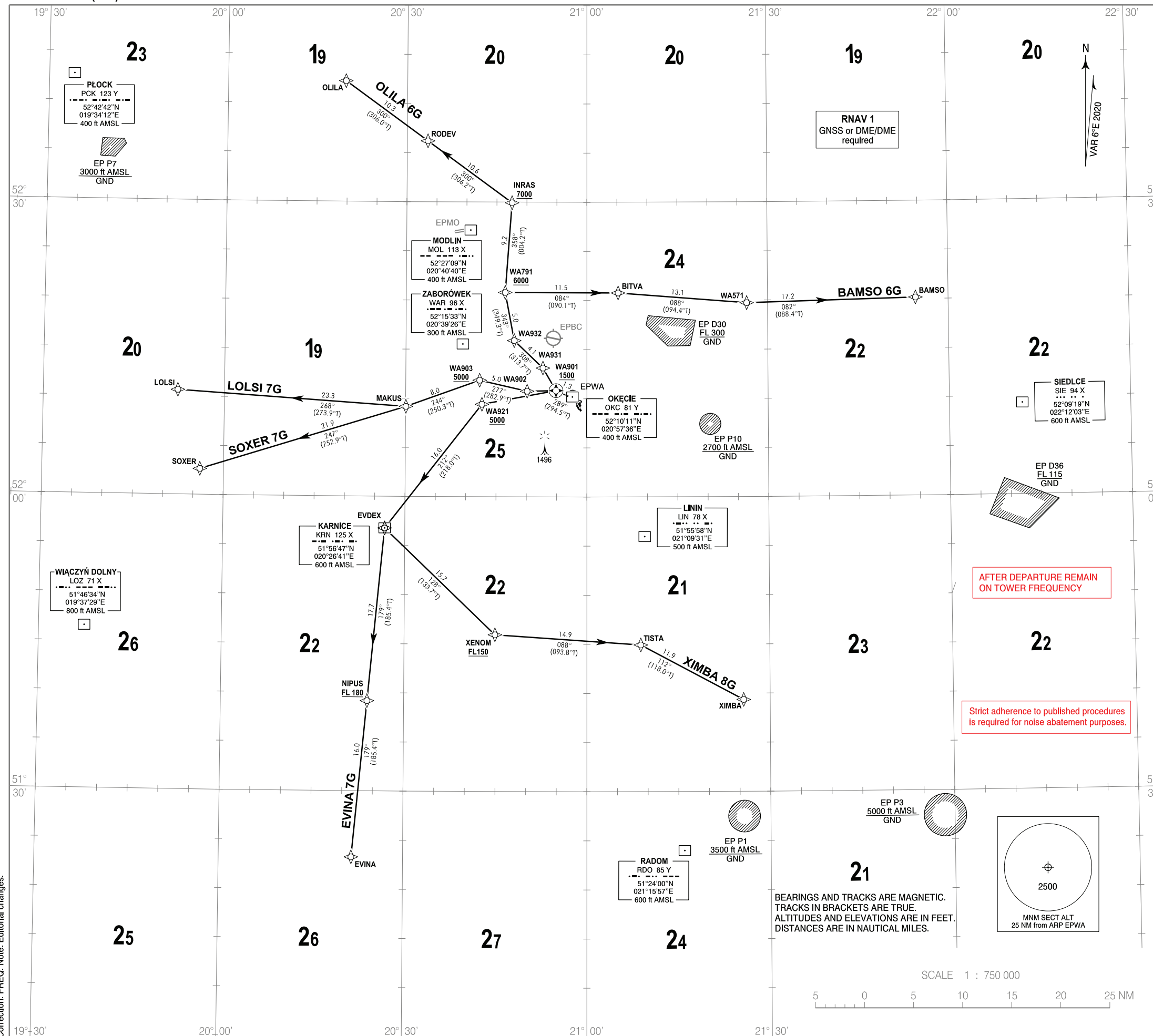
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA401	Y	146 (151.8)	1.55	-	+1500 ft	-	RNAV 1
002	DF	WA403	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	XIMBA	-	140 (146.1)	25.88	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
BAMSO	52 20 09.1 N	021 54 34.5 E
DOPOX	52 17 25.4 N	021 07 16.4 E
EVINA	51 23 16.0 N	020 21 36.0 E
GILAL	52 01 36.5 N	020 32 52.4 E
INSON	52 29 49.0 N	020 57 29.0 E
LOLSI	52 10 38.9 N	019 52 17.0 E
NIPUS	51 39 10.8 N	020 23 59.8 E
NITKI	51 56 56.1 N	020 34 20.3 E
OLILA	52 42 16.0 N	020 19 42.0 E
SOXER	52 02 37.8 N	019 56 05.9 E
TISEX	52 20 37.5 N	021 09 18.9 E
WA401	52 07 36.0 N	021 00 04.5 E
WA402	52 02 08.8 N	020 55 28.4 E
WA403	52 00 50.3 N	021 02 28.6 E
WA404	52 05 44.3 N	021 10 04.5 E
WA611	52 22 17.6 N	021 27 18.9 E
WA657	52 11 14.2 N	021 14 51.9 E
XIMBA	51 39 21.0 N	021 25 40.0 E

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930	Okecie TOWER	118.305, 120.040
Okecie DELIVERY	121.605	ATIS DEP	123.430
Okecie GROUND	121.905		



- 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.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
- MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
- Initial SID climb: climb and maintain 6000 unless otherwise cleared by ATC.
- 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
- Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
 - If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes, then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

AFTER DEPARTURE REMAIN ON TOWER FREQUENCY

Strict adherence to published procedures is required for noise abatement purposes.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

SCALE 1 : 750 000



Correction: FREQ. Note. Editorial changes.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAOWARSAW CHOPIN AIRPORT
RNAV RWY 29
BAMSO 6G EVINA 7G LOLSI 7G OLILA 6G SOXER 7G XIMBA 8G

BAMSO 6G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA931	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA932	-	308 (313.7)	4.05	-	-	-240	RNAV 1
004	TF	WA791	-	343 (349.3)	4.99	-	+6000 ft	-240	RNAV 1
005	TF	BITVA	-	084 (090.1)	11.50	-	-	-	RNAV 1
006	TF	WA571	-	088 (094.4)	13.13	-	-	-	RNAV 1
007	TF	BAMSO	-	082 (088.4)	17.21	-	-	-	RNAV 1

EVINA 7G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA921	-	-	-	-	+5000 ft	-	RNAV 1
003	TF	EVDEX	-	212 (218.0)	16.04	-	-	-	RNAV 1
004	TF	NIPUS	-	179 (185.4)	17.70	-	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	EVINA	-	179 (185.4)	16.00	-	-	-	RNAV 1

LOLSI 7G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA902	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA903	-	277 (282.9)	4.97	-	+5000 ft	-	RNAV 1
004	TF	MAKUS	-	244 (250.3)	7.98	-	-	-	RNAV 1
005	TF	LOLSI	-	268 (273.9)	23.30	-	-	-	RNAV 1

OLILA 6G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA931	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA932	-	308 (313.7)	4.05	-	-	-	RNAV 1
004	TF	WA791	-	343 (349.3)	4.99	-	+6000 ft	-	RNAV 1
005	TF	INRAS	-	358 (004.2)	9.17	-	+7000 ft	-	RNAV 1
006	TF	RODEV	-	300 (306.2)	10.64	-	-	-	RNAV 1
007	TF	OLILA	-	300 (306.0)	10.35	-	-	-	RNAV 1

SOXER 7G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA902	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	WA903	-	277 (282.9)	4.97	-	+5000 ft	-	RNAV 1
004	TF	MAKUS	-	244 (250.3)	7.98	-	-	-	RNAV 1
005	TF	SOXER	-	247 (252.9)	21.94	-	-	-	RNAV 1

XIMBA 8G

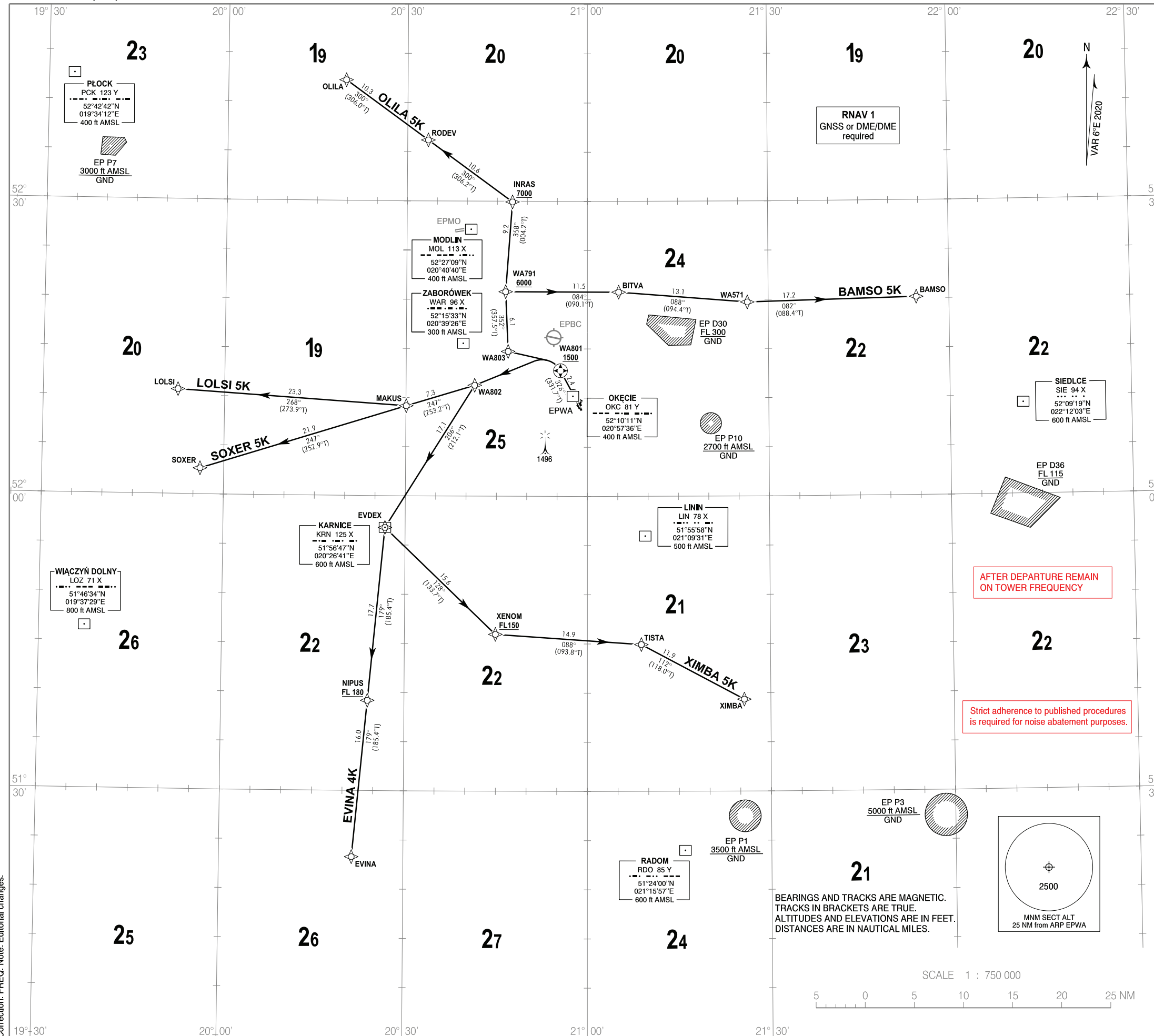
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA901	Y	289 (294.5)	1.30	-	+1500 ft	-200	RNAV 1
002	DF	WA921	-	-	-	-	+5000 ft	-	RNAV 1
003	TF	EVDEX	-	212 (218.0)	16.04	-	-	-	RNAV 1
004	TF	XENOM	-	128 (133.7)	15.65	-	+FL150	-	RNAV 1
005	TF	TISTA	-	088 (093.8)	14.91	-	-	-	RNAV 1
006	TF	XIMBA	-	112 (118.0)	11.87	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
BAMSO	52 20 09.1 N	021 54 34.5 E
BITVA	52 20 46.0 N	021 05 11.3 E
EVDEX	51 56 46.5 N	020 26 40.6 E
EVINA	51 23 16.0 N	020 21 36.0 E
INRAS	52 29 56.3 N	020 47 31.8 E
LOLSI	52 10 38.9 N	019 52 17.0 E
MAKUS	52 09 10.0 N	020 30 03.0 E
NIPUS	51 39 10.8 N	020 23 59.8 E
OLILA	52 42 16.0 N	020 19 42.0 E
RODEV	52 36 12.2 N	020 33 27.2 E
SOXER	52 02 37.8 N	019 56 05.9 E
TISTA	51 44 56.0 N	021 08 50.5 E
WA571	52 19 44.0 N	021 26 32.0 E
WA791	52 20 48.4 N	020 46 26.0 E
WA901	52 10 49.5 N	020 54 53.2 E
WA902	52 10 45.6 N	020 50 06.4 E
WA903	52 11 51.9 N	020 42 14.4 E
WA921	52 09 25.1 N	020 42 37.8 E
WA931	52 13 07.2 N	020 52 43.0 E
WA932	52 15 54.6 N	020 47 57.0 E
XENOM	51 45 57.5 N	020 44 54.5 E
XIMBA	51 39 21.0 N	021 25 40.0 E

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930	Okecie TOWER	118.305, 120.040
Okecie DELIVERY	121.605	ATIS DEP	123.430
Okecie GROUND	121.905		



- 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.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
- MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
- Initial SID climb: climb and maintain 6000 unless otherwise cleared by ATC.
- 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
- Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
 - If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes, then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

Correction: FREQ. Note. Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
 INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
 RNAV RWY 33
 BAMSO 5K EVINA 4K LOLSI 5K OLILA 5K SOXER 5K XIMBA 5K**

BAMSO 5K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA803	-	-	-	-	-	-250	RNAV 1
003	TF	WA791	-	352 (357.5)	6.09	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
004	TF	BITVA	-	084 (090.1)	11.50	-	-	-	RNAV 1
005	TF	WA571	-	088 (094.4)	13.13	-	-	-	RNAV 1
006	TF	BAMSO	-	082 (088.4)	17.21	-	-	-	RNAV 1

EVINA 4K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA802	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	EVDEX	-	206 (212.1)	17.12	-	-	-	RNAV 1
004	TF	NIPUS	-	179 (185.4)	17.70	-	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	EVINA	-	179 (185.4)	16.00	-	-	-	RNAV 1

LOLSI 5K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA802	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	MAKUS	-	247 (253.2)	7.27	-	-	-	RNAV 1
004	TF	LOLSI	-	268 (273.9)	23.30	-	-	-	RNAV 1

OLILA 5K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA803	-	-	-	-	-	-250	RNAV 1
003	TF	WA791	-	352 (357.5)	6.09	-	+6000 ft	-	RNAV 1
004	TF	INRAS	-	358 (004.2)	9.17	-	+7000 ft	-	RNAV 1
005	TF	RODEV	-	300 (306.2)	10.64	-	-	-	RNAV 1
006	TF	OLILA	-	300 (306.0)	10.35	-	-	-	RNAV 1

SOXER 5K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA802	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	MAKUS	-	247 (253.2)	7.27	-	-	-	RNAV 1
004	TF	SOXER	-	247 (252.9)	21.94	-	-	-	RNAV 1

XIMBA 5K

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WA801	Y	326 (331.7)	2.36	-	+1500 ft	-220	RNAV 1
002	DF	WA802	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
003	TF	EVDEX	-	206 (212.1)	17.12	-	-	-	RNAV 1
004	TF	XENOM	-	128 (133.7)	15.65	-	+FL150	-	RNAV 1
005	TF	TISTA	-	088 (093.8)	14.91	-	-	-	RNAV 1
006	TF	XIMBA	-	112 (118.0)	11.87	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
BAMSO	52 20 09.1 N	021 54 34.5 E
BITVA	52 20 46.0 N	021 05 11.3 E
EVDEX	51 56 46.5 N	020 26 40.6 E
EVINA	51 23 16.0 N	020 21 36.0 E
INRAS	52 29 56.3 N	020 47 31.8 E
LOLSI	52 10 38.9 N	019 52 17.0 E
MAKUS	52 09 10.0 N	020 30 03.0 E
NIPUS	51 39 10.8 N	020 23 59.8 E
OLILA	52 42 16.0 N	020 19 42.0 E
RODEV	52 36 12.2 N	020 33 27.2 E
SOXER	52 02 37.8 N	019 56 05.9 E
TISTA	51 44 56.0 N	021 08 50.5 E
WA571	52 19 44.0 N	021 26 32.0 E
WA791	52 20 48.4 N	020 46 26.0 E
WA801	52 12 47.1 N	020 55 32.5 E
WA802	52 11 16.8 N	020 41 21.3 E
WA803	52 14 43.9 N	020 46 52.2 E
XENOM	51 45 57.5 N	020 44 54.5 E
XIMBA	51 39 21.0 N	021 25 40.0 E

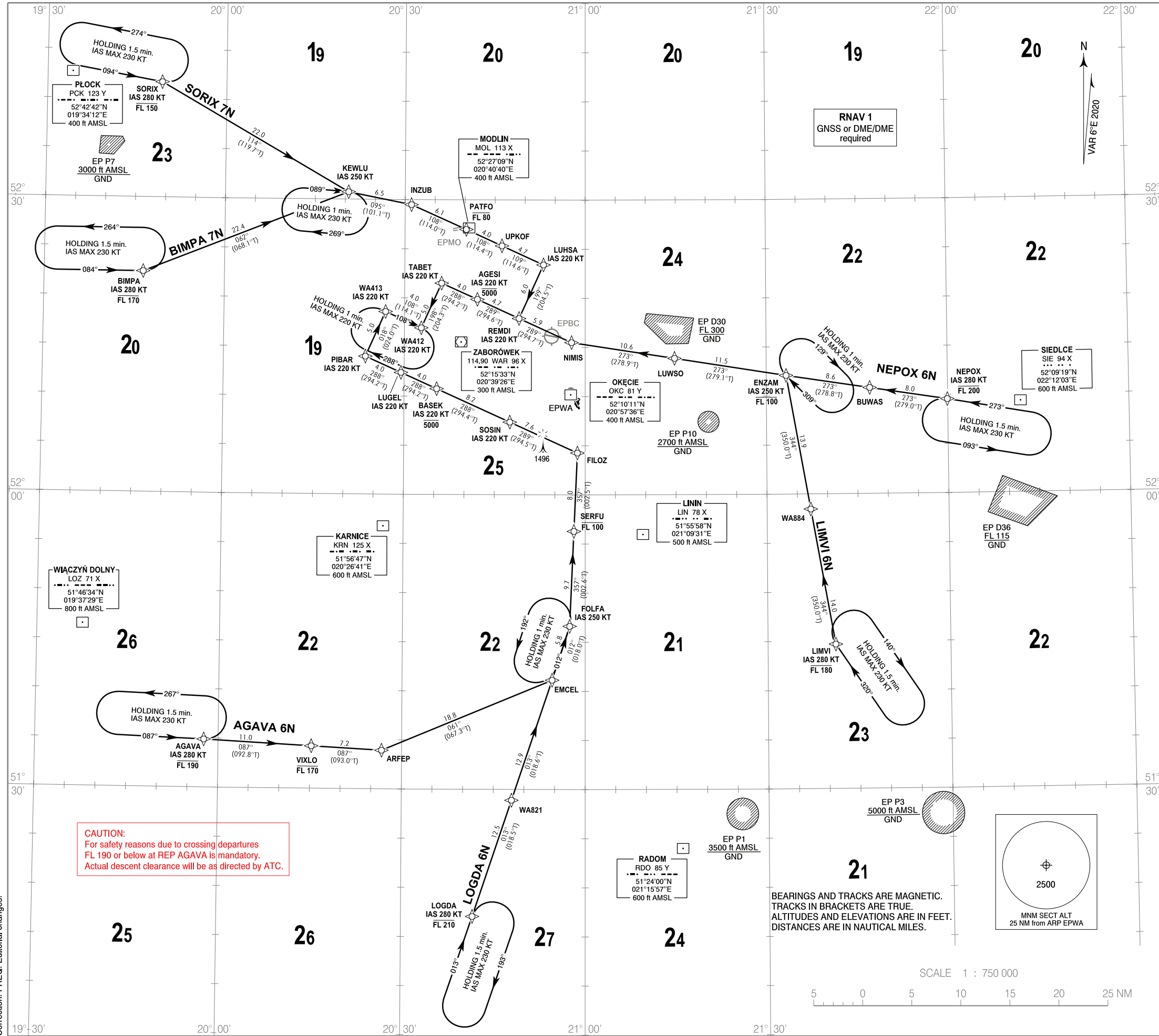
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930
Okęcie GROUND	121.905
Okęcie TOWER	118.305, 120.040
ATIS ARR	120.455

WARSAW CHOPIN AIRPORT

RNAV RWY 11
AGAVA 6N BIMPA 7N LIMVI 6N
LOGDA 6N NEPOX 6N SORIX 7N



- 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.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- 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.
- 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.
- If ILS CAT II or LOC RWY 11 approach procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 11.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

- Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 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.
- At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

- ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:
- 25 track miles to touchdown, when ready descend.
 - Expect base leg after/before/between WPT.
 - Expect full procedure.

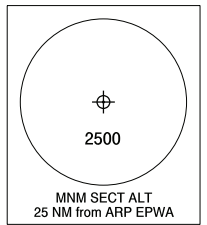
RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

- RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
- Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft.
- Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

CAUTION:
For safety reasons due to crossing departures
FL 190 or below at REP AGAVA is mandatory.
Actual descent clearance will be as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



Correction: FREQ. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNAV RWY 11
AGAVA 6N BIMPA 7N LIMVI 6N LOGDA 6N NEPOX 6N SORIX 7N**
AGAVA 6N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	AGAVA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	VIXLO	087 (092.8)	10.99	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ARFEP	087 (093.0)	7.18	-	-	RNAV 1
004	TF	EMCEL	061 (067.3)	18.80	-	-	RNAV 1
005	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
006	TF	SERFU	357 (002.6)	9.69	-FL100	-	RNAV 1
007	TF	FILOZ	357 (002.5)	8.00	-	-	RNAV 1
008	TF	SOSIN	289 (294.5)	7.58	-	-220	RNAV 1
009	TF	BASEK	288 (294.4)	8.20	-5000 ft	-220	RNAV 1
010	TF	LUGEL	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	PIBAR	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	WA413	018 (024.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	WA412	108 (114.1)	4.00	-	-220	RNAV 1

BIMPA 7N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BIMPA	-	-	-FL170	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	062 (068.1)	22.44	-	-250	RNAV 1
003	TF	INZUB	095 (101.1)	6.54	-	-	RNAV 1
004	TF	PATFO	108 (114.0)	6.14	-FL80	-	RNAV 1
005	TF	UPKOF	108 (114.4)	4.00	-	-	RNAV 1
006	TF	LUHSA	109 (114.6)	4.65	-	-220	RNAV 1
007	TF	REMDI	199 (204.5)	6.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	AGESI	289 (294.6)	4.67	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	TABET	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA412	198 (204.3)	5.00	-	-220	RNAV 1

LIMVI 6N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LIMVI	-	-	-FL180	-280	RNAV 1
002	TF	WA884	344 (350.0)	14.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	344 (350.0)	13.85	-FL100	-250	RNAV 1
004	TF	LUWSO	273 (279.1)	11.50	-	-	RNAV 1
005	TF	NIMIS	273 (278.9)	10.62	-	-	RNAV 1
006	TF	REMDI	289 (294.7)	5.89	-	-220	RNAV 1
007	TF	AGESI	289 (294.6)	4.67	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	TABET	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA412	198 (204.3)	5.00	-	-220	RNAV 1

LOGDA 6N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LOGDA	-	-	-FL210	-280	RNAV 1
002	TF	WA821	013 (018.5)	12.50	-	-	RNAV 1
003	TF	EMCEL	013 (018.6)	12.92	-	-	RNAV 1
004	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
005	TF	SERFU	357 (002.6)	9.69	-FL100	-	RNAV 1
006	TF	FILOZ	357 (002.5)	8.00	-	-	RNAV 1
007	TF	SOSIN	289 (294.5)	7.58	-	-220	RNAV 1
008	TF	BASEK	288 (294.4)	8.20	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	LUGEL	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PIBAR	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	WA413	018 (024.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	WA412	108 (114.1)	4.00	-	-220	RNAV 1

NEPOX 6N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NEPOX	-	-	-FL200	-280	RNAV 1
002	TF	BUWAS	273 (279.0)	8.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	273 (278.8)	8.61	-FL100	-250	RNAV 1
004	TF	LUWSO	273 (279.1)	11.50	-	-	RNAV 1
005	TF	NIMIS	273 (278.9)	10.62	-	-	RNAV 1
006	TF	REMDI	289 (294.7)	5.89	-	-220	RNAV 1
007	TF	AGESI	289 (294.6)	4.67	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	TABET	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA412	198 (204.3)	5.00	-	-220	RNAV 1

SORIX 7N

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SORIX	-	-	-FL150	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	114 (119.7)	22.04	-	-250	RNAV 1
003	TF	INZUB	095 (101.1)	6.54	-	-	RNAV 1
004	TF	PATFO	108 (114.0)	6.14	-FL80	-	RNAV 1
005	TF	UPKOF	108 (114.4)	4.00	-	-	RNAV 1
006	TF	LUHSA	109 (114.6)	4.65	-	-220	RNAV 1
007	TF	REMDI	199 (204.5)	6.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	AGESI	289 (294.6)	4.67	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	TABET	288 (294.2)	4.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA412	198 (204.3)	5.00	-	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
AGAVA	51 34 53.1 N	019 57 38.7 E
AGESI	52 19 53.0 N	020 42 05.8 E
ARFEP	51 33 56.0 N	020 26 43.1 E
BASEK	52 10 46.2 N	020 35 24.0 E
BIMPA	52 22 27.8 N	019 46 29.0 E
BUWAS	52 10 47.0 N	021 47 06.8 E
EMCEL	51 41 08.0 N	020 54 35.0 E
ENZAM	52 12 05.0 N	021 33 17.0 E
FILOZ	52 04 15.7 N	020 58 43.1 E
FOLFA	51 46 37.1 N	020 57 27.4 E
INZUB	52 29 29.3 N	020 31 03.3 E
KEWLU	52 30 45.0 N	020 20 33.0 E
LIMVI	51 44 42.0 N	021 41 08.0 E
LOGDA	51 17 04.0 N	020 41 38.0 E
LUGEL	52 12 24.5 N	020 29 28.1 E
LUHSA	52 23 24.1 N	020 53 04.2 E
LUWSO	52 13 52.8 N	021 14 49.0 E
NEPOX	52 09 33.0 N	021 59 57.1 E
NIMIS	52 15 29.7 N	020 57 44.6 E
PATFO	52 26 59.5 N	020 40 12.6 E
PIBAR	52 14 02.2 N	020 23 32.7 E
REMDI	52 17 56.9 N	020 49 01.2 E
SERFU	51 56 16.8 N	020 58 08.7 E
SORIX	52 41 43.0 N	019 49 12.0 E
SOSIN	52 07 23.8 N	020 47 31.9 E
TABET	52 21 31.0 N	020 36 08.8 E
UPKOF	52 25 20.1 N	020 46 09.5 E
VIXLO	51 34 19.4 N	020 15 13.8 E
WA412	52 16 57.7 N	020 32 48.0 E
WA413	52 18 35.8 N	020 26 51.3 E
WA821	51 28 54.3 N	020 47 58.4 E
WA884	51 58 28.1 N	021 37 12.4 E

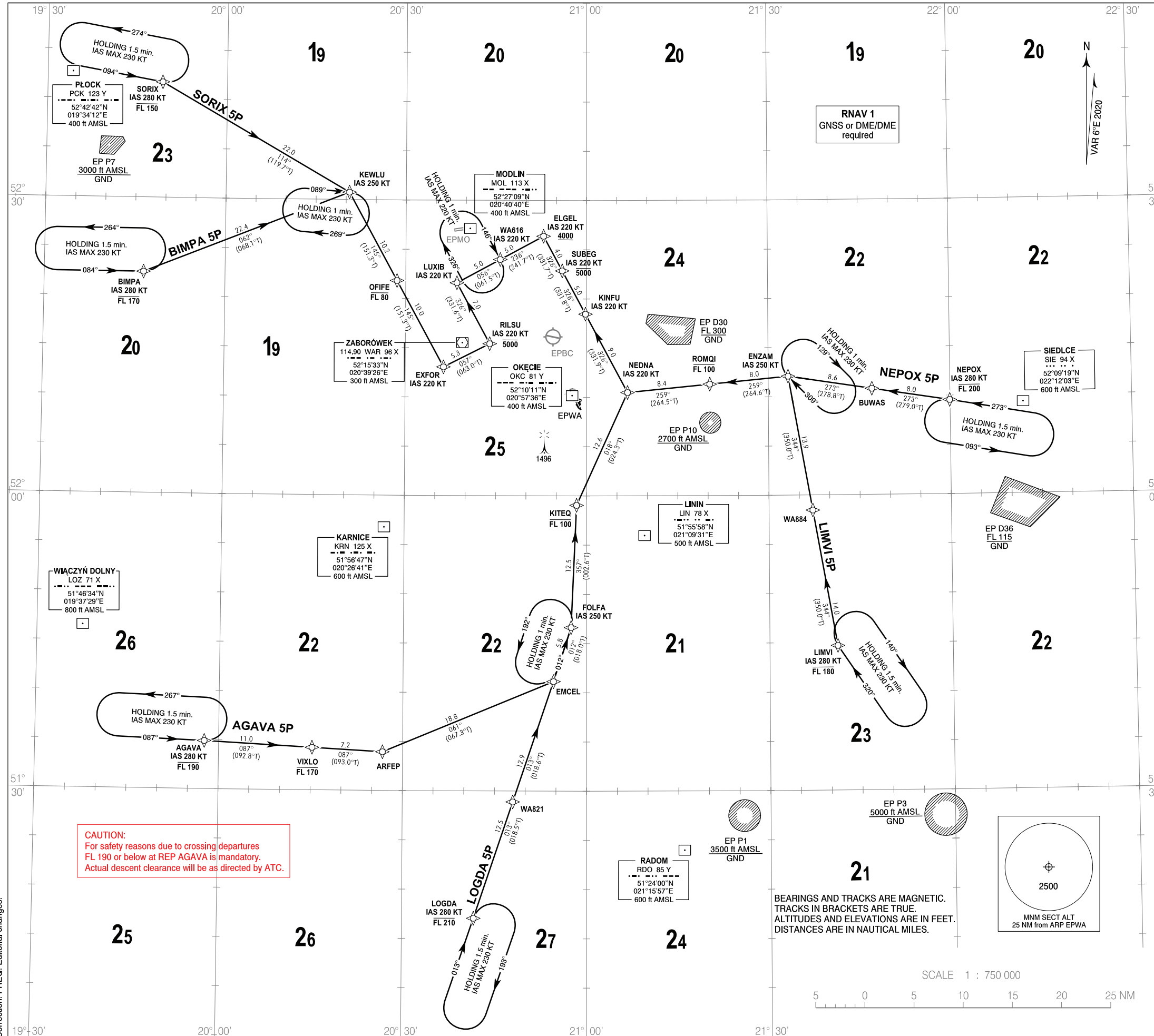
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930
Okęcie GROUND	121.905
Okęcie TOWER	118.305, 120.040
ATIS ARR	120.455

WARSAW CHOPIN AIRPORT

RNAV RWY 15
AGAVA 5P BIMPA 5P LIMVI 5P
LOGDA 5P NEPOX 5P SORIX 5P



- 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.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- 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.
- 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.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

- Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 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.
- At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

CAUTION:
For safety reasons due to crossing departures
FL 190 or below at REP AGAVA is mandatory.
Actual descent clearance will be as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

SCALE 1 : 750 000



Correction: FREQ. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNAV RWY 15
AGAVA 5P BIMPA 5P LIMVI 5P LOGDA 5P NEPOX 5P SORIX 5P**
AGAVA 5P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	AGAVA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	VIXLO	087 (092.8)	10.99	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ARFEP	087 (093.0)	7.18	-	-	RNAV 1
004	TF	EMCEL	061 (067.3)	18.80	-	-	RNAV 1
005	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
006	TF	KITEQ	357 (002.6)	12.45	-FL100	-	RNAV 1
007	TF	NEDNA	018 (024.3)	12.60	-	-220	RNAV 1
008	TF	KINFU	326 (331.9)	9.03	-	-220	RNAV 1
009	TF	SUBEG	326 (331.8)	5.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
010	TF	ELGEL	326 (331.7)	4.00	+4000 ft	-220	RNAV 1
011	TF	WA616	236 (241.7)	5.00	-	-220	RNAV 1

BIMPA 5P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BIMPA	-	-	-FL170	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	062 (068.1)	22.44	-	-250	RNAV 1
003	TF	OFIFE	145 (151.3)	10.20	-FL80	-	RNAV 1
004	TF	EXFOR	145 (151.3)	9.98	-	-220	RNAV 1
005	TF	RILSU	057 (063.0)	5.26	-5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	LUXIB	326 (331.6)	7.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	WA616	056 (061.5)	5.00	-	-220	RNAV 1

LIMVI 5P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LIMVI	-	-	-FL180	-280	RNAV 1
002	TF	WA884	344 (350.0)	14.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	344 (350.0)	13.85	-	-250	RNAV 1
004	TF	ROMQI	259 (264.6)	8.00	-FL100	-	RNAV 1
005	TF	NEDNA	259 (264.5)	8.41	-	-220	RNAV 1
006	TF	KINFU	326 (331.9)	9.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	SUBEG	326 (331.8)	5.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	ELGEL	326 (331.7)	4.00	+4000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	WA616	236 (241.7)	5.00	-	-220	RNAV 1

LOGDA 5P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LOGDA	-	-	-FL210	-280	RNAV 1
002	TF	WA821	013 (018.5)	12.50	-	-	RNAV 1
003	TF	EMCEL	013 (018.6)	12.92	-	-	RNAV 1
004	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
005	TF	KITEQ	357 (002.6)	12.45	-FL100	-	RNAV 1
006	TF	NEDNA	018 (024.3)	12.60	-	-220	RNAV 1
007	TF	KINFU	326 (331.9)	9.03	-	-220	RNAV 1
008	TF	SUBEG	326 (331.8)	5.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	ELGEL	326 (331.7)	4.00	+4000 ft	-220	RNAV 1
010	TF	WA616	236 (241.7)	5.00	-	-220	RNAV 1

NEPOX 5P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NEPOX	-	-	-FL200	-280	RNAV 1
002	TF	BUWAS	273 (279.0)	8.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	273 (278.8)	8.61	-	-250	RNAV 1
004	TF	ROMQI	259 (264.6)	8.00	-FL100	-	RNAV 1
005	TF	NEDNA	259 (264.5)	8.41	-	-220	RNAV 1
006	TF	KINFU	326 (331.9)	9.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	SUBEG	326 (331.8)	5.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	ELGEL	326 (331.7)	4.00	+4000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	WA616	236 (241.7)	5.00	-	-220	RNAV 1

SORIX 5P

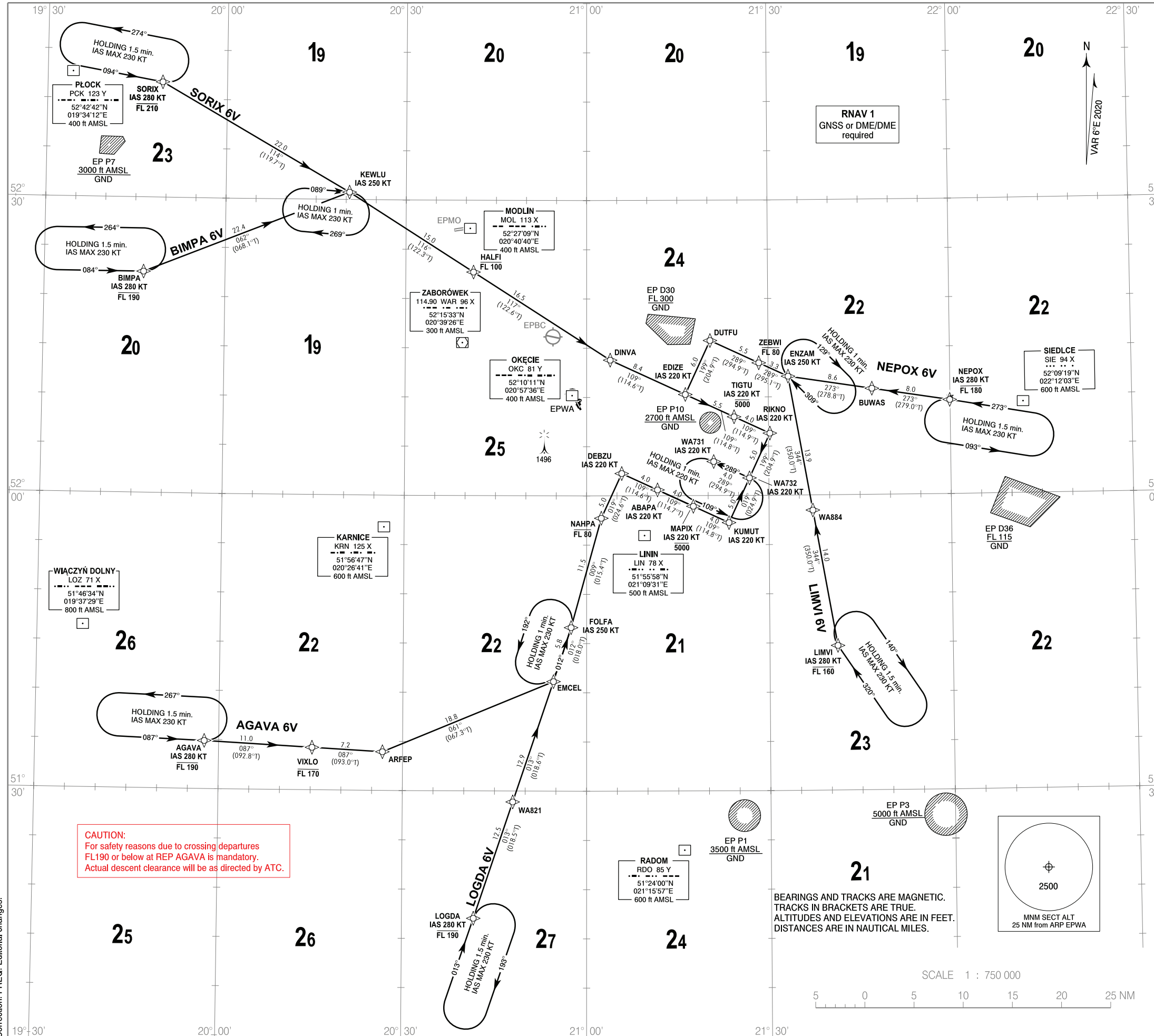
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SORIX	-	-	-FL150	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	114 (119.7)	22.04	-	-250	RNAV 1
003	TF	OFIFE	145 (151.3)	10.20	-FL80	-	RNAV 1
004	TF	EXFOR	145 (151.3)	9.98	-	-220	RNAV 1
005	TF	RILSU	057 (063.0)	5.26	-5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	LUXIB	326 (331.6)	7.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	WA616	056 (061.5)	5.00	-	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
AGAVA	51 34 53.1 N	019 57 38.7 E
ARFEP	51 33 56.0 N	020 26 43.1 E
BIMPA	52 22 27.8 N	019 46 29.0 E
BUWAS	52 10 47.0 N	021 47 06.8 E
ELGEL	52 26 22.2 N	020 52 51.3 E
EMCEL	51 41 08.0 N	020 54 35.0 E
ENZAM	52 12 05.0 N	021 33 17.0 E
EXFOR	52 13 04.4 N	020 36 19.5 E
FOLFA	51 46 37.1 N	020 57 27.4 E
KEWLU	52 30 45.0 N	020 20 33.0 E
KINFU	52 18 27.4 N	020 59 48.7 E
KITEQ	51 59 02.2 N	020 58 20.6 E
LIMVI	51 44 42.0 N	021 41 08.0 E
LOGDA	51 17 04.0 N	020 41 38.0 E
LUXIB	52 21 37.0 N	020 38 29.8 E
NEDNA	52 10 29.9 N	021 06 45.6 E
NEPOX	52 09 33.0 N	021 59 57.1 E
OFIFE	52 21 48.9 N	020 28 33.2 E
RILSU	52 15 26.6 N	020 43 57.6 E
ROMQI	52 11 19.4 N	021 20 20.5 E
SORIX	52 41 43.0 N	019 49 12.0 E
SUBEG	52 22 51.3 N	020 55 57.0 E
VIXLO	51 34 19.4 N	020 15 13.8 E
WA616	52 23 59.8 N	020 45 40.2 E
WA821	51 28 54.3 N	020 47 58.4 E
WA884	51 58 28.1 N	021 37 12.4 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930
Okęcie GROUND	121.905
Okęcie TOWER	118.305, 120.040
ATIS ARR	120.455



- 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.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- 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.
- 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.

- CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE**
- Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
 - 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.
 - At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

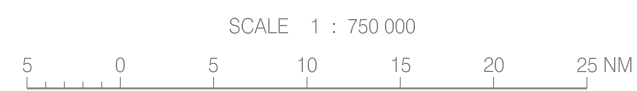
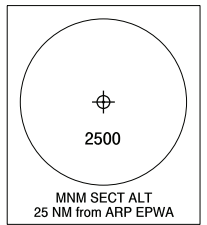
- ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:
- 25 track miles to touchdown, when ready descend.
 - Expect base leg after/before/between WPT.
 - Expect full procedure.

- RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE**
- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

CAUTION:
For safety reasons due to crossing departures FL190 or below at REP AGAVA is mandatory. Actual descent clearance will be as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



Correction: FREQ. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNAV RWY 29
AGAVA 6V BIMPA 6V LIMVI 6V LOGDA 6V NEPOX 6V SORIX 6V**

AGAVA 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	AGAVA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	VIXLO	087 (092.8)	10.99	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ARFEP	087 (093.0)	7.18	-	-	RNAV 1
004	TF	EMCEL	061 (067.3)	18.80	-	-	RNAV 1
005	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
006	TF	NAHPA	009 (015.4)	11.54	-FL80	-	RNAV 1
007	TF	DEBZU	019 (024.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	ABAPA	109 (114.6)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	MAPIX	109 (114.7)	4.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
010	TF	KUMUT	109 (114.8)	4.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	WA732	019 (024.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

BIMPA 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BIMPA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	062 (068.1)	22.44	-	-250	RNAV 1
003	TF	HALFI	116 (122.3)	15.00	-FL100	-	RNAV 1
004	TF	DINVA	117 (122.6)	16.54	-	-	RNAV 1
005	TF	EDIZE	109 (114.6)	8.40	-	-220	RNAV 1
006	TF	TIGTU	109 (114.8)	5.45	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	RIKNO	109 (114.9)	4.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	WA732	199 (204.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

LIMVI 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LIMVI	-	-	-FL160	-280	RNAV 1
002	TF	WA884	344 (350.0)	14.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	344 (350.0)	13.85	-	-250	RNAV 1
004	TF	ZEBWI	289 (295.1)	3.27	-FL80	-	RNAV 1
005	TF	DUTFU	289 (294.9)	5.45	-	-	RNAV 1
006	TF	EDIZE	199 (204.9)	6.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	TIGTU	109 (114.8)	5.45	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	RIKNO	109 (114.9)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA732	199 (204.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

LOGDA 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LOGDA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	WA821	013 (018.5)	12.50	-	-	RNAV 1
003	TF	EMCEL	013 (018.6)	12.92	-	-	RNAV 1
004	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
005	TF	NAHPA	009 (015.4)	11.54	-FL80	-	RNAV 1
006	TF	DEBZU	019 (024.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	ABAPA	109 (114.6)	4.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	MAPIX	109 (114.7)	4.00	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	KUMUT	109 (114.8)	4.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA732	019 (024.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

NEPOX 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NEPOX	-	-	-FL180	-280	RNAV 1
002	TF	BUWAS	273 (279.0)	8.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	273 (278.8)	8.61	-	-250	RNAV 1
004	TF	ZEBWI	289 (295.1)	3.27	-FL80	-	RNAV 1
005	TF	DUTFU	289 (294.9)	5.45	-	-	RNAV 1
006	TF	EDIZE	199 (204.9)	6.03	-	-220	RNAV 1
007	TF	TIGTU	109 (114.8)	5.45	-5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	RIKNO	109 (114.9)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA732	199 (204.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

SORIX 6V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SORIX	-	-	-FL210	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	114 (119.7)	22.04	-	-250	RNAV 1
003	TF	HALFI	116 (122.3)	15.00	-FL100	-	RNAV 1
004	TF	DINVA	117 (122.6)	16.54	-	-	RNAV 1
005	TF	EDIZE	109 (114.6)	8.40	-	-220	RNAV 1
006	TF	TIGTU	109 (114.8)	5.45	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	RIKNO	109 (114.9)	4.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	WA732	199 (204.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA731	289 (294.9)	4.00	-	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ABAPA	52 00 36.0 N	021 11 40.0 E
AGAVA	51 34 53.1 N	019 57 38.7 E
ARFEP	51 33 56.0 N	020 26 43.1 E
BIMPA	52 22 27.8 N	019 46 29.0 E
BUWAS	52 10 47.0 N	021 47 06.8 E
DEBZU	52 02 16.1 N	021 05 47.0 E
DINVA	52 13 47.2 N	021 03 53.7 E
DUTFU	52 15 45.3 N	021 20 24.5 E
EDIZE	52 10 17.0 N	021 16 17.7 E
EMCEL	51 41 08.0 N	020 54 35.0 E
ENZAM	52 12 05.0 N	021 33 17.0 E
FOLFA	51 46 37.1 N	020 57 27.4 E
HALFI	52 22 42.8 N	020 41 14.3 E
KEWLU	52 30 45.0 N	020 20 33.0 E
KUMUT	51 57 15.2 N	021 23 24.3 E
LIMVI	51 44 42.0 N	021 41 08.0 E
LOGDA	51 17 04.0 N	020 41 38.0 E
MAPIX	51 58 55.6 N	021 17 33.0 E
NAHPA	51 57 43.7 N	021 02 24.8 E
NEPOX	52 09 33.0 N	021 59 57.1 E
RIKNO	52 06 18.9 N	021 30 13.1 E
SORIX	52 41 43.0 N	019 49 12.0 E
TIGTU	52 07 59.8 N	021 24 19.9 E
VIXLO	51 34 19.4 N	020 15 13.8 E
WA731	52 03 27.8 N	021 20 56.1 E
WA732	52 01 46.9 N	021 26 48.7 E
WA821	51 28 54.3 N	020 47 58.4 E
WA884	51 58 28.1 N	021 37 12.4 E
ZEBWI	52 13 27.8 N	021 28 27.6 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

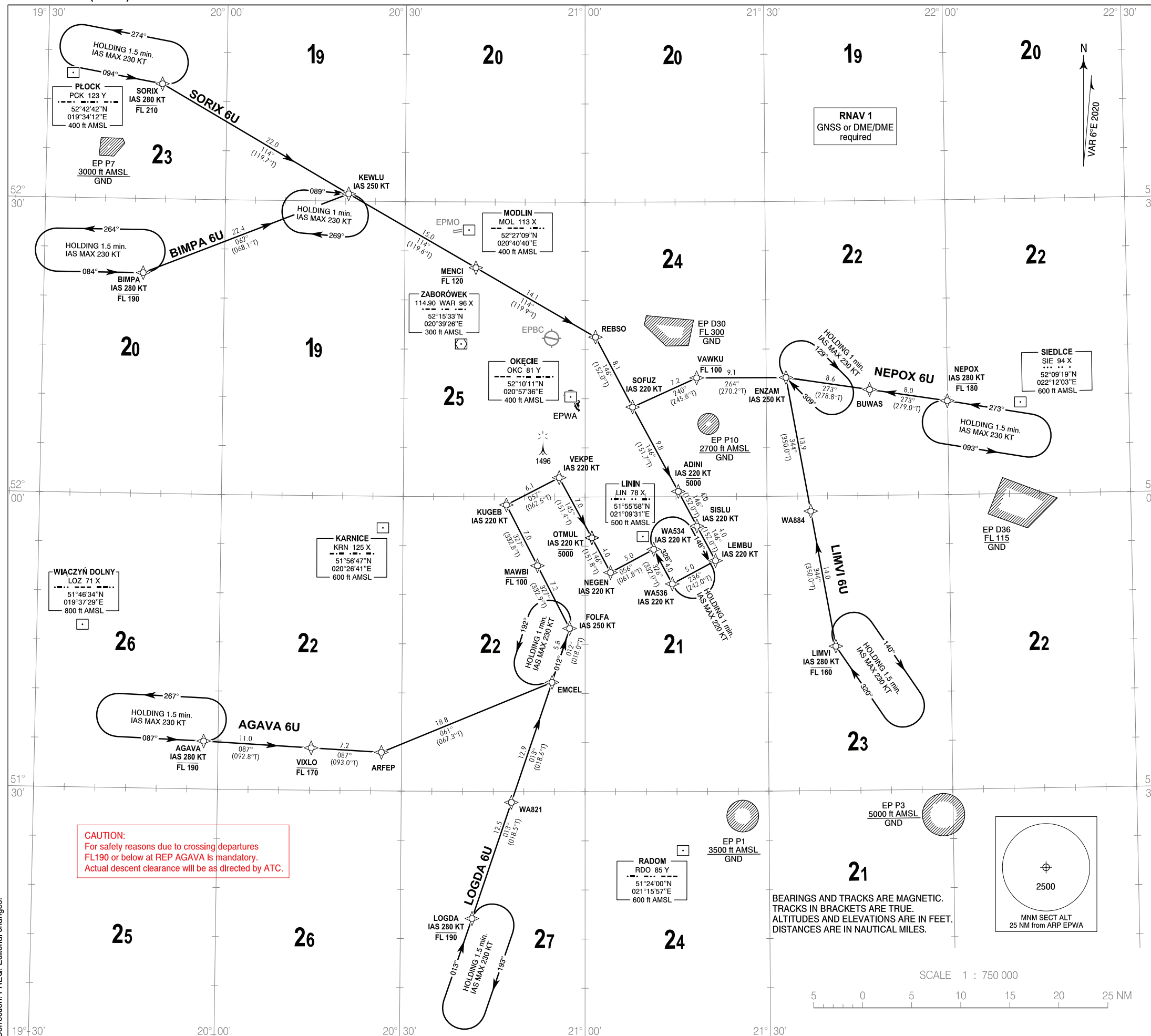
TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	128.805, 125.055, 129.380, 135.930
Okęcie GROUND	121.905
Okęcie TOWER	118.305, 120.040
ATIS ARR	120.455

WARSAW CHOPIN AIRPORT

RNAV RWY 33

AGAVA 6U BIMPA 6U LIMVI 6U
LOGDA 6U NEPOX 6U SORIX 6U



- 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.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- 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.
- 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.
- If ILS CAT II or LOC RWY 33 approach procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 33.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

- Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 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.
- At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

CAUTION:
For safety reasons due to crossing departures
FL190 or below at REP AGAVA is mandatory.
Actual descent clearance will be as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

SCALE 1 : 750 000



**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNAV RWY 33
AGAVA 6U BIMPA 6U LIMVI 6U LOGDA 6U NEPOX 6U SORIX 6U**
AGAVA 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	AGAVA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	VIXLO	087 (092.8)	10.99	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ARFEP	087 (093.0)	7.18	-	-	RNAV 1
004	TF	EMCEL	061 (067.3)	18.80	-	-	RNAV 1
005	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
006	TF	MAWBI	327 (332.9)	7.18	-FL100	-	RNAV 1
007	TF	KUGEB	327 (332.8)	6.96	-	-220	RNAV 1
008	TF	VEKPE	057 (062.5)	6.06	-	-220	RNAV 1
009	TF	OTMUL	145 (151.4)	6.98	-5000 ft	-220	RNAV 1
010	TF	NEGEN	146 (151.8)	4.01	-	-220	RNAV 1
011	TF	WA534	056 (061.8)	5.00	-	-220	RNAV 1

BIMPA 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BIMPA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	062 (068.1)	22.44	-	-250	RNAV 1
003	TF	MENCI	114 (119.6)	15.00	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	REBSO	114 (119.9)	14.10	-	-	RNAV 1
005	TF	SOFUZ	146 (152.0)	8.07	-	-220	RNAV 1
006	TF	ADINI	146 (151.7)	9.77	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	SISLU	146 (152.0)	4.01	-	-220	RNAV 1
008	TF	LEMBU	146 (152.0)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA536	236 (242.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA534	326 (332.0)	4.00	-	-220	RNAV 1

LIMVI 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LIMVI	-	-	-FL160	-280	RNAV 1
002	TF	WA884	344 (350.0)	14.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	344 (350.0)	13.85	-	-250	RNAV 1
004	TF	VAWKU	264 (270.2)	9.11	-FL100	-	RNAV 1
005	TF	SOFUZ	240 (245.8)	7.17	-	-220	RNAV 1
006	TF	ADINI	146 (151.7)	9.77	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	SISLU	146 (152.0)	4.01	-	-220	RNAV 1
008	TF	LEMBU	146 (152.0)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA536	236 (242.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA534	326 (332.0)	4.00	-	-220	RNAV 1

LOGDA 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LOGDA	-	-	-FL190	-280	RNAV 1
002	TF	WA821	013 (018.5)	12.50	-	-	RNAV 1
003	TF	EMCEL	013 (018.6)	12.92	-	-	RNAV 1
004	TF	FOLFA	012 (018.0)	5.77	-	-250	RNAV 1
005	TF	MAWBI	327 (332.9)	7.18	-FL100	-	RNAV 1
006	TF	KUGEB	327 (332.8)	6.96	-	-220	RNAV 1
007	TF	VEKPE	057 (062.5)	6.06	-	-220	RNAV 1
008	TF	OTMUL	145 (151.4)	6.98	-5000 ft	-220	RNAV 1
009	TF	NEGEN	146 (151.8)	4.01	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA534	056 (061.8)	5.00	-	-220	RNAV 1

NEPOX 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NEPOX	-	-	-FL180	-280	RNAV 1
002	TF	BUWAS	273 (279.0)	8.00	-	-	RNAV 1
003	TF	ENZAM	273 (278.8)	8.61	-	-250	RNAV 1
004	TF	VAWKU	264 (270.2)	9.11	-FL100	-	RNAV 1
005	TF	SOFUZ	240 (245.8)	7.17	-	-220	RNAV 1
006	TF	ADINI	146 (151.7)	9.77	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	SISLU	146 (152.0)	4.01	-	-220	RNAV 1
008	TF	LEMBU	146 (152.0)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA536	236 (242.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA534	326 (332.0)	4.00	-	-220	RNAV 1

SORIX 6U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SORIX	-	-	-FL210	-280	RNAV 1
002	TF	KEWLU	114 (119.7)	22.04	-	-250	RNAV 1
003	TF	MENCI	114 (119.6)	15.00	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	REBSO	114 (119.9)	14.10	-	-	RNAV 1
005	TF	SOFUZ	146 (152.0)	8.07	-	-220	RNAV 1
006	TF	ADINI	146 (151.7)	9.77	-5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	SISLU	146 (152.0)	4.01	-	-220	RNAV 1
008	TF	LEMBU	146 (152.0)	4.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	WA536	236 (242.0)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	WA534	326 (332.0)	4.00	-	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	ADINI	52 00 33.3 N	021 15 22.6 E
AGAVA	51 34 53.1 N	019 57 38.7 E
ARFEP	51 33 56.0 N	020 26 43.1 E
BIMPA	52 22 27.8 N	019 46 29.0 E
BUWAS	52 10 47.0 N	021 47 06.8 E
EMCEL	51 41 08.0 N	020 54 35.0 E
ENZAM	52 12 05.0 N	021 33 17.0 E
FOLFA	51 46 37.1 N	020 57 27.4 E
KEWLU	52 30 45.0 N	020 20 33.0 E
KUGEB	51 59 11.0 N	020 47 01.0 E
LEMBU	51 53 29.2 N	021 21 27.4 E
LIMVI	51 44 42.0 N	021 41 08.0 E
LOGDA	51 17 04.0 N	020 41 38.0 E
MAWBI	51 53 00.3 N	020 52 09.8 E
MENCI	52 23 18.9 N	020 41 50.0 E
NEGEN	51 52 18.7 N	021 04 10.8 E
NEPOX	52 09 33.0 N	021 59 57.1 E
OTMUL	51 55 50.7 N	021 01 07.0 E
REBSO	52 16 16.0 N	021 01 43.7 E
SISLU	51 57 00.9 N	021 18 25.5 E
SOFUZ	52 09 09.0 N	021 07 52.0 E
SORIX	52 41 43.0 N	019 49 12.0 E
VAWKU	52 12 06.0 N	021 18 29.0 E
VEKPE	52 01 58.0 N	020 55 43.0 E
VIXLO	51 34 19.4 N	020 15 13.8 E
WA534	51 54 40.1 N	021 11 17.8 E
WA536	51 51 08.5 N	021 14 20.0 E
WA821	51 28 54.3 N	020 47 58.4 E
WA884	51 58 28.1 N	021 37 12.4 E

7	Uwagi	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.4.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point 2.22.4.

EPWR AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPWR AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
WROCLAW/Strachowice CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510601N 0163352E 511411N 0163928E 510533N 0170842E 505738N 0170240E 510601N 0163352E	2100 ft GND	D	WROCLAW WIEŻA 120.255 MHz PL WROCLAW TOWER 120.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

EPWR AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPWR AD 2.18 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)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	NIL	NIL	H24	NIL
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	124.330	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	WROCLAW GROUND	121.805	NIL	NIL	0600-2300 (0500-2200)	NIL
TWR WROCLAW	WROCLAW WIEŻA WROCLAW TOWER	120.255	NIL	NIL	H24	NIL

EPWR AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPWR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

EPZG AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPZG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy	NIL
	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)	NIL
	TLOF and/or FATO elevation (ft)	
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie	NIL
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	Azymuty geograficzne FATO	NIL
	TRUE BRGs of FATO	
5	Rozporządzalne długości deklarowane	NIL
	Declared distances available	
6	Światła podejścia i światła FATO	NIL
	Approach and FATO lighting	
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPZG AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPZG AD 2.17 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 and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ZIELONA GÓRA/Babimost CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520548N 0153206E 520838N 0153818E dalej łuk o promieniu 11 km i środka w punkcie: then arc of circle of 11 km radius centred at point: 520819N 0154755E 521311N 0155326E 521352N 0155852E 521108N 0160116E 520908N 0155727E	1300 ft GND	D	Zielona Góra WIEŻA 118.755 MHz PL Zielona Góra TOWER 118.755 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR ZIELONA GÓRA/Babimost aktywny w godzinach pracy organu TWR ZIELONA GÓRA. ZIELONA GÓRA/Babimost CTR active during the operational hours of ZIELONA GÓRA TWR.