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 94/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**18 AUG 2025**	**24 AUG 2025**

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

1. TERMIN

18 – 24 AUG 2025

2. CZAS (UTC)

EPTR518, EPTR519 - codziennie w godz. 0800 – 2200,
EPTR520, EPTR521 - codziennie w godz. 0800 – 1800.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia szkolenia spadochronowego. Przestrzeń klasy G. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR518

Granice poziome:

1. 54 02 07 N 014 38 26 E
2. 53 59 57 N 014 39 08 E
3. 53 54 35 N 014 33 58 E
4. 53 53 56 N 014 38 05 E
5. 53 56 29 N 015 02 47 E
6. 54 03 56 N 014 59 30 E
1. 54 02 07 N 014 38 26 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

EPTR519

Granice poziome:

1. 53 56 29 N 015 02 47 E
2. 53 49 49 N 014 56 38 E
3. 53 51 09 N 014 46 45 E
4. 53 47 34 N 014 35 43 E
5. 53 53 56 N 014 38 05 E
1. 53 56 29 N 015 02 47 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5500 ft AMSL

EPTR520

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 3 NM i środku w punkcie:
53 46 51 N 015 08 45 E

PARACHUTE TRAINING IN ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP

DATE

18 – 24 AUG 2025

TIME (UTC)

EPTR518, EPTR519 - daily between 0800 – 2200,
EPTR520, EPTR521 - daily between 0800 – 1800.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding parachute training. Class G airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR518

Lateral limits:

1. 54 02 07 N 014 38 26 E
2. 53 59 57 N 014 39 08 E
3. 53 54 35 N 014 33 58 E
4. 53 53 56 N 014 38 05 E
5. 53 56 29 N 015 02 47 E
6. 54 03 56 N 014 59 30 E
1. 54 02 07 N 014 38 26 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EPTR519

Lateral limits:

1. 53 56 29 N 015 02 47 E
2. 53 49 49 N 014 56 38 E
3. 53 51 09 N 014 46 45 E
4. 53 47 34 N 014 35 43 E
5. 53 53 56 N 014 38 05 E
1. 53 56 29 N 015 02 47 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5500 ft AMSL

EPTR520

Lateral limits:

Circle of 3 NM radius centred at point:
53 46 51 N 015 08 45 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4500 ft AMSL

EPTR521

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 4 NM i środku w punkcie:
54 02 56 N 015 15 22 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4500 ft AMSL

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4500 ft AMSL

EPTR521

Lateral limits:

Circle of 4 NM radius centred at point:
54 02 56 N 015 15 22 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Telefon do organizatora dostępny w AMC Polska.

ORGANISER

Phone number to the organiser available from AMC Poland.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefy EPTR518 - 521 są wydzielone w przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.

5.2 Strefy podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 i 9.1 przez organizatora w AMC Polska.

5.3 Użytkownik stref 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 strefach (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 stref.

5.4 Loty w strefie EPTS13B oraz EPTR146 należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR518.

5.5 Strefy EPTR518 - 519 posiadają priorytet względem MRT94.

5.6 Loty w strefach EPTS12A, B oraz EPTR146 należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR521.

5.7 Strefa EPTR521 posiada priorytet względem MRT96.

5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-57-11 lub +48-261-828-131 – 132.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR518 - 521 areas are segregated within the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

Areas are to be requested and activated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1 in AMC Poland.

The user of the areas shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS/other airspace users and the person directly responsible for flights carried out within the areas (e.g. flight organiser, contact person) who will be available during the entire period of areas activity. The relevant number is obligatorily given to AMC Poland at the start of the areas activation procedure.

Flights within EPTS13B and EPTR146 areas are to be conducted bypassing active EPTR518 area.

EPTR518 - 519 areas have a priority over MRT94.

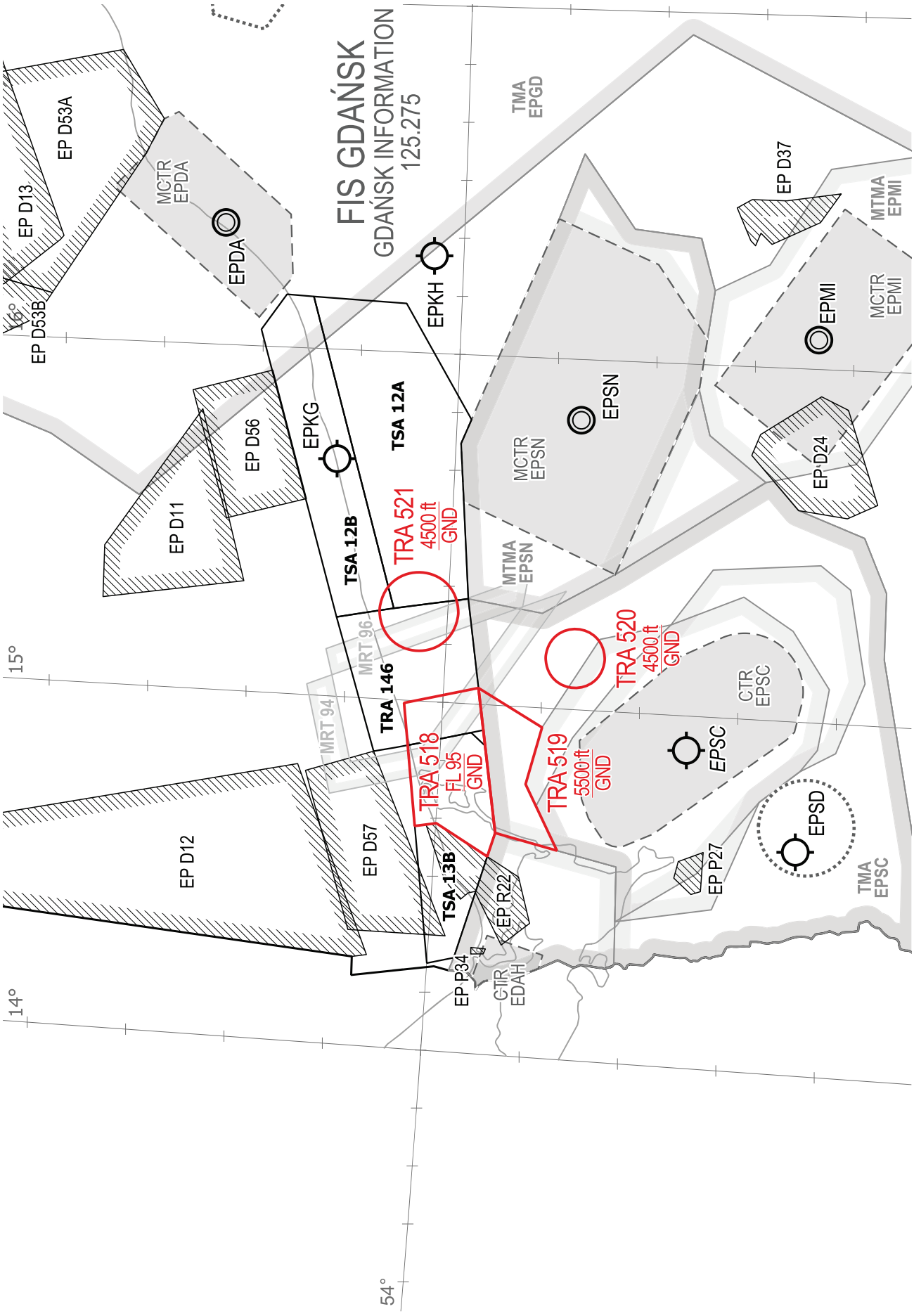
Flights within EPTS12A, B and EPTR146 areas are to be conducted bypassing active EPTR521 area.

EPTR521 area has a priority over MRT96.

Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-57-11 or +48-261-828-131 – 132.

See: graphical Appendix.

- 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 95/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**01 JAN 2026**

STREFA CZASOWO REZERWOWANA NA POTRZEBY DZIAŁALNOŚCI LOTNICTWA OGÓLNEGO

1. TERMIN

07 AUG 2025 - 01 JAN 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 działalności GA. W czasie aktywności strefy klasyfikacja przestrzeni powietrznej nie ulega zmianie.

EPTR438A

Granice poziome:

1.	50 06 21 N	022 22 10 E
2.	50 06 57 N	022 20 12 E
3.	50 01 40 N	022 18 47 E
4.	50 02 51 N	022 21 56 E
1.	50 06 21 N	022 22 10 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	1500 ft AMSL

EPTR438B

Granice poziome:

1.	50 06 21 N	022 22 10 E
2.	50 03 41 N	022 30 53 E
3.	49 59 11 N	022 32 40 E
4.	49 54 28 N	022 30 52 E
5.	49 58 43 N	022 17 59 E
6.	50 01 40 N	022 18 47 E
7.	50 02 51 N	022 21 56 E
1.	50 06 21 N	022 22 10 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	2000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Lotnicze Stowarzyszenie Ziemi Łańcuckiej w Rogóźnie - Klub Sportowy
Tel.: +48-693-428-756, +48-881-644-966

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR438 jest wydzielona w przestrzeni odpowiedzialności FIS KRAKÓW.

TEMPORARY RESERVED AREA FOR PURPOSES OF GENERAL AVIATION ACTIVITY

DATE

07 AUG 2025 - 01 JAN 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 GA activity. During activity time of the area class airspace does not change.

EPTR438A

Lateral limits:

1.	50 06 21 N	022 22 10 E
2.	50 06 57 N	022 20 12 E
3.	50 01 40 N	022 18 47 E
4.	50 02 51 N	022 21 56 E
1.	50 06 21 N	022 22 10 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	1500 ft AMSL

EPTR438B

Lateral limits:

1.	50 06 21 N	022 22 10 E
2.	50 03 41 N	022 30 53 E
3.	49 59 11 N	022 32 40 E
4.	49 54 28 N	022 30 52 E
5.	49 58 43 N	022 17 59 E
6.	50 01 40 N	022 18 47 E
7.	50 02 51 N	022 21 56 E
1.	50 06 21 N	022 22 10 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	2000 ft AMSL

ORGANISER

Lotnicze Stowarzyszenie Ziemi Łańcuckiej w Rogóźnie - Sport Club
Phone: +48-693-428-756, +48-881-644-966

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR438 area is segregated from the area of responsibility of KRAKÓW FIS.

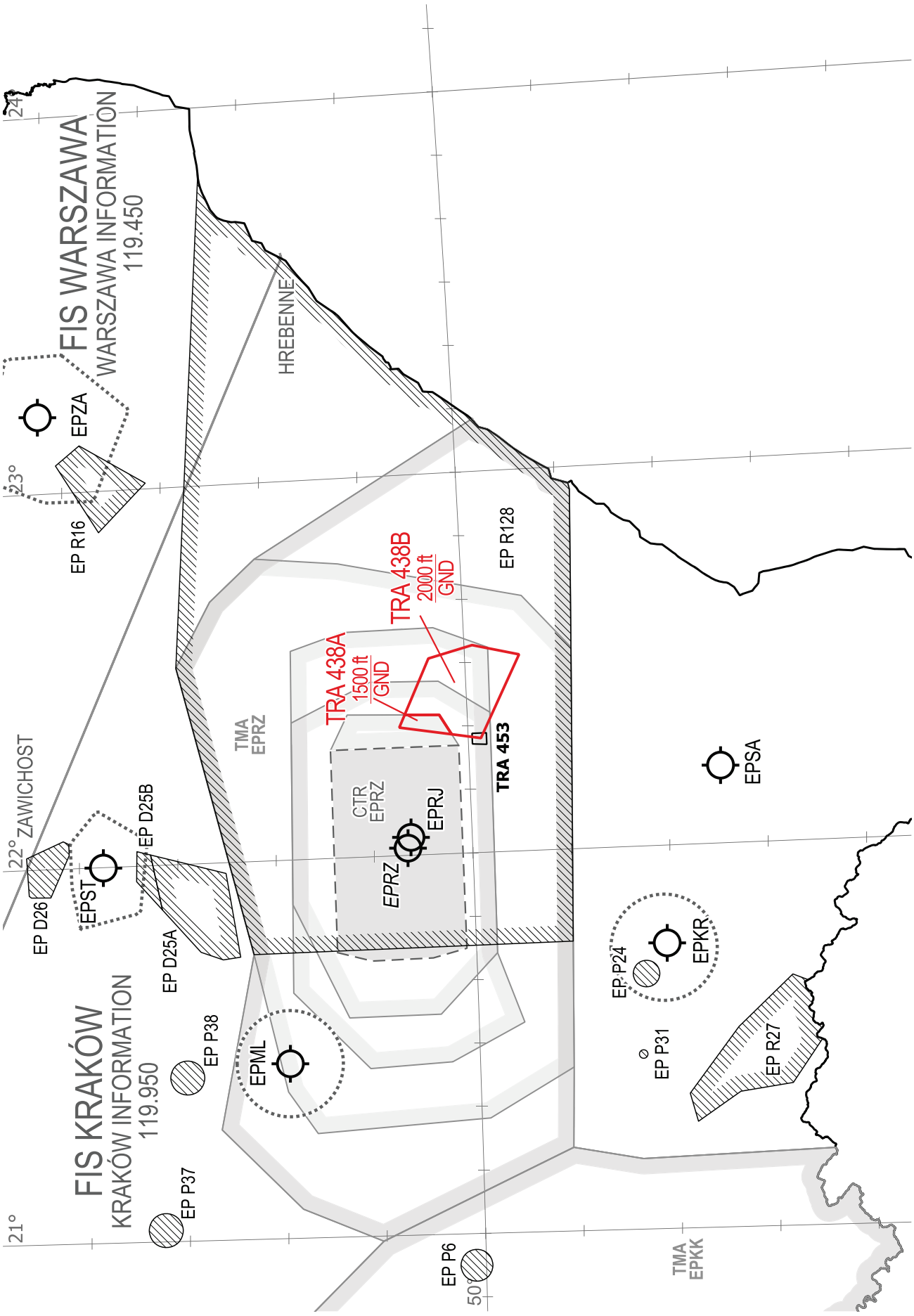
5.2	Strefa podlega procedurze zamawiania, aktywacji/dezaktywacji w AMC Polska zgodnie z AIP Polska przez podmiot uprawniony.	EPTR438 area is to be requested and activated/deactivated by the authorised subject in AMC Poland.
5.3	Loty w EPTR438 powinny być wykonywane zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1.	Flights within EPTR438 area are to be conducted in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.
5.4	Strefy EPTR438 oraz EPTR453 mogą być jednocześnie aktywne. Loty w strefie EPTR438 powinny być wykonywane z ominięciem aktywnej strefy EPTR453.	The EPTR438 and EPTR453 areas may be active simultaneously. Flights within EPTR438 area are to be conducted bypassing active EPTR453 area.
5.5	Strefa EPTR438 nie ma priorytetu nad pozostałymi, kolizyjnymi strefami TRA i TSA w czasie ich aktywności.	EPTR438 area has no priority over others, conflict TRA and TSA areas during their activity.
5.6	W czasie aktywności strefy EPTR438 nie obowiązują ograniczenia dotyczące strefy EPR128. W III kwartale 2025 roku strefa EPR128 zostanie przekształcona w strefę TMZ/RMZ i będzie podlegała tym samym zasadom.	Restrictions of EPR128 area do not apply to active EPTR438 area. In the third quarter of 2025 EPR128 area will be converted into TMZ/RMZ and will be subject to the same rules.
5.7	Loty w strefie możliwe pod warunkiem posiadania przez użytkowników stałej łączności z wyznaczonym koordynatorem obecnym na ziemi w miejscu startu/lądowania i mającym bezpośrednią łączność z FIS KRAKÓW.	Flights within the area are possible under condition that users have constant communication with a designated coordinator present on ground at the take-off/ landing site and in direct contact with KRAKÓW FIS.
5.8	Koordynator lotów w razie otrzymania informacji o konieczności natychmiastowego lądowania wszystkich statków powietrznych pod jego nadzorem niezwłocznie przekazuje tę informację załogom, które zobowiązane są w tej sytuacji niezwłocznie wylądować.	Coordinator of flights when informed of the need for immediate landing of all aircraft under their supervision, immediately informs crews, which are obliged to land immediately.
5.9	Informację o rozpoczęciu lotów zamawiający przekaże telefonicznie FIS KRAKÓW na minimum 1 godzinę przed planowanymi operacjami.	Information on commencement of flights will be provided by phone to KRAKÓW FIS at least 1 hour prior to scheduled operations by the contractor.

Patrz: załącznik graficzny.

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 96/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**25 AUG 2025**	**31 AUG 2025**

AIR SHOW RADOM 2025

1. TERMIN

25 - 31 AUG 2025

2. CZAS (UTC)

25 - 29 AUG 2025: 0600 - 1800,
30 AUG 2025: 0600 - 2200,
31 AUG 2025: 0600 - 1800.

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od kierownika lotów.

EPTR701

Granice poziome:

1.	51 31 11 N	021 22 49 E
2.	51 27 24 N	021 34 19 E
3.	51 22 52 N	021 36 21 E
4.	51 17 02 N	021 35 29 E
5.	51 12 49 N	021 31 47 E
6.	51 10 28 N	021 25 46 E
7.	51 12 10 N	021 17 31 E
8.	51 10 07 N	021 00 23 E
9.	51 10 21 N	020 48 40 E
10.	51 20 52 N	020 42 53 E
11.	51 25 58 N	021 02 43 E
1.	51 31 11 N	021 22 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 125

EPTR702

Granice poziome:

1.	51 35 08 N	021 29 09 E
2.	51 33 49 N	021 30 58 E
3.	51 32 53 N	021 32 15 E
4.	51 28 21 N	021 39 44 E
5.	51 22 54 N	021 57 48 E
6.	51 19 18 N	022 09 35 E
7.	51 17 28 N	022 06 11 E
8.	51 16 44 N	022 04 50 E
9.	51 05 23 N	021 50 08 E
10.	51 10 28 N	021 25 46 E
11.	51 12 10 N	021 17 31 E
12.	51 11 00 N	021 07 45 E
13.	51 10 07 N	021 00 23 E
14.	51 05 45 N	020 53 37 E
15.	51 04 36 N	020 51 51 E

AIR SHOW RADOM 2025

DATE

25 - 31 AUG 2025

TIMES (UTC)

25 - 29 AUG 2025: 0600 - 1800,
30 AUG 2025: 0600 - 2200,
31 AUG 2025: 0600 - 1800.

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Unclassified airspace. Entry into the areas possible only upon permission from the Flight Supervisor.

EPTR701

Lateral limits:

1.	51 31 11 N	021 22 49 E
2.	51 27 24 N	021 34 19 E
3.	51 22 52 N	021 36 21 E
4.	51 17 02 N	021 35 29 E
5.	51 12 49 N	021 31 47 E
6.	51 10 28 N	021 25 46 E
7.	51 12 10 N	021 17 31 E
8.	51 10 07 N	021 00 23 E
9.	51 10 21 N	020 48 40 E
10.	51 20 52 N	020 42 53 E
11.	51 25 58 N	021 02 43 E
1.	51 31 11 N	021 22 49 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 125

EPTR702

Lateral limits:

1.	51 35 08 N	021 29 09 E
2.	51 33 49 N	021 30 58 E
3.	51 32 53 N	021 32 15 E
4.	51 28 21 N	021 39 44 E
5.	51 22 54 N	021 57 48 E
6.	51 19 18 N	022 09 35 E
7.	51 17 28 N	022 06 11 E
8.	51 16 44 N	022 04 50 E
9.	51 05 23 N	021 50 08 E
10.	51 10 28 N	021 25 46 E
11.	51 12 10 N	021 17 31 E
12.	51 11 00 N	021 07 45 E
13.	51 10 07 N	021 00 23 E
14.	51 05 45 N	020 53 37 E
15.	51 04 36 N	020 51 51 E

16. 51 11 41 N 020 23 37 E
17. 51 14 23 N 020 12 34 E
18. 51 23 52 N 020 17 23 E
19. 51 28 58 N 020 19 59 E
20. 51 28 39 N 020 38 12 E
21. 51 28 54 N 020 52 05 E
22. 51 31 54 N 021 03 28 E
1. 51 35 08 N 021 29 09 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Górna granica: FL 95

EPTR703

Granice poziome:

1. 51 32 12 N 020 26 46 E
2. 51 34 10 N 021 01 35 E
3. 51 38 36 N 021 28 41 E
4. 51 44 39 N 021 45 46 E
5. 51 35 09 N 021 37 16 E
6. 51 26 41 N 022 04 23 E
7. 51 17 02 N 021 35 29 E
8. 51 22 52 N 021 36 21 E
9. 51 27 24 N 021 34 19 E
10. 51 31 11 N 021 22 49 E
11. 51 20 52 N 020 42 53 E
12. 51 10 21 N 020 48 40 E
13. 51 22 36 N 020 20 21 E
14. 51 26 38 N 020 28 03 E
15. 51 29 56 N 020 30 48 E
1. 51 32 12 N 020 26 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR704

Granice poziome:

1. 51 44 39 N 021 45 46 E
2. 51 50 18 N 021 48 54 E
3. 51 43 43 N 022 12 43 E
4. 51 39 29 N 022 11 27 E
5. 51 33 31 N 022 27 38 E
6. 51 26 41 N 022 04 23 E
7. 51 36 13 N 022 11 24 E
1. 51 44 39 N 021 45 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 6500 ft AMSL

oraz **EPTR4A, B, C, D, H, P** i **EPTR5A, B, C, D, E, F, G** (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska).

4. PRZESTRZEŃ BUFOROWA NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

EPTR701Z

Granice poziome:

1. 51 33 48 N 021 22 11 E
2. 51 23 04 N 020 40 38 E
3. 51 21 46 N 020 38 33 E
4. 51 20 19 N 020 38 52 E
5. 51 09 27 N 020 44 46 E
6. 51 08 24 N 020 45 44 E
7. 51 07 45 N 020 47 54 E
8. 51 07 30 N 021 00 42 E
9. 51 09 35 N 021 17 12 E
10. 51 07 57 N 021 24 57 E
11. 51 07 53 N 021 26 56 E
12. 51 11 00 N 021 34 58 E
13. 51 16 05 N 021 39 22 E
14. 51 16 44 N 021 39 37 E

16. 51 11 41 N 020 23 37 E
17. 51 14 23 N 020 12 34 E
18. 51 23 52 N 020 17 23 E
19. 51 28 58 N 020 19 59 E
20. 51 28 39 N 020 38 12 E
21. 51 28 54 N 020 52 05 E
22. 51 31 54 N 021 03 28 E
1. 51 35 08 N 021 29 09 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: FL 95

EPTR703

Lateral limits:

1. 51 32 12 N 020 26 46 E
2. 51 34 10 N 021 01 35 E
3. 51 38 36 N 021 28 41 E
4. 51 44 39 N 021 45 46 E
5. 51 35 09 N 021 37 16 E
6. 51 26 41 N 022 04 23 E
7. 51 17 02 N 021 35 29 E
8. 51 22 52 N 021 36 21 E
9. 51 27 24 N 021 34 19 E
10. 51 31 11 N 021 22 49 E
11. 51 20 52 N 020 42 53 E
12. 51 10 21 N 020 48 40 E
13. 51 22 36 N 020 20 21 E
14. 51 26 38 N 020 28 03 E
15. 51 29 56 N 020 30 48 E
1. 51 32 12 N 020 26 46 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR704

Lateral limits:

1. 51 44 39 N 021 45 46 E
2. 51 50 18 N 021 48 54 E
3. 51 43 43 N 022 12 43 E
4. 51 39 29 N 022 11 27 E
5. 51 33 31 N 022 27 38 E
6. 51 26 41 N 022 04 23 E
7. 51 36 13 N 022 11 24 E
1. 51 44 39 N 021 45 46 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

and **EPTR4A, B, C, D, H, P** and **EPTR5A, B, C, D, E, F, G** (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland).

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTR701Z

Vertical limits:

1. 51 33 48 N 021 22 11 E
2. 51 23 04 N 020 40 38 E
3. 51 21 46 N 020 38 33 E
4. 51 20 19 N 020 38 52 E
5. 51 09 27 N 020 44 46 E
6. 51 08 24 N 020 45 44 E
7. 51 07 45 N 020 47 54 E
8. 51 07 30 N 021 00 42 E
9. 51 09 35 N 021 17 12 E
10. 51 07 57 N 021 24 57 E
11. 51 07 53 N 021 26 56 E
12. 51 11 00 N 021 34 58 E
13. 51 16 05 N 021 39 22 E
14. 51 16 44 N 021 39 37 E

15. 51 23 07 N 021 40 33 E
16. 51 28 43 N 021 37 59 E
17. 51 29 29 N 021 36 44 E
18. 51 33 43 N 021 23 48 E
1. 51 33 48 N 021 22 11 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

15. 51 23 07 N 021 40 33 E
16. 51 28 43 N 021 37 59 E
17. 51 29 29 N 021 36 44 E
18. 51 33 43 N 021 23 48 E
1. 51 33 48 N 021 22 11 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

5. RESTRYKCJE FUA

EPTR701R

Not available for traffic except:
ARR/DEP EPRA WITH RFL ABV FL95.

EPTR702R

Not available for traffic except:
ARR/DEP EPRA WITH RFL ABV FL95.

EPTR701ZR

Not available for traffic except:
1. ARR/DEP EPRA;
2. ARR EPLB;
3. DEP EPWA VIA XIMBA WITH RFL ABV FL125.

FUA RESTRICTIONS

EPTR701R

Not available for traffic except:
ARR/DEP EPRA WITH RFL ABV FL95.

EPTR702R

Not available for traffic except:
ARR/DEP EPRA WITH RFL ABV FL95.

EPTR701ZR

Not available for traffic except:
1. ARR/DEP EPRA;
2. ARR EPLB;
3. DEP EPWA VIA XIMBA WITH RFL ABV FL125.

6. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ POKAZÓW

Agencja Mienia Wojskowego.
Kierownik lotów, tel.: +48-519-038-899.

AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANISATION OF THE AIR SHOW

Military Property Agency.
Flight Supervisor, phone: +48-519-038-899.

7. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

DISPLAY: 129,005 MHz, 279,900 MHz – na potrzeby pokazu oraz treningów.
RADOM ZBLIŻANIE: 128,680 MHz, 369,300 MHz – odloty i doloty.
RADOM WIEŻA: 118,430 MHz – na potrzeby startów oraz lądowań.
RADOM GROUND: 119,155 MHz – uruchamianie i kołowanie ACFT.

MAINTAINING RADIO COMMUNICATION

DISPLAY: 129.005 MHz, 279.900 MHz – for purposes of air show and trainings.
RADOM APPROACH: 128.680 MHz, 369.300 MHz – departures and arrivals.
RADOM TOWER: 118.430 MHz – for purposes of take-offs and landings.
RADOM GROUND: 119.155 MHz – start-up and taxiing of ACFT.

8. INFORMACJE DODATKOWE

8.1 Strefy EPTR701 - 704 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA, FIS KRAKÓW, TWR RADOM, MIL TWR RADOM, MIL APP RADOM, MIL APP DĘBLIN i APP WARSZAWA.

8.2 Strefy EPTR701 - 704 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/ dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.2, z zastrzeżeniem punktu 8.3 w niniejszym Suplemencie, przez kierownika lotów poprzez ARO RADOM.

8.3 Strefy EPTR701 - 702 mogą być tymczasowo dezaktywowane przez AMC Polska na wniosek kierownika lotów, na czas dolotu i odlotu ruchu lotnictwa cywilnego z lotniska EPRA. Kontrola ruchu lotniczego w aktywnym CTR/TMA/ MCTR/MTMA będzie prowadzona zgodnie z przepisami klasy D.

8.4 Strefy EPTR701 - 704 oraz EPTR4A, B, C, D, H, P i EPTR5A, B, C, D, E, F, G posiadają priorytet w stosunku do wszystkich pozostałych struktur przestrzeni powietrznej zarządzanych przez AMC Polska, z zastrzeżeniem punktów 8.5 - 8.7 w niniejszym Suplemencie oraz o ile nie zostanie to określone inaczej w odpowiednich NOTAM lub innych AIP SUP.

8.5 Loty w strefach EPTR24A i EPTR5G należy wykonywać z ominięciem aktywnych EPTR702 - 703.

8.6 Loty w strefach EPTR701 - 703 należy wykonywać z ominięciem stref zakazanych EPP1, EPP3 oraz EPP14.

8.7 W czasie aktywności stref EPTR702 i EPTR703 brak możliwości aktywacji ATZ RADOM/Piastów (EPRP). W czasie aktywności EPTR703 loty, doloty i odloty z lotniska EPRP powinny być uprzednio uzgodnione z kierownikiem lotów w strefach.

8.8 Organizator zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS/innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a kierownikiem lotów, która będzie dostępna przez cały czas aktywności stref.

8.9 Lotniska zapasowe: EPDE, EPLK, EPMM.

8.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel: +48-261-828-131 – 132.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR701 - 704 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS, KRAKÓW FIS, RADOM TWR, RADOM MIL TWR, RADOM MIL APP, DĘBLIN MIL APP and WARSZAWA APP.

EPTR701 - 704 areas are to be requested and activated/deactivated by the Flight Supervisor through RADOM ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2, subject to point 8.3 in this Supplement.

EPTR701 - 702 areas may be temporarily deactivated by AMC Poland at the request of the Flight Supervisor, for the duration of arrival and departure of civil aviation traffic from EPRA aerodrome. Air traffic control in active CTR/TMA/ MCTR/MTMA will be conducted in accordance with Class D regulations.

EPTR701 - 704 and EPTR4A, B, C, D, H, P and EPTR5A, B, C, D, E, F, G areas have priority over all other airspace structures managed by AMC Poland, subject to points 8.5 - 8.7 in this Supplement and unless otherwise specified in the relevant NOTAM or other AIP SUP.

Flights within EPTR24A and EPTR5G areas are to be conducted bypassing active EPTR702 - 703.

Flights within EPTR701 - 703 areas are to be conducted bypassing EPP1, EPP3 and EPP14 prohibited areas.

During the activity of EPTR702 and EPTR703 areas it is not possible to activate RADOM/Piastów (EPRP) ATZ. During the activity of EPTR703 area, flights, arrivals and departures from EPRP aerodrome should be agreed in advance with the Flight Supervisor within the areas.

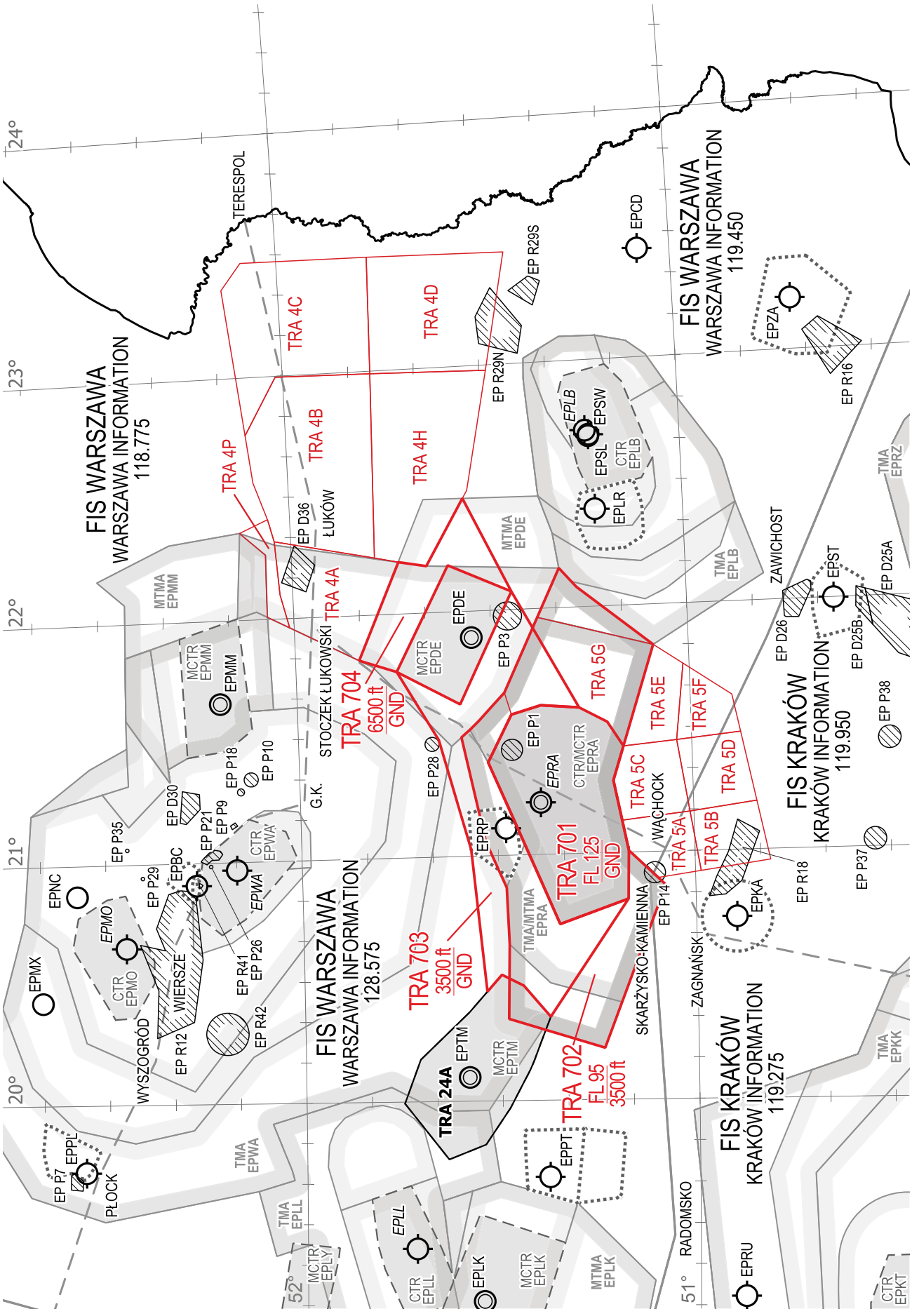
The organiser provides telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other airspace users and the Flight Supervisor who will be available during the whole areas activity time.

Alternate aerodromes: EPDE, EPLK, EPMM.

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

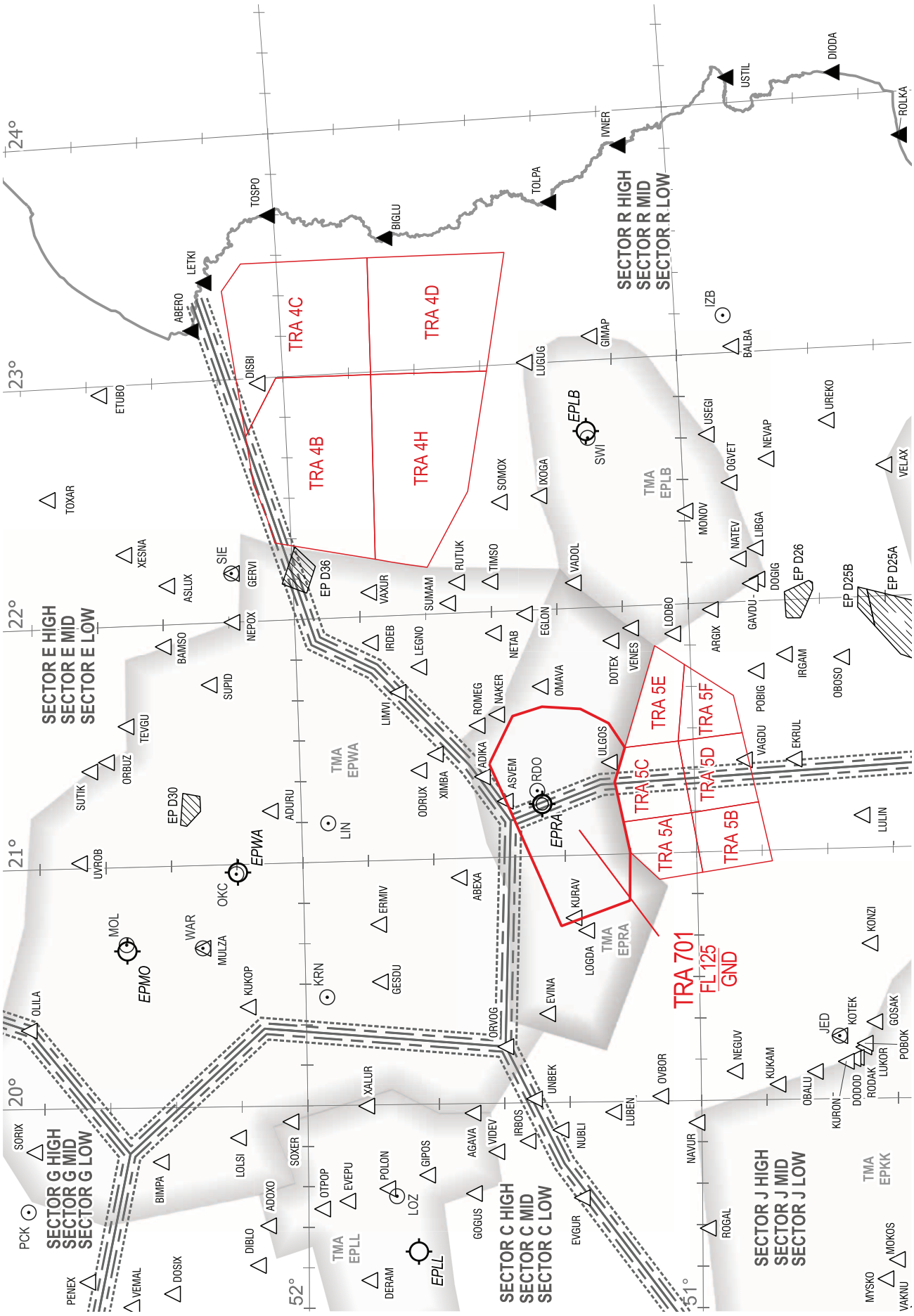
See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 97/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**15 AUG 2025**

TRENINGI I POKAZ LOTNICZY W WARSZAWIE - ŚWIĘTO WOJSKA POLSKIEGO

1. TERMINY i CZAS (UTC)

07 - 14 AUG 2025: treningi do pokazów,
15 AUG 2025: pokaz lotniczy.

Planowane terminy aktywności stref:

EPTS481 - 482

07 - 14 AUG 2025: treningi do pokazów.
15 AUG 2025: pokaz lotniczy.

EPTR583 - 587

11 - 14 AUG 2025: przelot liderów ugrupowań w ramach treningu, czas: ok. 30 minut.
15 AUG 2025: pokaz lotniczy, czas: ok. 30 minut.

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej.

2. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Strefy czasowo wydzielone na potrzeby treningów i pokazu lotniczego. Loty w strefach mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w treningach i pokazie lotniczym. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS481

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 6500 ft AMSL

Uwaga: Z wyłączeniem aktywnego MCTR i MTMA MIŃSK MAZOWIECKI.

EPTS482

Granice poziome:

1.	52 41 11 N	021 12 44 E
2.	52 41 55 N	020 59 23 E
3.	52 53 59 N	021 14 11 E

TRAININGS AND AIR SHOW IN WARSAW - POLISH ARMED FORCES DAY

DATES AND TIME (UTC)

7 - 14 AUG 2025: air show trainings,
15 AUG 2025: air show.

Planned dates of areas activity:

EPTS481 - 482

07 - 14 AUG 2025: air show trainings.
15 AUG 2025: air show.

EPTR583 - 587

11 - 14 AUG 2025: flights of groupings leaders as part of the training, duration: approximately 30 minutes.
15 AUG 2025: air show, duration: approximately 30 minutes.

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

Temporary segregated areas for purposes of trainings and air show. Flights within the areas may be carried out only by aircraft participating in the trainings and air show. During activity time of the areas - unclassified airspace.

EPTS481

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: Excluding active MIŃSK MAZOWIECKI MCTR and MTMA.

EPTS482

Lateral limits:

1.	52 41 11 N	021 12 44 E
2.	52 41 55 N	020 59 23 E
3.	52 53 59 N	021 14 11 E

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Górna granica: FL 95

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby treningów i pokazu lotniczego. Wlot do stref możliwy jest wyłącznie po uzgodnieniu z kierującym lotami. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR583

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Górna granica: FL 95

EPTR584

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5000 ft AMSL

EPTR585

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5000 ft AMSL

EPTR586

Granice poziome:

1. 52 15 28 N 020 57 49 E
2. 52 14 34 N 020 58 34 E
3. 52 06 08 N 021 09 32 E
4. 52 01 32 N 021 15 39 E
5. 52 03 01 N 021 16 46 E
6. 52 07 55 N 021 10 37 E
7. 52 11 03 N 021 06 13 E
8. 52 15 08 N 021 00 53 E
1. 52 15 28 N 020 57 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5000 ft AMSL

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

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: FL 95

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of trainings and air show. Entry into the areas is possible only upon agreement with the Director of Flights. During activity time of the areas - unclassified airspace.

EPTR583

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: FL 95

EPTR584

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5000 ft AMSL

EPTR585

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5000 ft AMSL

EPTR586

Lateral limits:

1. 52 15 28 N 020 57 49 E
2. 52 14 34 N 020 58 34 E
3. 52 06 08 N 021 09 32 E
4. 52 01 32 N 021 15 39 E
5. 52 03 01 N 021 16 46 E
6. 52 07 55 N 021 10 37 E
7. 52 11 03 N 021 06 13 E
8. 52 15 08 N 021 00 53 E
1. 52 15 28 N 020 57 49 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5000 ft AMSL

EPTR587

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

W trakcie treningów i pokazu lotniczego planowane jest wykorzystanie stref EPTS2A, B, C, D, E, F i EPTR4A, B.

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE

Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

5.1 Strefy EPTR i EPTS wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności: APP WARSZAWA, TWR EPWA, TWR EPMO oraz FIS WARSZAWA.

5.2 Strefy EPTR i EPTS podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8, 9.1 i 9.2 przez MIL ARO EPMM.

5.3 Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefach EPTR/EPTS z prędkością większą niż 250 kt IAS będą utrzymywały odległość 500 ft od górnych granic stref oraz 2,5 NM bufora poziomego wewnątrz stref.

5.4 Loty w strefach EPTR/EPTS statków powietrznych z prędkością nie większą niż 250 kt IAS powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

5.5 Ograniczenia w ruchu lotniczym na lotnisku EPWA, EPMO oraz niedostępne trasy VFR do/z lotniska EPWA, EPMO i EPBC będą opublikowane w NOTAM.

5.6 Strefy EPTR/EPTS posiadają priorytet w stosunku do cywilnych struktur przestrzeni zarządzanych przez AMC Polska, o ile nie zostanie to określone inaczej w odpowiednich NOTAM/AIP SUP. Priorytet względem struktur wojskowych określi strona wojskowa podczas składania zamówienia w AMC Polska.

5.7 Wykonanie przelotu w granicach administracyjnych miast powyżej 25000 mieszkańców lub w strefach typu P, R jest możliwe po wcześniejszym otrzymaniu przez PAŻP odpowiednich zgód.

6. INFORMACJE DODATKOWE

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

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

EPTR587

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

Use of EPTS2A, B, C, D, E, F and EPTR4A, B areas is planned during the trainings and air show.

RESPONSIBLE AUTHORITIES

Armed Forces General Command

ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

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

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

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

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

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

EPTR/EPTS areas have priority over the civil airspace structures managed by AMC Poland unless indicated otherwise by a relevant NOTAM/AIP SUP. Priority to military structures will be determined by the military while requesting in AMC Poland.

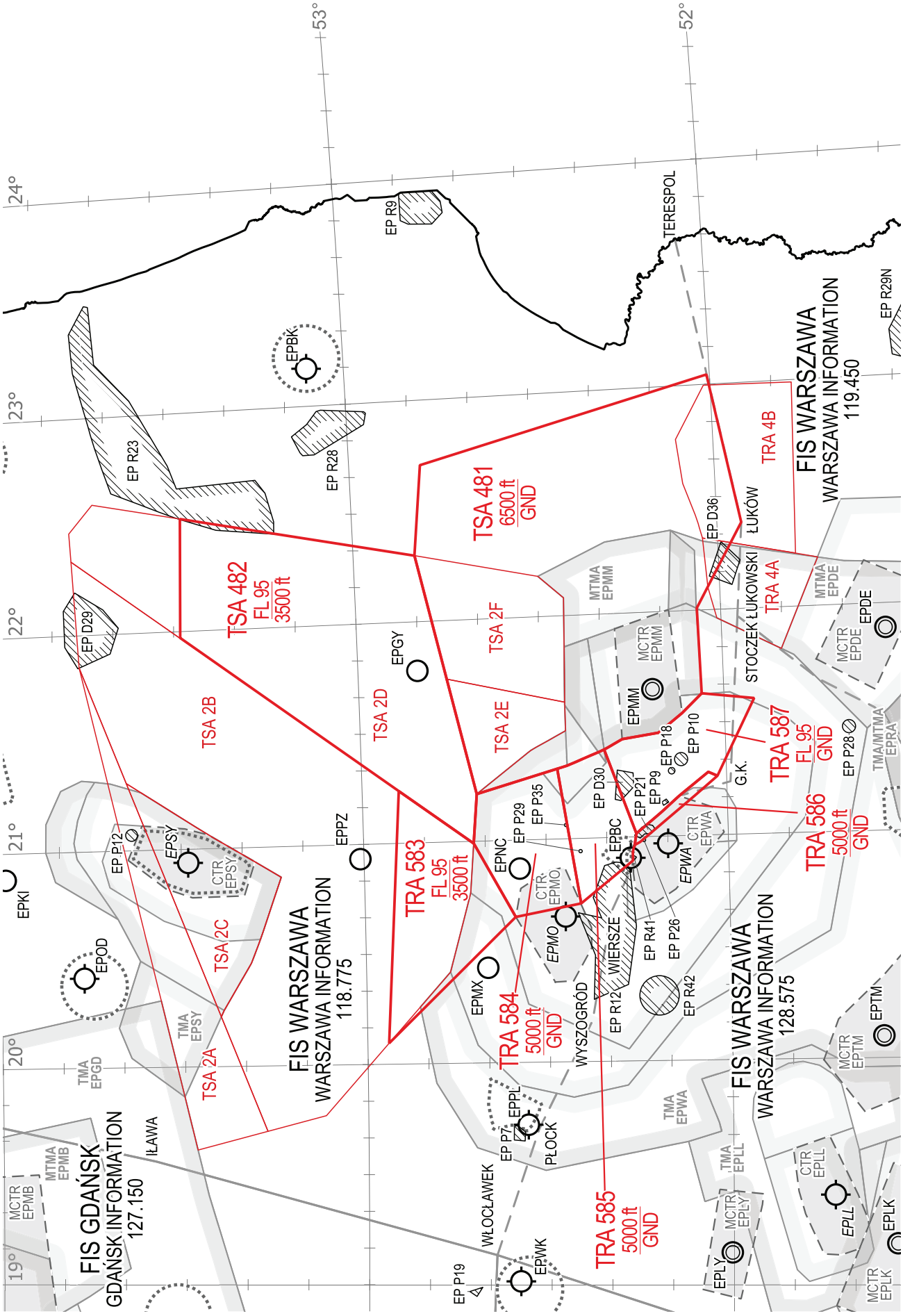
Performing flights within the administrative boundaries of cities with more than 25000 residents or in type P, R areas is possible after PANSA has received the relevant approvals.

ADDITIONAL INFORMATION

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

See: graphical Appendix.

- 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 98/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**21 JAN 2026**

LOTY UAV W REJONIE USTKI

1. TERMIN

07 AUG 2025 – 21 JAN 2026

2. CZAS (UTC)

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

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby lotów UAV. Przestrzeń klasy C. Kontrolę ruchu lotniczego zapewnia OAT ACC WARSZAWA.

EPTR661

Granice poziome:

1.	54 10 22 N	015 59 38 E
2.	54 06 57 N	016 15 14 E
3.	54 30 54 N	016 38 52 E
4.	54 32 37 N	016 32 43 E
5.	54 39 11 N	016 14 30 E
1.	54 10 22 N	015 59 38 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 205

EPTR662

Granice poziome:

1.	54 06 57 N	016 15 14 E
2.	54 10 22 N	015 59 38 E
3.	54 15 37 N	015 37 42 E
4.	54 06 31 N	015 32 50 E
5.	53 57 18 N	016 10 29 E
1.	54 06 57 N	016 15 14 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 205

EPTR663

Granice poziome:

1.	54 38 18 N	016 58 42 E
2.	54 28 21 N	017 08 38 E
3.	54 19 40 N	016 27 47 E
4.	54 30 54 N	016 38 52 E
5.	54 36 16 N	016 50 42 E
1.	54 38 18 N	016 58 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 205

UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF USTKA

DATE

07 AUG 2025 – 21 JAN 2026

TIME (UTC)

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

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of UAV flights. Class C airspace. Air traffic control provided by WARSZAWA OAT ACC.

EPTR661

Lateral limits:

1.	54 10 22 N	015 59 38 E
2.	54 06 57 N	016 15 14 E
3.	54 30 54 N	016 38 52 E
4.	54 32 37 N	016 32 43 E
5.	54 39 11 N	016 14 30 E
1.	54 10 22 N	015 59 38 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 205

EPTR662

Lateral limits:

1.	54 06 57 N	016 15 14 E
2.	54 10 22 N	015 59 38 E
3.	54 15 37 N	015 37 42 E
4.	54 06 31 N	015 32 50 E
5.	53 57 18 N	016 10 29 E
1.	54 06 57 N	016 15 14 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 205

EPTR663

Lateral limits:

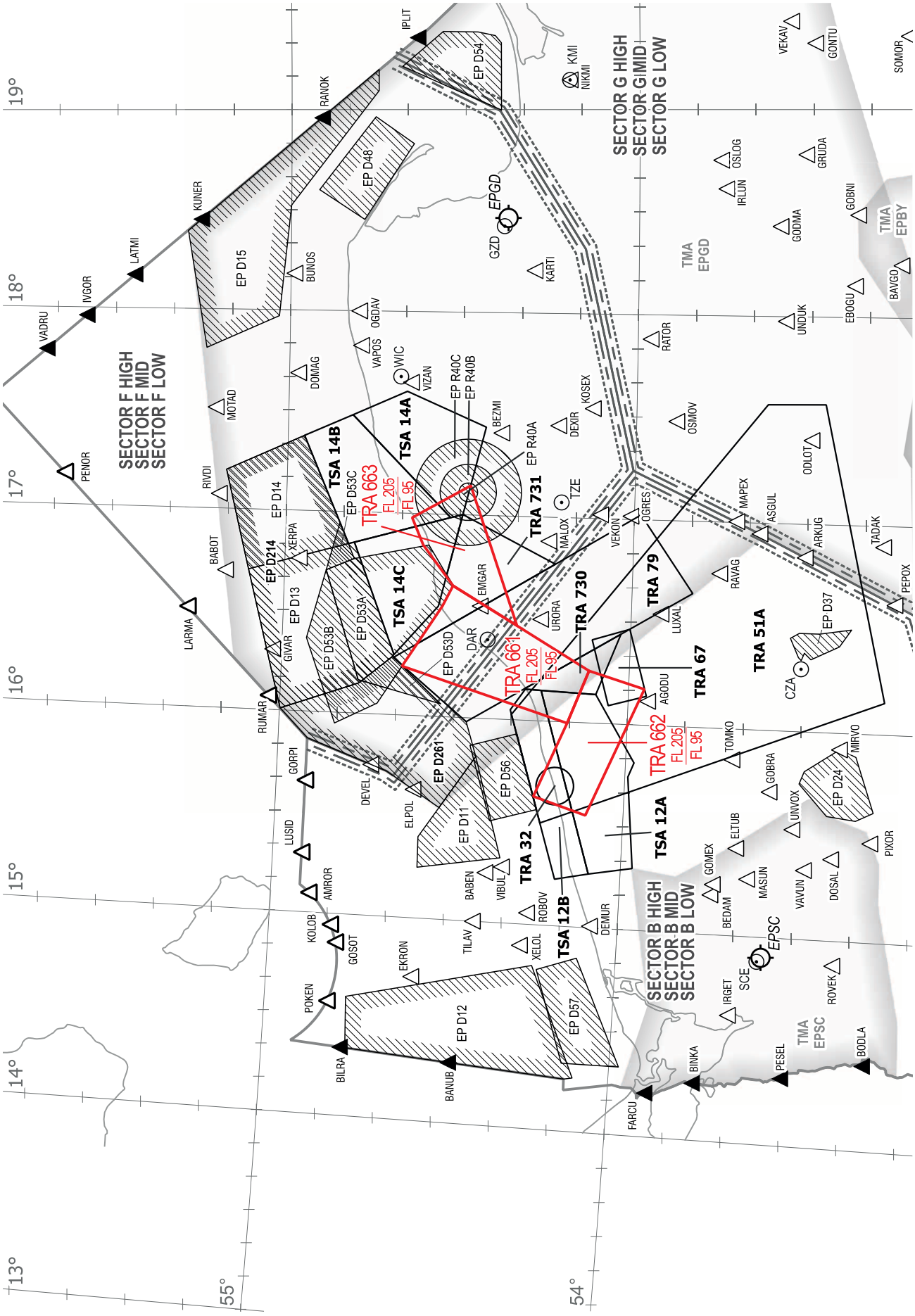
1.	54 38 18 N	016 58 42 E
2.	54 28 21 N	017 08 38 E
3.	54 19 40 N	016 27 47 E
4.	54 30 54 N	016 38 52 E
5.	54 36 16 N	016 50 42 E
1.	54 38 18 N	016 58 42 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 205

4.	**ORGANIZATOR**	**ORGANISER**
	Dowódca 12. Bazy Bezzałogowych Statków Powietrznych Mirosławiec.	Commander of the 12th Unmanned Aerial Vehicles Base Mirosławiec.
5.	**INFORMACJE DODATKOWE**	**ADDITIONAL INFORMATION**
5.1	Strefy EPTR661 - 663 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności ACC WARSZAWA oraz APP GDAŃSK.	EPTR661 - 663 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA ACC and GDAŃSK APP.
5.2	Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1 oraz ENR 5.3.1.	Flights within the areas are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1 and ENR 5.3.1.
5.3	Wlot do stref EPTR661 - 663 możliwy jedynie po uzyskaniu zgody organizatora.	Entry into the EPTR661 - 663 areas is possible only upon permission from the organiser.
5.4	Strefy EPTR661 - 663 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez ARO EPMI.	EPTR661 - 663 areas are to be requested and activated/deactivated by EPMI ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.
5.5	Strefy EPTR661 - 663 nie posiadają nałożonych restrykcji, kolizyjne plany lotów nie będą odrzucane.	EPTR661 - 663 areas are not restricted. Conflicting flight plans will not be rejected.
5.6	Strefy EPTR661 - 663 posiadają priorytet nad strefami EPTR51A, EPTR730, EPTR731, EPD214, EPD261, EPD13.	EPTR661 - 663 areas have priority over EPTR51A, EPTR730, EPTR731, EPD214, EPD261, EPD13 areas.
5.7	Podczas aktywności stref EPTR661 - 663 możliwa jest jednoczesna aktywacja stref EPTS12A, B, EPTR32, EPTR67, EPTR79, EPD53A. Loty w strefach EPTS12A, B, EPTR32, EPTR67, EPTR79 muszą odbywać się z ominięciem aktywnych stref EPTR661 - 663.	During the activity of EPTR661 - 663 areas possible simultaneous activation of EPTS12A, B, EPTR32, EPTR67, EPTR79, EPD53A. Flights within EPTS12A, B, EPTR32, EPTR67, EPTR79 areas are to be conducted bypassing active EPTR661 - 663 areas.
5.8	W przypadku aktywności strefy EPD53A, wlot do strefy EPD53A jest możliwy za zgodą zarządzającego tą strefą.	During the activity of EPD53A area, entry into the EPD53A area is possible upon permission from the area Administrator.
5.9	Organizator posiada priorytet na wykorzystanie stref EPTR79, EPTR730, EPTR731, EPTS12A, B, EPTS14A, B, C w czasie aktywności stref EPTR661 - 663.	Organiser has priority to use EPTR79, EPTR730, EPTR731, EPTS12A, B, EPTS14A, B, C areas during the activity of EPTR661 - 663 areas.
5.10	Loty w strefie EPTR663 należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPR40.	Flights within EPTR663 area are to be conducted bypassing active EPR40 area.
5.11	W przypadku kolizyjności ze strefami EPD, wyznaczonymi na potrzeby działań wojskowych, wlot do stref EPD możliwy za zgodą zarządzającego strefą.	In the event of conflict with EPD areas designated for purposes of military activities entry into EPD areas is possible upon permission from the area Administrator.
5.12	Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.	Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.
	Patrz: załącznik graficzny.	See: graphical Appendix.

- KONIEC - **- END -**



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 99/25 (AD 2 EPBY)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**22 JAN 2026 EST**

OGRANICZENIA W INSTRUMENTALNYCH PROCEDURACH LOTU DLA LOTNISKA BYDGOSZCZ (EPBY)

W związku z wymianą systemu radionawigacyjnego ILS/DME BYD na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) opisaną w AIRAC SUP 28/25 (AD 2 EPBY) wprowadza się ograniczenia w instrumentalnych procedurach lotu.

1. PLANOWANY CZAS OGRANICZEŃ

Rozpoczęte - 22 JAN 2026 EST

2. OGRANICZENIA

Na czas prac związanych z wymianą zawiesza się instrumentalne procedury lotu ILS z RWY 26 oraz ILS y or LOC y RWY 26.

- KONIEC -

LIMITATIONS TO INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES AT BYDGOSZCZ (EPBY) AERODROME

Due to replacement of ILS/DME BYD radio navigation system at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome described in SUP 28/25 (AD 2 EPBY) limitations to instrument flight procedures are to be implemented.

PLANNED DURATION OF LIMITATIONS

In progress - 22 JAN 2026 EST

LIMITATIONS

For the duration of replacement works instrument flight procedures ILS z RWY 26 and ILS y or LOC y RWY 26 are suspended.

- 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 100/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**04 SEP 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.07.75.2024
   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: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

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.

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.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: TBZPP.07.75.2024
   PANSA arrangement: OSK.633.179.2024.1.LW
2. **Description:**
   Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
3. **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
4. **Elevations:**
   Maximum elevation:
   Ż1: 145.50 m/477.36 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   till 31 AUG 2025.
6. **Obstacle marking/lighting:**
   Ż1: day – YES, night – YES.

II.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: TBZPP.07.79.2024
   PANSA arrangement: OSK.633.191.2024.1.LW
2. **Description:**
   Construction cranes Ż1, Ż2 and Ż3 are aeronautical obstacles.
3. **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.

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: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.94.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.218.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. 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

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 154,40 m/506,56 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 17 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.88.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.212.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. 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

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 164,50 m/539,69 ft AMSL
S1: 166,00 m/544,61 ft AMSL

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.

III.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.94.2024
PANSA 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.

IV.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.88.2024
PANSA 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

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/S1: do 30 SEP 2025,
S2: do 30 SEP 2025,
Ż3: do 31 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

V.

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.

VI.

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

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.

VII.

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.

5. Expected time of operation:

Ż1/S1: till 30 SEP 2025,
S2: till 30 SEP 2025,
Ż3: till 31 OCT 2025.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
S2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

V.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.97.2024
PANSA arrangement: OSK.633.228.2024.1.LW

2. Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. 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

4. Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 157.40 m/516.40 ft AMSL
S1: 163.40 m/536.08 ft AMSL

5. Expected time of operation:

till 01 NOV 2025.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

VI.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.105.2024
PANSA arrangement: OHP.633.19.2024.1.LW

2. Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

3. 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. Elevations:

Maximum elevation:
S1: 179.13 m/587.69 ft AMSL

5. Expected time of operation:

till 09 OCT 2025.

6. Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

VII.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.6.2025
PANSA arrangement: OHP.633.6.2025.1.LW

2. Description:

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

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.

VIII.

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.

IX.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.22.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.22.2025.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Pieskowa Skała
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,

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.

VIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.10.2025
PANSA 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.

IX.

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 Skała
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 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

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż2:	140,37 m/460,53 ft AMSL
S2:	150,37 m/493,33 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 28 FEB 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

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

X.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.16.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.7.2025.2.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. 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

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

S1:	172,70 m/566,59 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 10 MAR 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

XI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.51.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.51.2024.4.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż3 i Ż4 stanowią przeszkody lotnicze.

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.

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.

X.

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.

XI.

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.

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.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Obstacle marking/lighting:

Ż3: day – YES, night – YES,
Ż4: day – YES, night – YES.

XII.

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.

XII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.36.2025
PANSA 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.

XIII.

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,
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.

XIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.48.2025
PANSA 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 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.

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.

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.

XIV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.53.2025
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.2.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36 (2)
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1967 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 9 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1925 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 49 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 38,8 N 020 56 31,8 E
Ż2: 52 11 38,5 N 020 56 35,5 E

4. Wysokości:

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

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 22 MAY 2026,
Ż2: do 23 MAY 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIV.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.53.2025
PANSA arrangement: OSK.633.191.2024.2.LW

2. Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

3. Location:

ul. Łopuszańska 36 (2)
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1967 m before THR 15 measuring along RCL and 9 m to the right of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1925 m before THR 15 measuring along RCL and 49 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 38.8 N 020 56 31.8 E
Ż2: 52 11 38.5 N 020 56 35.5 E

4. Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 152 m/498.68 ft AMSL

5. Expected time of operation:

Ż1: do 22 MAY 2026,
Ż2: do 23 MAY 2026.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

XV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.55.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.86.2025.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Obrzeżna 7
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 916 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2046 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 34,3 N 021 00 06,9 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 185,67 m/609,15 ft AMSL
S1: 199,2 m/653,54 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAR 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XV.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.55.2025
PANSA arrangement: OHP.633.86.2025.1.LW

2. Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. Location:

ul. Obrzeżna 7
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 916 m before THR 29 measuring along RCL and 2046 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 34.3 N 021 00 06.9 E

4. Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 185.67 m/609.15 ft AMSL
S1: 199.2 m/653.54 ft AMSL

5. Expected time of operation:

till 31 MAR 2026.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

XVI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.56.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.82.2025.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

XVI.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.56.2025
PANSA arrangement: OHP.633.82.2025.1.LW

2. Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. Lokalizacja:

ul. Komitetu Obrony Robotników 57
Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 591 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 377 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 11 05,5 N 020 57 24,0 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 140,05 m/459,48 ft AMSL
S1: 150,05 m/492,28 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 DEC 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 87/25.

- KONIEC -

Location:

ul. Komitetu Obrony Robotników 57
OLS location: transition layer.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 591 m before THR 15 measuring along RCL and 377 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 11 05.5 N 020 57 24.0 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 140.05 m/459.48 ft AMSL
S1: 150.05 m/492.28 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 DEC 2025.

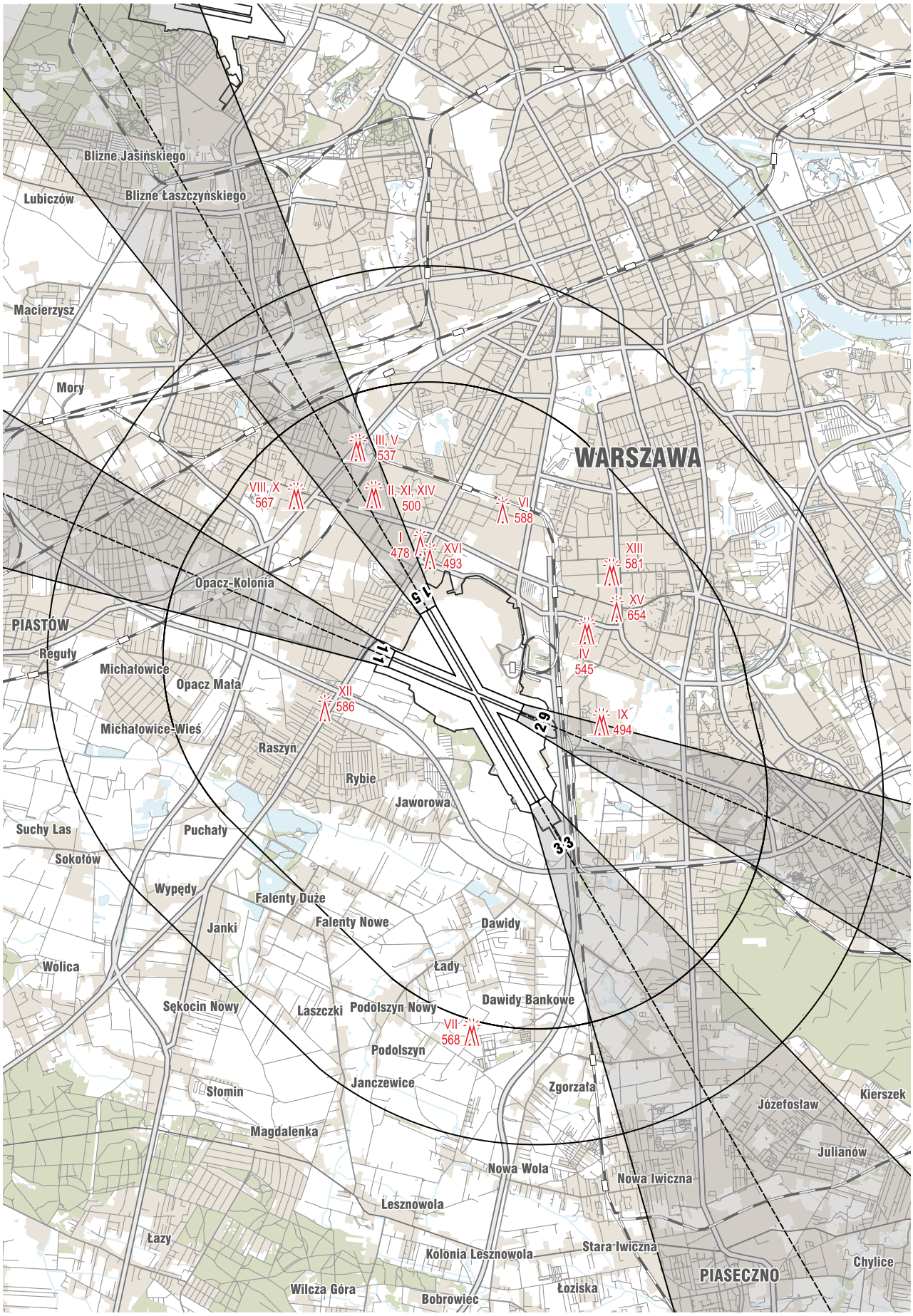
Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 87/25.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
478 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 101/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**30 APR 2026 EST**

OGRANICZENIA NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

TWY B6, B7, B8 oraz H1 zamknięte.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 106/24.

- KONIEC -

RESTRICTIONS AT CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME

TWYs B6, B7, B8 and H1 closed.

This Supplement replaces SUP 106/24.

- 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 102/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**07 AUG 2025**	**29 OCT 2025**

STREFA CZASOWO REZERWOWANA W REJONIE LOTNISKA MIROSŁAWIEC (EPMI)

1. TERMIN

07 AUG - 29 OCT 2025

2. CZAS (UTC)

MON 0600 - FRI 1800.

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

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby 12. Bazy UAV. Przestrzeń klasy D - służba ATC zapewniana przez organ wojskowy. Wlot do strefy możliwy wyłącznie po uzgodnieniu z zarządzającym strefą.

EPTR570

Granice poziome:

1.	53 18 47 N	015 45 46 E
2.	53 08 24 N	016 12 24 E
3.	53 00 41 N	015 40 25 E
4.	53 11 26 N	015 20 01 E
5.	53 16 59 N	015 37 23 E
1.	53 18 47 N	015 45 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	7500 ft AMSL
Górna granica:	FL 95

4. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

MIROSŁAWIEC ZBLIŻANIE - 126,580 MHz

5. ORGANIZATOR

APP MIROSŁAWIEC, tel.: +48-261-525-583.

6. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Strefa EPTR570 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.

6.2 Aktywacja/dezaktywacja strefy realizowana jest automatycznie przez ASM-3 na podstawie danych opublikowanych w AUP. APP EPMI, w przypadku braku możliwości zapewniania służb, informuje AMC Polska o dezaktywacji strefy wraz z podaniem czasu planowanej ponownej aktywacji. Ponowna aktywacja wymaga bezpośredniego przekazania informacji do ASM-3 na 30 minut przed podanym wcześniej planowanym czasem. W przypadku braku podania nowego terminu aktywacji, strefa będzie automatycznie aktywowana dopiero o 0600, zgodnie z AUP i terminami wskazanymi w pkt 2.

6.3 W przypadku konieczności użycia strefy poza terminami wskazanymi wyżej, strefa EPTR570 podlega procedurze zamawiania zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.1 przez MIL ARO EPMI.

TEMPORARY RESERVED AREA IN THE VICINITY OF MIROSŁAWIEC (EPMI) AERODROME

DATE

07 AUG - 29 OCT 2025

TIME (UTC)

MON 0600 - FRI 1800.

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 12th UAV Base. Class D airspace - ATC service provided by military unit. Entry into the area is possible only upon agreement with the area Administrator.

EPTR570

Lateral limits:

1.	53 18 47 N	015 45 46 E
2.	53 08 24 N	016 12 24 E
3.	53 00 41 N	015 40 25 E
4.	53 11 26 N	015 20 01 E
5.	53 16 59 N	015 37 23 E
1.	53 18 47 N	015 45 46 E

Vertical limits:

Lower limit:	7500 ft AMSL
Upper limit:	FL 95

MAINTAINING RADIO COMMUNICATION

MIROSŁAWIEC APPROACH - 126.580 MHz

ORGANISER

MIROSŁAWIEC APP, phone: +48-261-525-583.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR570 area is segregated from the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

Activation/deactivation of the area is fulfilled automatically by ASM-3 on the basis of data published in AUP. EPMI APP, in the event of inability to provide services, informs AMC Poland about the area deactivation along with the time of planned re-activation. Re-activation requires direct communication to ASM-3 30 minutes prior to the, previously stated, planned time. If a new activation date is not specified, the area will not be automatically activated until 0600 in accordance with the AUP and the dates indicated in point 2.

If needed to be used outside of the dates indicated above, EPTR570 area is to be requested by EPMI MIL ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.

6.4 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 zarządzającym.

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

Patrz: załącznik graficzny.

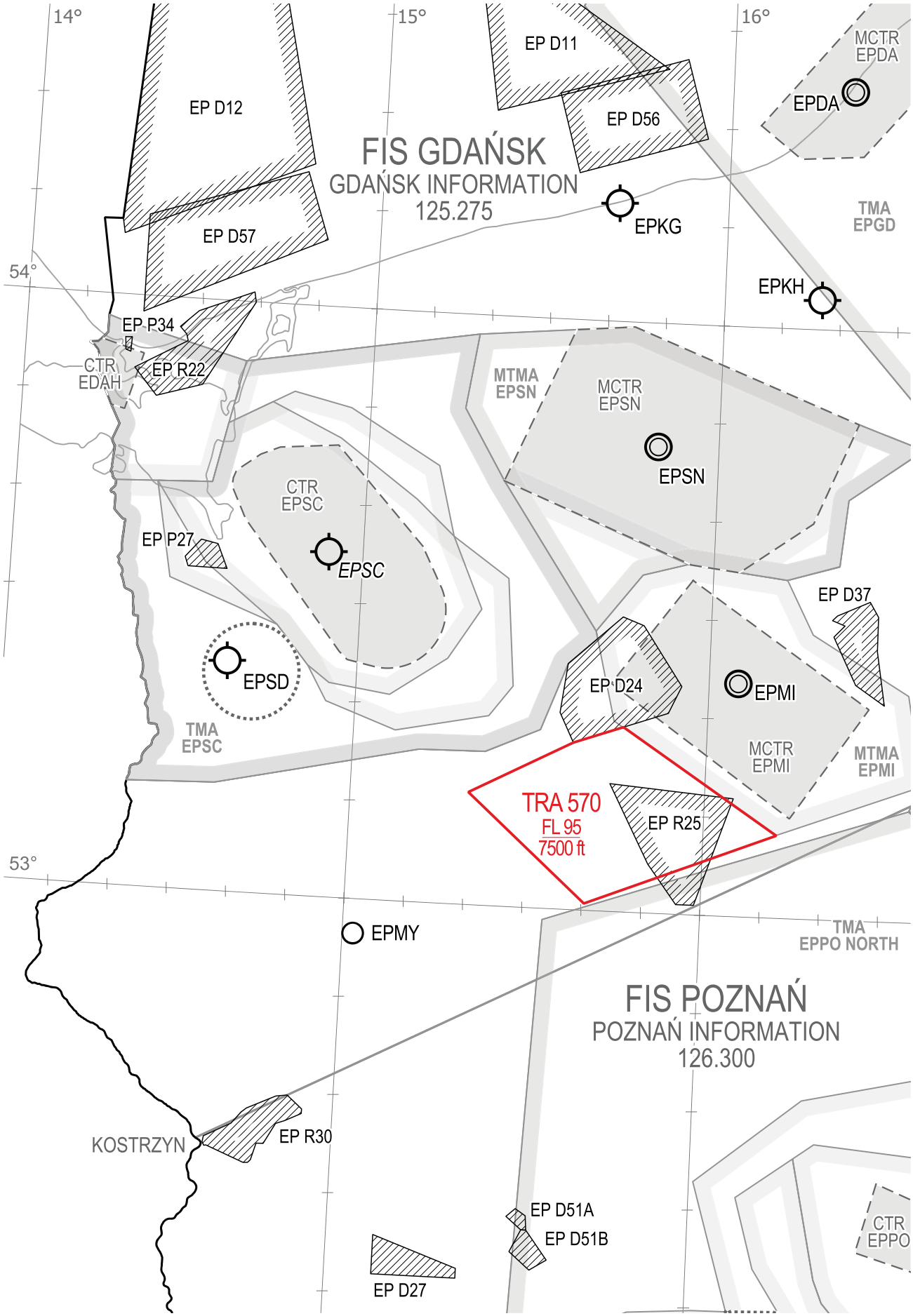
- KONIEC -

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

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.

- 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 103/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
10 JUL 2025	**09 AUG 2025**	**09 AUG 2025**

POKAZY LOTNICZE – PŁOCKI PIKNIK LOTNICZY

1. TERMIN I CZAS (UTC)

09 AUG 2025: 1000 - 2359

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

2. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia pokazów lotniczych. Przestrzeń klasy G. Wlot do stref możliwy tylko po wcześniejszym uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR699

Granice poziome:

1. 52 44 29 N 019 59 23 E
2. 52 38 49 N 020 05 43 E
3. 52 30 03 N 020 01 49 E
4. 52 26 08 N 019 57 42 E
5. 52 26 42 N 019 44 12 E
6. 52 27 58 N 019 36 41 E
7. 52 35 09 N 019 30 23 E
8. 52 44 16 N 019 46 02 E
1. 52 44 29 N 019 59 23 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 5500 ft AMSL

Planowany czas aktywności:

1000 - 2359.

EPTR700

Granice poziome:

1. 52 23 43 N 020 06 49 E
2. 52 39 18 N 020 18 53 E
3. 52 51 21 N 019 40 10 E
4. 52 50 44 N 019 10 59 E
5. 52 39 23 N 019 07 55 E
6. 52 25 33 N 019 27 44 E
1. 52 23 43 N 020 06 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

Planowany czas aktywności:

Aktywowana dynamicznie, po uzyskaniu zgody APP WARSZAWA, jednorazowo na ok. 20 - 30 minut (na czas pokazu samolotów odrzutowych) pomiędzy 1000 a 2359.

3. ORGANIZATOR

Stowarzyszenie Aeroklub Ziemi Mazowieckiej
Tel. kom.: +48-606-952-953, +48-605-290-520

PŁOCKI PIKNIK LOTNICZY – AIR SHOW

DATE AND TIME (UTC)

09 AUG 2025: 1000 - 2359

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding the air show. G class airspace. Entry into the areas possible only upon prior permission from the organiser.

EPTR699

Lateral limits:

1. 52 44 29 N 019 59 23 E
2. 52 38 49 N 020 05 43 E
3. 52 30 03 N 020 01 49 E
4. 52 26 08 N 019 57 42 E
5. 52 26 42 N 019 44 12 E
6. 52 27 58 N 019 36 41 E
7. 52 35 09 N 019 30 23 E
8. 52 44 16 N 019 46 02 E
1. 52 44 29 N 019 59 23 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 5500 ft AMSL

Planned time of activity:

1000 - 2359.

EPTR700

Lateral limits:

1. 52 23 43 N 020 06 49 E
2. 52 39 18 N 020 18 53 E
3. 52 51 21 N 019 40 10 E
4. 52 50 44 N 019 10 59 E
5. 52 39 23 N 019 07 55 E
6. 52 25 33 N 019 27 44 E
1. 52 23 43 N 020 06 49 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

Planned time of activity:

Dynamically activated after prior WARSZAWA APP permission, once for approximately 20 - 30 minutes (during jets air show), between 1000 and 2359.

ORGANISER

Stowarzyszenie Aeroklub Ziemi Mazowieckiej
Mobile: +48-606-952-953, +48-605-290-520

4. CZĘSTOTLIWOŚĆ

Znak wywoławczy: PŁOCK RADIO
Częstotliwość: 122,800 MHz

FREQUENCY

Call sign: PŁOCK RADIO
Frequency: 122.800 MHz

5. INFORMACJE DODATKOWE

ADDITIONAL INFORMATION

5.1 Strefy EPTR699 - 700 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służb APP WARSZAWA i FIS WARSZAWA.

EPTR699 - 700 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA APP and WARSZAWA FIS.

5.2 Strefy EPTR699 - 700 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez organizatora pokazów.

EPTR699 - 700 areas are to be requested and activated by the air show organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 point 9.2.

5.3 Aktywacja stref EPTR699 - 700 będzie koordynowana w czasie rzeczywistym. Strefy będą aktywowane tylko na czas niezbędny do wykonania pokazów lotniczych. Strefy EPTR699 - 700 mogą być aktywowane jednocześnie, strefa EPTR700 w ciągu całych pokazów aktywowana będzie jedynie na 20 - 30 minut na przylot samolotów odrzutowych z lotniska EPMO.

Activation of EPTR699 - 700 areas will be coordinated in real time. The areas will be activated only for the time necessary to perform the air show. EPTR669 - 700 areas can be activated simultaneously, EPTR700 area will be activated only once for 20 - 30 minutes during jets aicraft arrival from EPMO aerodrome.

5.4 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.

Flights within the areas are to be conducted in accordance with provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.

5.5 Aktywacja strefy EPTR700 po wcześniejszym uzgodnieniu przybliżonego czasu aktywności strefy z APP WARSZAWA. Po ustaleniu okna czasowego dla strefy konieczne jest wykonanie telefonu do APP WARSZAWA z minimum godzinnym wyprzedzeniem dla godziny aktywacji, a następnie 15 minut przed aktywacją.

Activation of EPTR700 area upon prior agreement of the approximate time for area activity with WARSZAWA APP. Once the slot time has been established, it is necessary to call WARSZAWA APP at least one hour in advance of activation time and then 15 minutes before activation.

5.6 Strefy EPTR699 - 700 nie mogą być aktywne jednocześnie z ATZ PŁOCK (EPPL). W czasie aktywności stref przyloty i odloty z lotniska EPPL nie będą możliwe – jedynie po telefonicznym uzgodnieniu z organizatorem. Loty w strefach ściśle ze wskazówkami kierującego lotami.

EPTR699 - 700 areas cannot be activated simultaneously with PŁOCK (EPPL) ATZ. During areas activity tha arrivals and departures will not be permitted – only upon prior phone contact with the organiser.Flights within the areas strictly with instructions of Director of Flights.

5.7 Ograniczenia nie dotyczą lotów HEMS i GARDA. Obowiązkowe utrzymywanie łączności radiowej oraz, w miarę możliwości, wcześniejsze telefoniczne powiadomienie organizatora oraz kierującego lotami.

The limitations do not apply to HEMS and GARDA flights. Mantaining radio communication is obligatory and if possible, prior phone contact with organiser and Director of Flights.

5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel. +48 22 574 57 33-35.

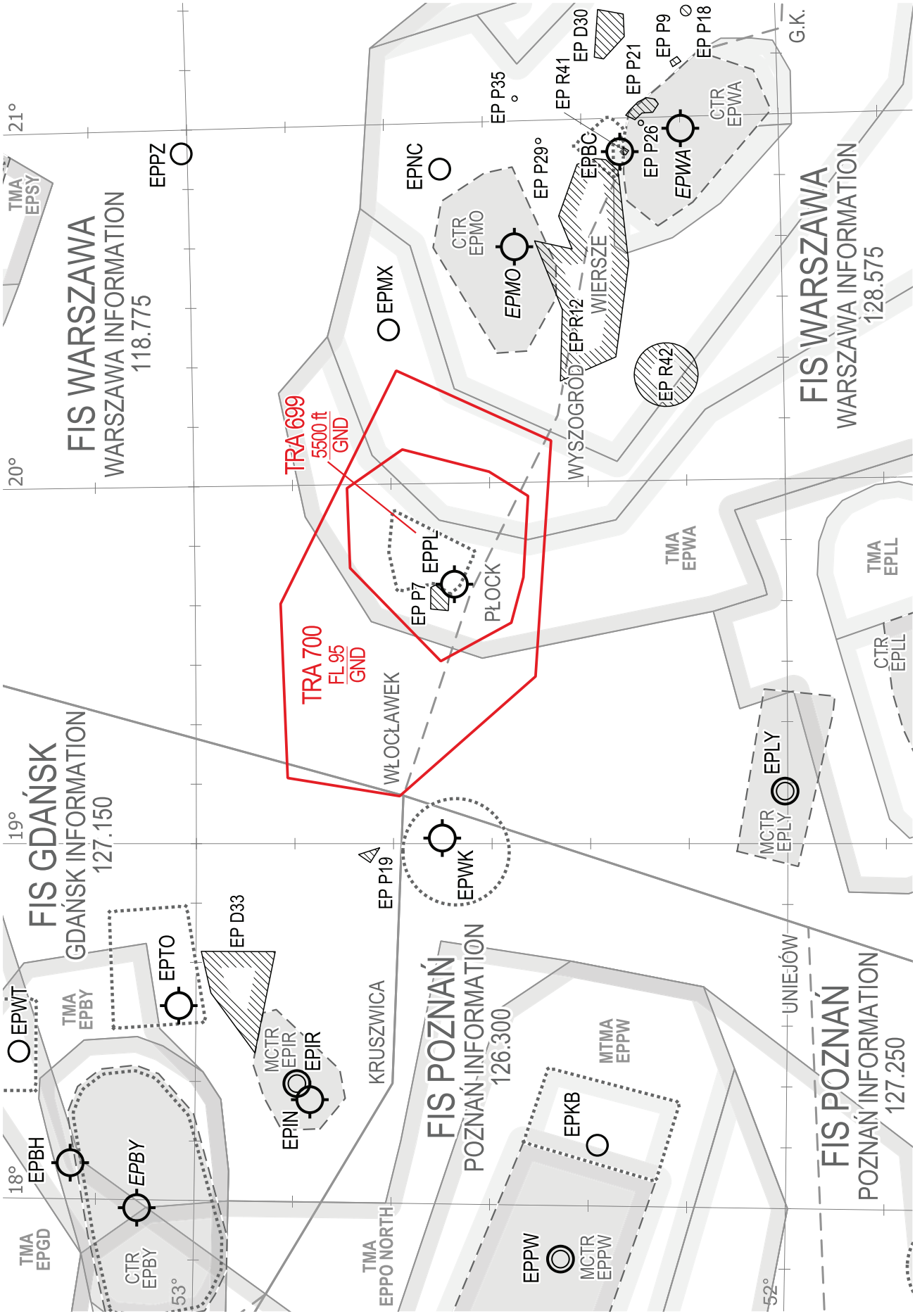
Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

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
10 JUL 2025	07 AUG 2025	AIRAC AMDT 08/25

ZAWARTOŚĆ ZMIANY

GEN:

- aktualizacja listy skrótów wykorzystywanych w publikacjach AIS;
- aktualizacja informacji dotyczących Załączników 7 i 19 ICAO dla odstępstw od norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO;
- aktualizacja informacji o służbach meteorologicznych;
- zmiany edytorskie.

ENR:

- wprowadzenie RMZ, TMZ i MFPA DORSZ;
- wycofanie DVOR/DME GRU;
- aktualizacja informacji o EPTS17 i EPTS18;
- wprowadzenie informacji o nowej przeszkodzie lotniczej - maszt Stary Dzików;
- aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: komin Police, turbiny wiatrowe (Skibno i Sucha Koszalińska);
- zmiany edytorskie.

AD:

- aktualizacja informacji o lotniskach:

1. BYDGOSZCZ (EPBY) - przeszkody lotniskowe, lokalne przepisy dla lotniska w zakresie redukcji czasu zajęcia RWY;
2. GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD) - usunięcie numeru tel. do biura TAF;
3. KRAKÓW/Balice (EPKK) - MET, lokalne przepisy dla lotniska;
4. Katowice - Pyrzowice (EPKT) - MET;
5. LUBLIN (EPLB) - przeszkody lotniskowe, mapy podejścia według wskazań przyrządów – ICAO;
6. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - MET, usunięcie informacji o transponderze kalibrującym radar;

AMENDMENT CONTENTS

GEN:

- list of abbreviations used in AIS publications updated;
- information on Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures of ICAO Annexes 7 and 19 updated;
- information on meteorological services updated;
- editorial changes.

ENR:

- RMZ, TMZ and MFPA DORSZ introduced;
- DVOR/DME GRU withdrawn;
- information on EPTS17 and EPTS18 updated;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Stary Dzików mast;
- information on aeronautical obstacles updated: Police chimney, (Skibno and Sucha Koszalińska) wind turbines;
- editorial changes.

AD:

- information on the aerodromes updated:

1. BYDGOSZCZ (EPBY) - aerodrome obstacles, local aerodrome regulations for RWY occupation time reduction;
2. GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (EPGD) - TAF Office phone number withdrawn;
3. KRAKÓW/Balice (EPKK) - MET, local aerodrome regulations;
4. Katowice - Pyrzowice (EPKT) - MET;
5. LUBLIN (EPLB) - aerodrome obstacles, Instrument Approach Charts - ICAO;
6. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - MET, information about radar calibrating transponder withdrawn;

7. Rzeszów - Jasionka (EPRZ) - MET;

8. Olsztyn - Mazury (EPSY) - przeszkody lotniskowe;

9. Chopina w Warszawie (EPWA) - aktualizacja spisu agentów handlingowych, krytyczne typy ACFT, tankowanie z pasażerami na pokładzie;

10. WROCŁAW/Strachowice (EPWR) - MET, mapy podejścia według wskazań przyrządów – ICAO;

11. ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) - MET, lokalne przepisy dla lotniska;

- zmiany edytorskie.

7. Rzeszów - Jasionka (EPRZ) - MET;

8. Olsztyn - Mazury (EPSY) - aerodrome obstacles;

9. Chopina w Warszawie (EPWA) - list of handling agents updated, critical ACFT types, refuelling with passengers on board;

10. WROCŁAW/Strachowice (EPWR) - MET, Instrument Approach Charts - ICAO;

11. ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) - MET, local aerodrome regulations;

- editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.2 - 1	10 JUL 2025	GEN 0.2 - 1	07 AUG 2025
GEN 0.3 - 1	10 JUL 2025	GEN 0.3 - 1	07 AUG 2025
GEN 0.3 - 2	10 JUL 2025	GEN 0.3 - 2	07 AUG 2025
GEN 0.3 - 3	10 JUL 2025	GEN 0.3 - 3	07 AUG 2025
GEN 0.3 - 4	10 JUL 2025	GEN 0.3 - 4	07 AUG 2025
GEN 0.3 - 5	10 JUL 2025	GEN 0.3 - 5	07 AUG 2025
		GEN 0.3 - 6	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 1	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 1	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 2	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 2	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 3	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 3	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 4	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 4	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 5	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 5	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 6	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 6	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 7	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 7	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 8	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 8	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 9	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 9	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 10	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 10	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 11	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 11	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 12	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 12	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 13	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 13	07 AUG 2025
GEN 0.4 - 14	10 JUL 2025	GEN 0.4 - 14	07 AUG 2025
GEN 0.6 - 13	17 APR 2025	GEN 0.6 - 13	07 AUG 2025
GEN 0.6 - 17	12 JUN 2025	GEN 0.6 - 17	07 AUG 2025
GEN 0.6 - 18	17 APR 2025	GEN 0.6 - 18	07 AUG 2025
GEN 0.6 - 19	12 JUN 2025	GEN 0.6 - 19	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 11	17 APR 2025	GEN 1.7 - 11	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 29	17 APR 2025	GEN 1.7 - 29	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 30	17 APR 2025	GEN 1.7 - 30	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 31	17 APR 2025	GEN 1.7 - 31	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 32	17 APR 2025	GEN 1.7 - 32	07 AUG 2025
GEN 1.7 - 33	17 APR 2025		
GEN 2.2 - 7	17 APR 2025	GEN 2.2 - 7	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 8	17 APR 2025	GEN 2.2 - 8	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 9	17 APR 2025	GEN 2.2 - 9	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 10	17 APR 2025	GEN 2.2 - 10	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 11	17 APR 2025	GEN 2.2 - 11	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 2.2 - 12	17 APR 2025	GEN 2.2 - 12	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 13	17 APR 2025	GEN 2.2 - 13	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 14	17 APR 2025	GEN 2.2 - 14	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 15	17 APR 2025	GEN 2.2 - 15	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 16	17 APR 2025	GEN 2.2 - 16	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 17	17 APR 2025	GEN 2.2 - 17	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 18	17 APR 2025	GEN 2.2 - 18	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 19	12 JUN 2025	GEN 2.2 - 19	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 20	12 JUN 2025	GEN 2.2 - 20	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 21	12 JUN 2025	GEN 2.2 - 21	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 22	12 JUN 2025	GEN 2.2 - 22	07 AUG 2025
GEN 2.2 - 23	12 JUN 2025	GEN 2.2 - 23	07 AUG 2025
GEN 2.4 - 5	12 JUN 2025	GEN 2.4 - 5	07 AUG 2025
GEN 2.4 - 10	12 JUN 2025	GEN 2.4 - 10	07 AUG 2025
GEN 2.5 - 1	12 JUN 2025	GEN 2.5 - 1	07 AUG 2025
GEN 2.5 - 2	12 JUN 2025	GEN 2.5 - 2	07 AUG 2025
GEN 2.5 - 3	12 JUN 2025	GEN 2.5 - 3	07 AUG 2025
GEN 2.5 - 4	12 JUN 2025	GEN 2.5 - 4	07 AUG 2025
GEN 3.2 - 9	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 9	07 AUG 2025
GEN 3.2 - 11	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 11	07 AUG 2025
GEN 3.2 - 12	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 12	07 AUG 2025
GEN 3.2 - 14	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 14	07 AUG 2025
GEN 3.2 - 16	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 16	07 AUG 2025
GEN 3.5 - 2	15 MAY 2025	GEN 3.5 - 2	07 AUG 2025
GEN 3.5 - 16	12 JUN 2025	GEN 3.5 - 16	07 AUG 2025
GEN 3.5 - 17	12 JUN 2025	GEN 3.5 - 17	07 AUG 2025
		GEN 4.1 - 1	07 AUG 2025
GEN 4.1.11 - 1	17 APR 2025	GEN 4.1.11 - 1	07 AUG 2025
GEN 4.1.11 - 2	17 APR 2025	GEN 4.1.11 - 2	07 AUG 2025
GEN 4.1.11 - 3	17 APR 2025	GEN 4.1.11 - 3	07 AUG 2025
GEN 4.1.11 - 4	17 APR 2025	GEN 4.1.11 - 4	07 AUG 2025
GEN 4.1.11 - 5	17 APR 2025	GEN 4.1.11 - 5	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 11	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 11	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 12	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 12	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 13	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 13	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 14	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 14	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 15	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 15	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 16	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 16	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 17	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 17	07 AUG 2025
ENR 0.6 - 18	10 JUL 2025	ENR 0.6 - 18	07 AUG 2025
ENR 1.9 - 3	10 JUL 2025	ENR 1.9 - 3	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 2	17 APR 2025	ENR 1.10 - 2	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 3	17 APR 2025	ENR 1.10 - 3	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 5	17 APR 2025	ENR 1.10 - 5	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 11	17 APR 2025	ENR 1.10 - 11	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 12	17 APR 2025	ENR 1.10 - 12	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 13	17 APR 2025	ENR 1.10 - 13	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 14	17 APR 2025	ENR 1.10 - 14	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 15	17 APR 2025	ENR 1.10 - 15	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 1.10 - 16	17 APR 2025	ENR 1.10 - 16	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 17	17 APR 2025	ENR 1.10 - 17	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 18	17 APR 2025	ENR 1.10 - 18	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 19	17 APR 2025	ENR 1.10 - 19	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 20	17 APR 2025	ENR 1.10 - 20	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 21	17 APR 2025	ENR 1.10 - 21	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 22	17 APR 2025	ENR 1.10 - 22	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 23	17 APR 2025	ENR 1.10 - 23	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 24	17 APR 2025	ENR 1.10 - 24	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 25	17 APR 2025	ENR 1.10 - 25	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 26	10 JUL 2025	ENR 1.10 - 26	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 27	17 APR 2025	ENR 1.10 - 27	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 28	17 APR 2025	ENR 1.10 - 28	07 AUG 2025
ENR 1.10 - 29	17 APR 2025	ENR 1.10 - 29	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 1	15 MAY 2025	ENR 2.2.1 - 1	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 4	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 4	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 5	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 5	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 29	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 29	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 30	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 30	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 31	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 31	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 32	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 32	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 33	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 33	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 34	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 34	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 35	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 35	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 36	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 36	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 37	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 37	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 38	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 38	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 39	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 39	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 40	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 40	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 41	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 41	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 42	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 42	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 43	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 43	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 44	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 44	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 45	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 45	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 46	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 46	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 47	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 47	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 48	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 48	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 49	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 49	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 50	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 50	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 51	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 51	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 52	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 52	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 53	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 53	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 54	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 54	07 AUG 2025
ENR 2.2.1 - 55	12 JUN 2025	ENR 2.2.1 - 55	07 AUG 2025
		ENR 2.2.1 - 56	07 AUG 2025
		ENR 2.2.1 - 57	07 AUG 2025
		ENR 2.2.1 - 58	07 AUG 2025
ENR 3.2.1 T871 - 1	15 MAY 2025	ENR 3.2.1 T871 - 1	07 AUG 2025
ENR 4.1 - 2	17 APR 2025	ENR 4.1 - 2	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 4.1 - 3	17 APR 2025	ENR 4.1 - 3	07 AUG 2025
ENR 4.1 - 4	17 APR 2025	ENR 4.1 - 4	07 AUG 2025
ENR 4.1 - 5	17 APR 2025	ENR 4.1 - 5	07 AUG 2025
ENR 4.1 - 6	17 APR 2025	ENR 4.1 - 6	07 AUG 2025
ENR 4.1 - 7	17 APR 2025		
ENR 5.2.1.1 - 35	10 JUL 2025	ENR 5.2.1.1 - 35	07 AUG 2025
ENR 5.2.1.1 - 36	10 JUL 2025	ENR 5.2.1.1 - 36	07 AUG 2025
ENR 5.2.1.2 - 141	10 JUL 2025	ENR 5.2.1.2 - 141	07 AUG 2025
ENR 5.2.1.2 - 142	10 JUL 2025	ENR 5.2.1.2 - 142	07 AUG 2025
ENR 6.1 - 1	10 JUL 2025	ENR 6.1 - 1	07 AUG 2025
ENR 6.2 - 1	10 JUL 2025	ENR 6.2 - 1	07 AUG 2025
ENR 6.2 - 3	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 3	07 AUG 2025
ENR 6.2 - 5	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 5	07 AUG 2025
ENR 6.3.1 - 1	15 MAY 2025	ENR 6.3.1 - 1	07 AUG 2025
ENR 6.3.1 - 2	15 MAY 2025	ENR 6.3.1 - 2	07 AUG 2025
ENR 6.3.1 - 3	15 MAY 2025	ENR 6.3.1 - 3	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 20	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 21	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 22	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPBY 1 - 23	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 2	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 3	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 4	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 5	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 6	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPGD 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 20	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 21	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 22	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 23	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 25	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 26	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 27	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 28	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 29	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 30	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	07 AUG 2025
AD 2 EPKK 1 - 31	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPKT 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPKT 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 1	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 2	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 3	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 4	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 5	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 6	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 14	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 17	12 JUN 2025	AD 2 EPLB 12 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPLB 12 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPLB 12 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPLB 12 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPPO 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 35	12 JUN 2025	AD 2 EPPO 1 - 35	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 36	12 JUN 2025	AD 2 EPPO 1 - 36	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 37	12 JUN 2025	AD 2 EPPO 1 - 37	07 AUG 2025
AD 2 EPRA 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPRA 1 - 3	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPRZ 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPRZ 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 10	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 14	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 16	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 19	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 20	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 20	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 21	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 22	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 22	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 23	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 23	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 24	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 24	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWA 1 - 25	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 25	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 26	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 26	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 27	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 27	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 28	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 28	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 29	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 29	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 30	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 30	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 31	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 31	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 32	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 32	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 33	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 33	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 34	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 34	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 35	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 35	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 36	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 36	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 37	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 37	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 38	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 38	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 39	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 39	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 40	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 40	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 41	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 41	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 42	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 42	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 43	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 43	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 44	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 44	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 45	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 45	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 46	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 46	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 47	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 47	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 48	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 48	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 49	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 49	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 50	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 50	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 51	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 51	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 52	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 52	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 53	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 53	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 54	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 54	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 55	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 55	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 56	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 57	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 57	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 58	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 58	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 59	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 59	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 60	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 60	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 1 - 61	10 JUL 2025		
AD 2 EPWR 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPWR 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPWR 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 14	07 AUG 2025
AD 2 EPWR 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 4	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 14	07 AUG 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPZG 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 16	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPZG 1 - 18	07 AUG 2025

1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ: L1353/25, N2751/25, P1646/25, U1072/25.

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: H1353/25, D2751/25, A1646/25, E1072/25.

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

ZMIANA AIRAC / AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr/Nr	***Data publikacji/ Publication date***	***Data wejścia w życie/Effective date***	***Wstawiony przez/Inserted by***
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
AIRAC AMDT 08/25	10 JUL 2025	07 AUG 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**	**07 AUG 2025**
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**	**10 JUL 2025**
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**	**16 JUN 2026**
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**	**11 JUN 2025**
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**	**07 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**	**11 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**	**07 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 Chrcynno (EPNC) Glider and aeroplane training flights and parachute jumping of Warszawski Aero Club at Chrcynno (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**	**19 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**	**07 AUG 2025**
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 Dęblina Training flights in the vicinity of Dęblin	**ENR 5**	**10 JUL 2025 15 APR 2026**	
94/25	Szkolenie spadochronowe w województwie zachodniopomorskim Parachute training in zachodniopomorskie voivodship	**ENR 5**	**18 AUG 2025 24 AUG 2025**	
95/25	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby działalności lotnictwa ogólnego Temporary reserved area for purposes of general aviation activity	**ENR 5**	**07 AUG 2025 01 JAN 2026**	
96/25	Air Show Radom 2025 Air Show Radom 2025	**ENR 5**	**25 AUG 2025 31 AUG 2025**	
97/25	Treningi i pokaz lotniczy w Warszawie - święto Wojska Polskiego Trainings and air show in Warsaw - Polish Armed Forces day	**ENR 5**	**07 AUG 2025 15 AUG 2025**	
98/25	Loty UAV w rejonie Ustki UAV flights in the vicinity of Ustka	**ENR 5**	**07 AUG 2025 21 JAN 2026**	
99/25	Ograniczenia w instrumentalnych procedurach lotu dla lotniska Bydgoszcz (EPBY) Limitations to instrument flight procedures at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	**AD 2 EPBY**	**07 AUG 2025 22 JAN 2026 EST**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
100/25	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**	**07 AUG 2025 04 SEP 2025 EST**	
101/25	Ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restrictions at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**07 AUG 2025 30 APR 2026 EST**	
102/25	Strefa czasowo rezerwowana w rejonie lotniska Mirosławiec (EPMI) Temporary reserved area in the vicinity of Mirosławiec (EPMI) aerodrome	**ENR 5**	**07 AUG 2025 29 OCT 2025**	
103/25	Pokazy lotnicze - Płocki Piknik Lotniczy Płocki Piknik Lotniczy - air show	**ENR 5**	**09 AUG 2025 09 AUG 2025**	

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

GEN 0		1.2 - 5	17 APR 2025	1.7 - 25	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025	1.2 - 6	17 APR 2025	1.7 - 26	17 APR 2025
0.1 - 2	17 APR 2025	1.2 - 7	17 APR 2025	1.7 - 27	17 APR 2025
0.2 - 1	07 AUG 2025	1.2 - 8	17 APR 2025	1.7 - 28	17 APR 2025
0.3 - 1	07 AUG 2025	1.2 - 9	17 APR 2025	1.7 - 29	07 AUG 2025
0.3 - 2	07 AUG 2025	1.2 - 10	17 APR 2025	1.7 - 30	07 AUG 2025
0.3 - 3	07 AUG 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	1.7 - 31	07 AUG 2025
0.3 - 4	07 AUG 2025	1.3 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 32	07 AUG 2025
0.3 - 5	07 AUG 2025	1.3 - 3	10 JUL 2025		
0.3 - 6	07 AUG 2025	1.3 - 4	10 JUL 2025	**GEN 2**	
0.4 - 1	07 AUG 2025	1.3 - 5	10 JUL 2025	2.1 - 1	17 APR 2025
0.4 - 2	07 AUG 2025	1.3 - 6	10 JUL 2025	2.1 - 2	17 APR 2025
0.4 - 3	07 AUG 2025	1.3 - 7	10 JUL 2025	2.1 - 3	15 MAY 2025
0.4 - 4	07 AUG 2025	1.3 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.4 - 5	07 AUG 2025	1.4 - 1	10 JUL 2025	2.2 - 2	17 APR 2025
0.4 - 6	07 AUG 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	2.2 - 3	17 APR 2025
0.4 - 7	07 AUG 2025	1.4 - 3	17 APR 2025	2.2 - 4	17 APR 2025
0.4 - 8	07 AUG 2025	1.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 5	17 APR 2025
0.4 - 9	07 AUG 2025	1.4 - 5	10 JUL 2025	2.2 - 6	17 APR 2025
0.4 - 10	07 AUG 2025	1.4 - 6	10 JUL 2025	2.2 - 7	07 AUG 2025
0.4 - 11	07 AUG 2025	1.4 - 7	10 JUL 2025	2.2 - 8	07 AUG 2025
0.4 - 12	07 AUG 2025	1.4 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 9	07 AUG 2025
0.4 - 13	07 AUG 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	2.2 - 10	07 AUG 2025
0.4 - 14	07 AUG 2025	1.5 - 2	17 APR 2025	2.2 - 11	07 AUG 2025
0.5 - 1	12 JUN 2025	1.5 - 3	17 APR 2025	2.2 - 12	07 AUG 2025
0.5 - 2	10 JUL 2025	1.6 - 1	17 APR 2025	2.2 - 13	07 AUG 2025
0.5 - 3	10 JUL 2025	1.6 - 2	17 APR 2025	2.2 - 14	07 AUG 2025
0.5 - 4	10 JUL 2025	1.6 - 3	17 APR 2025	2.2 - 15	07 AUG 2025
0.5 - 5	10 JUL 2025	1.6 - 4	17 APR 2025	2.2 - 16	07 AUG 2025
0.6 - 1	17 APR 2025	1.6 - 5	17 APR 2025	2.2 - 17	07 AUG 2025
0.6 - 2	17 APR 2025	1.6 - 6	17 APR 2025	2.2 - 18	07 AUG 2025
0.6 - 3	17 APR 2025	1.6 - 7	17 APR 2025	2.2 - 19	07 AUG 2025
0.6 - 4	17 APR 2025	1.6 - 8	17 APR 2025	2.2 - 20	07 AUG 2025
0.6 - 5	17 APR 2025	1.6 - 9	17 APR 2025	2.2 - 21	07 AUG 2025
0.6 - 6	17 APR 2025	1.7 - 1	17 APR 2025	2.2 - 22	07 AUG 2025
0.6 - 7	17 APR 2025	1.7 - 2	17 APR 2025	2.2 - 23	07 AUG 2025
0.6 - 8	17 APR 2025	1.7 - 3	17 APR 2025	2.2 - 24	12 JUN 2025
0.6 - 9	17 APR 2025	1.7 - 4	17 APR 2025	2.2 - 25	12 JUN 2025
0.6 - 10	17 APR 2025	1.7 - 5	17 APR 2025	2.2 - 26	12 JUN 2025
0.6 - 11	17 APR 2025	1.7 - 6	17 APR 2025	2.2 - 27	12 JUN 2025
0.6 - 12	17 APR 2025	1.7 - 7	17 APR 2025	2.2 - 28	12 JUN 2025
0.6 - 13	07 AUG 2025	1.7 - 8	17 APR 2025	2.2 - 29	12 JUN 2025
0.6 - 14	17 APR 2025	1.7 - 9	17 APR 2025	2.2 - 30	12 JUN 2025
0.6 - 15	17 APR 2025	1.7 - 10	17 APR 2025	2.2 - 31	12 JUN 2025
0.6 - 16	12 JUN 2025	1.7 - 11	07 AUG 2025	2.2 - 32	12 JUN 2025
0.6 - 17	07 AUG 2025	1.7 - 12	17 APR 2025	2.2 - 33	12 JUN 2025
0.6 - 18	07 AUG 2025	1.7 - 13	17 APR 2025	2.2 - 34	12 JUN 2025
0.6 - 19	07 AUG 2025	1.7 - 14	17 APR 2025	2.2 - 35	12 JUN 2025
0.6 - 20	12 JUN 2025	1.7 - 15	17 APR 2025	2.2 - 36	12 JUN 2025
		1.7 - 16	17 APR 2025	2.2 - 37	12 JUN 2025
GEN 1		1.7 - 17	17 APR 2025	2.3 - 1	15 MAY 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.7 - 18	17 APR 2025	2.3 - 2	15 MAY 2025
1.1 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 19	17 APR 2025	2.3 - 3	15 MAY 2025
1.1 - 3	10 JUL 2025	1.7 - 20	17 APR 2025	2.3 - 4	15 MAY 2025
1.2 - 1	17 APR 2025	1.7 - 21	17 APR 2025	2.3 - 5	15 MAY 2025
1.2 - 2	17 APR 2025	1.7 - 22	17 APR 2025	2.3 - 6	15 MAY 2025
1.2 - 3	17 APR 2025	1.7 - 23	17 APR 2025	2.3 - 7	15 MAY 2025
1.2 - 4	17 APR 2025	1.7 - 24	17 APR 2025	2.3 - 8	15 MAY 2025

2.3 - 9	15 MAY 2025
2.3 - 10	15 MAY 2025
2.3 - 11	15 MAY 2025
2.3 - 12	15 MAY 2025
2.4 - 1	12 JUN 2025
2.4 - 2	12 JUN 2025
2.4 - 3	12 JUN 2025
2.4 - 4	10 JUL 2025
2.4 - 5	07 AUG 2025
2.4 - 6	12 JUN 2025
2.4 - 7	10 JUL 2025
2.4 - 8	12 JUN 2025
2.4 - 9	12 JUN 2025
2.4 - 10	07 AUG 2025
2.5 - 1	07 AUG 2025
2.5 - 2	07 AUG 2025
2.5 - 3	07 AUG 2025
2.5 - 4	07 AUG 2025
2.6 - 1	17 APR 2025
2.6 - 2	17 APR 2025
2.7 - 1	17 APR 2025
2.7 - 2	17 APR 2025
2.7 - 3	17 APR 2025
2.7 - 4	17 APR 2025
2.7 - 5	17 APR 2025
2.7 - 6	17 APR 2025
GEN 3	
3.1 - 1	17 APR 2025
3.1 - 2	17 APR 2025
3.1 - 3	17 APR 2025
3.1 - 4	17 APR 2025
3.1 - 5	10 JUL 2025
3.1 - 6	17 APR 2025
3.1 - 7	17 APR 2025
3.1 - 8	17 APR 2025
3.1 - 9	17 APR 2025
3.2 - 1	10 JUL 2025
3.2 - 2	17 APR 2025
3.2 - 3	15 MAY 2025
3.2 - 4	15 MAY 2025
3.2 - 5	15 MAY 2025
3.2 - 6	10 JUL 2025
3.2 - 7	10 JUL 2025
3.2 - 8	10 JUL 2025
3.2 - 9	07 AUG 2025
3.2 - 10	10 JUL 2025
3.2 - 11	07 AUG 2025
3.2 - 12	07 AUG 2025
3.2 - 13	10 JUL 2025
3.2 - 14	07 AUG 2025
3.2 - 15	10 JUL 2025
3.2 - 16	07 AUG 2025
3.2 - 17	17 APR 2025
3.2 - 18	15 MAY 2025
3.3 - 1	17 APR 2025
3.3 - 2	17 APR 2025
3.3 - 3	17 APR 2025
3.3 - 4	17 APR 2025
3.3 - 5	17 APR 2025
3.3 - 6	17 APR 2025
3.4 - 1	17 APR 2025
3.4 - 2	17 APR 2025
3.4 - 3	17 APR 2025
3.4 - 4	17 APR 2025
3.4 - 5	17 APR 2025
3.4 - 6	17 APR 2025
3.4 - 7	17 APR 2025
3.4 - 8	17 APR 2025
3.5 - 1	12 JUN 2025
3.5 - 2	07 AUG 2025
3.5 - 3	17 APR 2025
3.5 - 4	17 APR 2025
3.5 - 5	17 APR 2025
3.5 - 6	17 APR 2025
3.5 - 7	17 APR 2025
3.5 - 8	17 APR 2025
3.5 - 9	17 APR 2025
3.5 - 10	17 APR 2025
3.5 - 11	12 JUN 2025
3.5 - 12	12 JUN 2025
3.5 - 13	12 JUN 2025
3.5 - 14	12 JUN 2025
3.5 - 15	12 JUN 2025
3.5 - 16	07 AUG 2025
3.5 - 17	07 AUG 2025
3.5 - 18	12 JUN 2025
3.5 - 19	12 JUN 2025
3.5 - 20	12 JUN 2025
3.5 - 21	12 JUN 2025
3.5 - 22	12 JUN 2025
3.5.1 - 1	17 APR 2025
3.5.2 - 1	17 APR 2025
3.6 - 1	17 APR 2025
3.6 - 2	17 APR 2025
3.6 - 3	17 APR 2025
3.6 - 4	10 JUL 2025
3.6 - 5	15 MAY 2025
3.6 - 6	15 MAY 2025
GEN 4	
4.1 - 1	07 AUG 2025
4.1.1 - 1	17 APR 2025
4.1.1 - 2	17 APR 2025
4.1.1 - 3	17 APR 2025
4.1.1 - 4	17 APR 2025
4.1.1 - 5	17 APR 2025
4.1.1 - 6	17 APR 2025
4.1.1 - 7	17 APR 2025
4.1.1 - 8	17 APR 2025
4.1.1 - 9	17 APR 2025
4.1.1 - 10	17 APR 2025
4.1.2 - 1	17 APR 2025
4.1.3 - 1	17 APR 2025
4.1.4 - 1	17 APR 2025
4.1.5 - 1	17 APR 2025
4.1.5 - 2	17 APR 2025
4.1.5 - 3	17 APR 2025
4.1.5 - 4	17 APR 2025
4.1.5 - 5	17 APR 2025
4.1.5 - 6	17 APR 2025
4.1.6 - 1	17 APR 2025
4.1.7 - 1	17 APR 2025
4.1.8 - 1	17 APR 2025
4.1.8 - 2	17 APR 2025
4.1.8 - 3	17 APR 2025
4.1.8 - 4	17 APR 2025
4.1.8 - 5	17 APR 2025
4.1.8 - 6	17 APR 2025
4.1.8 - 7	17 APR 2025
4.1.8 - 8	17 APR 2025
4.1.8 - 9	17 APR 2025
4.1.8 - 10	17 APR 2025
4.1.8 - 11	17 APR 2025
4.1.8 - 12	17 APR 2025
4.1.9 - 1	12 JUN 2025
4.1.10 - 1	17 APR 2025
4.1.11 - 1	07 AUG 2025
4.1.11 - 2	07 AUG 2025
4.1.11 - 3	07 AUG 2025
4.1.11 - 4	07 AUG 2025
4.1.11 - 5	07 AUG 2025
4.1.12 - 1	17 APR 2025
4.1.12 - 2	17 APR 2025
4.1.12 - 3	17 APR 2025
4.1.12 - 4	17 APR 2025
4.1.13 - 1	17 APR 2025
4.1.14 - 1	17 APR 2025
4.1.14 - 2	17 APR 2025
4.1.14 - 3	17 APR 2025
4.1.14 - 4	17 APR 2025
4.1.14 - 5	17 APR 2025
4.1.14 - 6	17 APR 2025
4.1.15 - 1	17 APR 2025
4.2 - 1	17 APR 2025
4.2 - 2	17 APR 2025
4.2 - 3	17 APR 2025
4.2 - 4	17 APR 2025
4.2 - 5	17 APR 2025
4.2 - 6	17 APR 2025
4.2 - 7	17 APR 2025
4.2 - 8	17 APR 2025
4.2 - 9	17 APR 2025
ENR 0	
0.1 - 1	17 APR 2025
0.6 - 1	17 APR 2025
0.6 - 2	17 APR 2025
0.6 - 3	17 APR 2025
0.6 - 4	10 JUL 2025
0.6 - 5	17 APR 2025
0.6 - 6	17 APR 2025
0.6 - 7	17 APR 2025
0.6 - 8	17 APR 2025
0.6 - 9	17 APR 2025
0.6 - 10	10 JUL 2025
0.6 - 11	07 AUG 2025
0.6 - 12	07 AUG 2025
0.6 - 13	07 AUG 2025
0.6 - 14	07 AUG 2025

0.6 - 15	07 AUG 2025
0.6 - 16	07 AUG 2025
0.6 - 17	07 AUG 2025
0.6 - 18	07 AUG 2025
ENR 1	
1.1 - 1	17 APR 2025
1.1 - 2	17 APR 2025
1.1 - 3	17 APR 2025
1.1 - 4	17 APR 2025
1.2 - 1	17 APR 2025
1.2 - 2	10 JUL 2025
1.2 - 3	17 APR 2025
1.2 - 4	15 MAY 2025
1.3 - 1	17 APR 2025
1.3 - 2	17 APR 2025
1.3 - 3	17 APR 2025
1.3 - 4	17 APR 2025
1.3 - 5	17 APR 2025
1.3 - 6	17 APR 2025
1.3 - 7	17 APR 2025
1.4 - 1	17 APR 2025
1.4 - 2	17 APR 2025
1.4 - 3	17 APR 2025
1.4 - 4	17 APR 2025
1.5 - 1	17 APR 2025
1.6 - 1	10 JUL 2025
1.6 - 2	10 JUL 2025
1.6 - 3	10 JUL 2025
1.6 - 4	15 MAY 2025
1.6 - 5	17 APR 2025
1.7 - 1	17 APR 2025
1.7 - 2	17 APR 2025
1.7 - 3	17 APR 2025
1.7 - 4	17 APR 2025
1.7 - 5	17 APR 2025
1.8 - 1	17 APR 2025
1.8 - 2	17 APR 2025
1.8 - 3	17 APR 2025
1.8 - 4	17 APR 2025
1.9 - 1	10 JUL 2025
1.9 - 2	17 APR 2025
1.9 - 3	07 AUG 2025
1.9 - 4	10 JUL 2025
1.9 - 5	17 APR 2025
1.10 - 1	17 APR 2025
1.10 - 2	07 AUG 2025
1.10 - 3	07 AUG 2025
1.10 - 4	17 APR 2025
1.10 - 5	07 AUG 2025
1.10 - 6	17 APR 2025
1.10 - 7	17 APR 2025
1.10 - 8	17 APR 2025
1.10 - 9	17 APR 2025
1.10 - 10	17 APR 2025
1.10 - 11	07 AUG 2025
1.10 - 12	07 AUG 2025
1.10 - 13	07 AUG 2025
1.10 - 14	07 AUG 2025
1.10 - 15	07 AUG 2025
1.10 - 16	07 AUG 2025
1.10 - 17	07 AUG 2025
1.10 - 18	07 AUG 2025
1.10 - 19	07 AUG 2025
1.10 - 20	07 AUG 2025
1.10 - 21	07 AUG 2025
1.10 - 22	07 AUG 2025
1.10 - 23	07 AUG 2025
1.10 - 24	07 AUG 2025
1.10 - 25	07 AUG 2025
1.10 - 26	07 AUG 2025
1.10 - 27	07 AUG 2025
1.10 - 28	07 AUG 2025
1.10 - 29	07 AUG 2025
1.10 - 30	17 APR 2025
1.11 - 1	17 APR 2025
1.11 - 2	17 APR 2025
1.12 - 1	17 APR 2025
1.12 - 2	17 APR 2025
1.12 - 3	17 APR 2025
1.12 - 4	17 APR 2025
1.12 - 5	17 APR 2025
1.12 - 6	17 APR 2025
1.12 - 7	17 APR 2025
1.12 - 8	17 APR 2025
1.12 - 9	17 APR 2025
1.13 - 1	17 APR 2025
1.13 - 2	17 APR 2025
1.14 - 1	17 APR 2025
1.14.1 - 1	10 JUL 2025
1.14.1 - 2	10 JUL 2025
1.14.2 - 1	10 JUL 2025
1.14.2 - 2	10 JUL 2025
1.14.2 - 3	10 JUL 2025
1.14.2 - 4	10 JUL 2025
1.14.2 - 5	10 JUL 2025
1.14.2 - 6	10 JUL 2025
1.14.3 - 1	10 JUL 2025
1.14.3 - 2	10 JUL 2025
ENR 2	
2.1 - 1	17 APR 2025
2.1 - 2	17 APR 2025
2.1.1 - 1	17 APR 2025
2.1.1 - 2	17 APR 2025
2.1.1 - 3	17 APR 2025
2.1.1 - 4	17 APR 2025
2.1.1 - 5	17 APR 2025
2.1.1 - 6	15 MAY 2025
2.1.1 - 7	15 MAY 2025
2.1.1 - 8	15 MAY 2025
2.1.1 - 9	17 APR 2025
2.1.1 - 10	17 APR 2025
2.1.1 - 11	17 APR 2025
2.1.1 - 12	17 APR 2025
2.1.1 - 13	17 APR 2025
2.1.1 - 14	17 APR 2025
2.1.1 - 15	17 APR 2025
2.1.1 - 16	17 APR 2025
2.1.1 - 17	17 APR 2025
2.1.1 - 18	17 APR 2025
2.1.1 - 19	17 APR 2025
2.1.1 - 20	17 APR 2025
2.1.1 - 21	17 APR 2025
2.1.1 - 22	17 APR 2025
2.1.1 - 23	17 APR 2025
2.1.1 - 24	17 APR 2025
2.1.1 - 25	17 APR 2025
2.1.1 - 26	17 APR 2025
2.1.1 - 27	17 APR 2025
2.1.1 - 28	17 APR 2025
2.1.1 - 29	15 MAY 2025
2.1.1 - 30	15 MAY 2025
2.1.1 - 31	15 MAY 2025
2.1.1 - 32	15 MAY 2025
2.1.1 - 33	15 MAY 2025
2.1.1 - 34	12 JUN 2025
2.1.1 - 35	12 JUN 2025
2.1.1 - 36	15 MAY 2025
2.1.2 - 1	10 JUL 2025
2.1.2 - 2	10 JUL 2025
2.1.2 - 3	10 JUL 2025
2.1.2 - 4	10 JUL 2025
2.1.2 - 5	10 JUL 2025
2.1.2 - 6	10 JUL 2025
2.1.2 - 7	10 JUL 2025
2.1.2 - 8	10 JUL 2025
2.1.2 - 9	10 JUL 2025
2.1.2 - 10	10 JUL 2025
2.1.2 - 11	10 JUL 2025
2.1.2 - 12	10 JUL 2025
2.1.2 - 13	10 JUL 2025
2.1.2 - 14	10 JUL 2025
2.1.2 - 15	10 JUL 2025
2.1.2 - 16	10 JUL 2025
2.1.2 - 17	10 JUL 2025
2.1.2 - 18	10 JUL 2025
2.1.2 - 19	10 JUL 2025
2.1.2 - 20	10 JUL 2025
2.1.2 - 21	10 JUL 2025
2.1.2 - 22	10 JUL 2025
2.1.3 - 1	17 APR 2025
2.1.3 - 2	10 JUL 2025
2.1.3 - 3	15 MAY 2025
2.1.3 - 4	15 MAY 2025
2.1.3 - 5	17 APR 2025
2.1.3 - 6	17 APR 2025
2.1.3 - 7	17 APR 2025
2.1.3 - 8	17 APR 2025
2.1.3 - 9	17 APR 2025
2.1.3 - 10	17 APR 2025
2.1.3 - 11	17 APR 2025
2.2 - 1	10 JUL 2025
2.2.1 - 1	07 AUG 2025
2.2.1 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 4	07 AUG 2025
2.2.1 - 5	07 AUG 2025
2.2.1 - 6	17 APR 2025
2.2.1 - 7	17 APR 2025

2.2.1 - 8	17 APR 2025
2.2.1 - 9	17 APR 2025
2.2.1 - 10	17 APR 2025
2.2.1 - 11	17 APR 2025
2.2.1 - 12	17 APR 2025
2.2.1 - 13	17 APR 2025
2.2.1 - 14	17 APR 2025
2.2.1 - 15	17 APR 2025
2.2.1 - 16	17 APR 2025
2.2.1 - 17	17 APR 2025
2.2.1 - 18	17 APR 2025
2.2.1 - 19	17 APR 2025
2.2.1 - 20	17 APR 2025
2.2.1 - 21	15 MAY 2025
2.2.1 - 22	15 MAY 2025
2.2.1 - 23	15 MAY 2025
2.2.1 - 24	15 MAY 2025
2.2.1 - 25	15 MAY 2025
2.2.1 - 26	15 MAY 2025
2.2.1 - 27	15 MAY 2025
2.2.1 - 28	17 APR 2025
2.2.1 - 29	07 AUG 2025
2.2.1 - 30	07 AUG 2025
2.2.1 - 31	07 AUG 2025
2.2.1 - 32	07 AUG 2025
2.2.1 - 33	07 AUG 2025
2.2.1 - 34	07 AUG 2025
2.2.1 - 35	07 AUG 2025
2.2.1 - 36	07 AUG 2025
2.2.1 - 37	07 AUG 2025
2.2.1 - 38	07 AUG 2025
2.2.1 - 39	07 AUG 2025
2.2.1 - 40	07 AUG 2025
2.2.1 - 41	07 AUG 2025
2.2.1 - 42	07 AUG 2025
2.2.1 - 43	07 AUG 2025
2.2.1 - 44	07 AUG 2025
2.2.1 - 45	07 AUG 2025
2.2.1 - 46	07 AUG 2025
2.2.1 - 47	07 AUG 2025
2.2.1 - 48	07 AUG 2025
2.2.1 - 49	07 AUG 2025
2.2.1 - 50	07 AUG 2025
2.2.1 - 51	07 AUG 2025
2.2.1 - 52	07 AUG 2025
2.2.1 - 53	07 AUG 2025
2.2.1 - 54	07 AUG 2025
2.2.1 - 55	07 AUG 2025
2.2.1 - 56	07 AUG 2025
2.2.1 - 57	07 AUG 2025
2.2.1 - 58	07 AUG 2025
2.2.2 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 2	17 APR 2025
2.2.2 - 3	17 APR 2025
ENR 3	
3.1 - 1	17 APR 2025
3.2 - 1	17 APR 2025
3.2 - 2	17 APR 2025
3.2 - 3	17 APR 2025
3.2 - 4	17 APR 2025
3.2.1 L23 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L23 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L29 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L29 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L32 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L59 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L71 - 1	15 MAY 2025
3.2.1 L87 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L132 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L616 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L616 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L617 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L617 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L617 - 3	17 APR 2025
3.2.1 L619 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L619 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L621 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L621 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L621 - 3	17 APR 2025
3.2.1 L621 - 4	17 APR 2025
3.2.1 L623 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L623 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L730 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L730 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L733 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L735 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L747 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L856 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L856 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L867 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L979 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L979 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L980 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L980 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L980 - 3	17 APR 2025
3.2.1 L981 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L981 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L981 - 3	17 APR 2025
3.2.1 L983 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L984 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L984 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L986 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L986 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L987 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L996 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L996 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L999 - 1	17 APR 2025
3.2.1 L999 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M66 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M70 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M70 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M159 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M602 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M607 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M857 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M857 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M857 - 3	17 APR 2025
3.2.1 M860 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M863 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M865 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M866 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M866 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M977 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M977 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M984 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M984 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M985 - 1	15 MAY 2025
3.2.1 M985 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M985 - 3	17 APR 2025
3.2.1 M992 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M994 - 1	17 APR 2025
3.2.1 M994 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N133 - 1	12 JUN 2025
3.2.1 N133 - 2	12 JUN 2025
3.2.1 N133 - 3	12 JUN 2025
3.2.1 N133 - 4	12 JUN 2025
3.2.1 N191 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N191 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N195 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N195 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N195 - 3	17 APR 2025
3.2.1 N744 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N746 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N858 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N858 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N869 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N869 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N869 - 3	17 APR 2025
3.2.1 N871 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N871 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N871 - 3	17 APR 2025
3.2.1 N983 - 1	17 APR 2025
3.2.1 N983 - 2	17 APR 2025
3.2.1 P31 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P139 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P150 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P150 - 2	17 APR 2025
3.2.1 P159 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P193 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P733 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P733 - 2	17 APR 2025
3.2.1 P746 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P851 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P851 - 2	17 APR 2025
3.2.1 P861 - 1	17 APR 2025
3.2.1 P861 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Q10 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q34 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q35 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q99 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q258 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q258 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Q277 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q316 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q800 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T174 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T174 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T205 - 1	17 APR 2025

3.2.1 T205 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T224 - 1	10 JUL 2025
3.2.1 T240 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T265 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T266 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T267 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T269 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T282 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T344 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T353 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T354 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T355 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T356 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T357 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T359 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T375 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T425 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T670 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T671 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T672 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T673 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T707 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T710 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T710 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T727 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T871 - 1	07 AUG 2025
3.2.1 Y41 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y100 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y209 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y210 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y218 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y564 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y565 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y566 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z72 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z73 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z80 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z95 - 1	15 MAY 2025
3.2.1 Z96 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z96 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Z121 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z126 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z127 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z131 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z159 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z169 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z172 - 1	15 MAY 2025
3.2.1 Z175 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z176 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z179 - 1	15 MAY 2025
3.2.1 Z181 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z182 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z186 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z187 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z212 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z225 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z348 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z349 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z367 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z419 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z460 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z491 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z491 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Z493 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z717 - 1	17 APR 2025
3.3 - 1	17 APR 2025
3.3 - 2	17 APR 2025
3.3 - 3	17 APR 2025
3.3 - 4	17 APR 2025
3.3 - 5	17 APR 2025
3.3 - 6	17 APR 2025
3.3 - 7	17 APR 2025
3.3 - 8	17 APR 2025
3.3 - 9	17 APR 2025
3.3 - 10	17 APR 2025
3.3 - 11	17 APR 2025
3.3 - 12	17 APR 2025
3.3 - 13	17 APR 2025
3.3 - 14	17 APR 2025
3.3 - 15	17 APR 2025
3.3 - 16	17 APR 2025
3.3 - 17	17 APR 2025
3.3 - 18	17 APR 2025
3.3 - 19	17 APR 2025
3.3 - 20	17 APR 2025
3.3 - 21	17 APR 2025
3.3 - 22	17 APR 2025
3.3 - 23	17 APR 2025
3.3 - 24	17 APR 2025
3.3 - 25	17 APR 2025
3.3 - 26	17 APR 2025
3.3 - 27	17 APR 2025
3.3 - 28	17 APR 2025
3.3 - 29	17 APR 2025
3.3 - 30	17 APR 2025
3.3 - 31	17 APR 2025
3.3 - 32	17 APR 2025
3.3 - 33	17 APR 2025
3.4 - 1	17 APR 2025
3.4 - 2	17 APR 2025
3.4 - 3	17 APR 2025
ENR 4	
4.1 - 1	17 APR 2025
4.1 - 2	07 AUG 2025
4.1 - 3	07 AUG 2025
4.1 - 4	07 AUG 2025
4.1 - 5	07 AUG 2025
4.1 - 6	07 AUG 2025
4.2 - 1	17 APR 2025
4.3 - 1	17 APR 2025
4.4 - 1	17 APR 2025
4.4 - 2	17 APR 2025
4.4 - 3	17 APR 2025
4.4 - 4	17 APR 2025
4.4 - 5	17 APR 2025
4.4 - 6	17 APR 2025
4.4 - 7	17 APR 2025
4.4 - 8	17 APR 2025
4.4 - 9	17 APR 2025
4.4 - 10	17 APR 2025
4.4 - 11	17 APR 2025
4.4 - 12	17 APR 2025
4.4 - 13	17 APR 2025
4.4 - 14	17 APR 2025
4.4 - 15	17 APR 2025
4.4 - 16	17 APR 2025
4.4 - 17	17 APR 2025
4.4 - 18	17 APR 2025
4.4 - 19	17 APR 2025
4.4 - 20	17 APR 2025
4.4 - 21	17 APR 2025
4.4 - 22	17 APR 2025
4.5 - 1	17 APR 2025
ENR 5	
5 - 1	17 APR 2025
5.1 - 1	17 APR 2025
5.1 - 2	17 APR 2025
5.1 - 3	17 APR 2025
5.1 - 4	17 APR 2025
5.1 - 5	17 APR 2025
5.1.1 - 1	17 APR 2025
5.1.1 - 2	17 APR 2025
5.1.1 - 3	17 APR 2025
5.1.1 - 4	17 APR 2025
5.1.1 - 5	17 APR 2025
5.1.1 - 6	17 APR 2025
5.1.2 - 1	17 APR 2025
5.1.2 - 2	17 APR 2025
5.1.2 - 3	17 APR 2025
5.1.2 - 4	17 APR 2025
5.1.2 - 5	17 APR 2025
5.1.2 - 6	17 APR 2025
5.1.2 - 7	17 APR 2025
5.1.2 - 8	17 APR 2025
5.1.2 - 9	17 APR 2025
5.1.2 - 10	17 APR 2025
5.1.2 - 11	17 APR 2025
5.1.3 - 1	17 APR 2025
5.1.3 - 2	17 APR 2025
5.1.3 - 3	17 APR 2025
5.1.3 - 4	17 APR 2025
5.1.3 - 5	17 APR 2025
5.1.3 - 6	17 APR 2025
5.1.3 - 7	17 APR 2025
5.1.3 - 8	17 APR 2025
5.1.3 - 9	17 APR 2025
5.1.3 - 10	17 APR 2025
5.1.3 - 11	17 APR 2025

5.1.3 - 12	17 APR 2025	5.2.1.1 - 43	17 APR 2025	5.2.1.2 - 53	12 JUN 2025
5.1.3 - 13	17 APR 2025	5.2.1.1 - 44	17 APR 2025	5.2.1.2 - 54	12 JUN 2025
5.1.3 - 14	17 APR 2025	5.2.1.1 - 45	17 APR 2025	5.2.1.2 - 55	12 JUN 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	07 AUG 2025	5.2.1.2 - 45	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 105	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 36	07 AUG 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

5.2.1.2 - 113	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 30	17 APR 2025	5.3.2 - 44	17 APR 2025
5.2.1.2 - 114	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 31	17 APR 2025	5.3.2 - 45	17 APR 2025
5.2.1.2 - 115	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 32	17 APR 2025	5.3.2 - 46	17 APR 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	07 AUG 2025	5.3.2 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.2 - 142	07 AUG 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

5.5 - 30	17 APR 2025
5.5 - 31	17 APR 2025
5.5 - 32	17 APR 2025
5.5 - 33	15 MAY 2025
5.5 - 34	15 MAY 2025
5.6 - 1	17 APR 2025
5.6 - 2	17 APR 2025
5.6 - 3	17 APR 2025
5.6 - 4	17 APR 2025
5.6 - 5	17 APR 2025
5.6 - 6	17 APR 2025
5.6 - 7	17 APR 2025
5.6 - 8	17 APR 2025
5.6 - 9	17 APR 2025
5.6 - 10	17 APR 2025
5.6 - 11	17 APR 2025
ENR 6	
6 - 1	15 MAY 2025
6 - 2	15 MAY 2025
6.1 - 1	07 AUG 2025
6.1 - 3	10 JUL 2025
6.1 - 5	17 APR 2025
6.1 - 7	17 APR 2025
6.1 - 9	17 APR 2025
6.1 - 11	17 APR 2025
6.1 - 13	17 APR 2025
6.1 - 15	17 APR 2025
6.1 - 17	17 APR 2025
6.1 - 19	17 APR 2025
6.2 - 1	07 AUG 2025
6.2 - 3	07 AUG 2025
6.2 - 5	07 AUG 2025
6.2 - 7	17 APR 2025
6.2 - 9	15 MAY 2025
6.2 - 11	17 APR 2025
6.2 - 13	17 APR 2025
6.2 - 15	17 APR 2025
6.2 - 17	17 APR 2025
6.2 - 19	17 APR 2025
6.2 - 21	17 APR 2025
6.3.1 - 1	07 AUG 2025
6.3.1 - 2	07 AUG 2025
6.3.1 - 3	07 AUG 2025
6.3.2 - 1	17 APR 2025
6.3.2 - 2	17 APR 2025
6.3.2 - 3	17 APR 2025
6.3.2 - 4	17 APR 2025
6.3.3 - 1	17 APR 2025
6.3.3 - 2	17 APR 2025
6.3.3 - 3	17 APR 2025
6.3.3 - 4	17 APR 2025
6.3.3 - 5	17 APR 2025
6.3.4 - 1	12 JUN 2025
6.3.4 - 2	12 JUN 2025
6.3.5 - 1	17 APR 2025
6.3.5 - 2	17 APR 2025
6.3.5 - 3	17 APR 2025
6.3.6 - 1	17 APR 2025
6.3.6 - 2	17 APR 2025
6.3.6 - 3	17 APR 2025
6.3.6 - 4	17 APR 2025
6.4 - 1	17 APR 2025
6.4 - 3	17 APR 2025
6.4 - 5	17 APR 2025
6.5 - 1	15 MAY 2025
6.5 - 3	10 JUL 2025
6.5 - 5	17 APR 2025
6.6 - 1	17 APR 2025
6.6 - 3	17 APR 2025
6.6 - 5	17 APR 2025
6.7 - 1	17 APR 2025
6.7 - 3	17 APR 2025
AD 0	
0.1 - 1	17 APR 2025
AD 1	
1 - 1	17 APR 2025
1.1 - 1	17 APR 2025
1.2 - 1	17 APR 2025
1.2 - 2	17 APR 2025
1.2 - 3	17 APR 2025
1.2 - 4	17 APR 2025
1.3 - 1	17 APR 2025
1.3 - 2	17 APR 2025
1.3 - 3	17 APR 2025
1.3 - 4	17 APR 2025
1.3 - 5	17 APR 2025
1.3 - 6	15 MAY 2025
1.4 - 1	17 APR 2025
1.4 - 2	17 APR 2025
1.5 - 1	17 APR 2025
1.5.1 - 1	15 MAY 2025
1.5.1 - 2	15 MAY 2025
1.5.1 - 3	15 MAY 2025
1.5.1 - 4	15 MAY 2025
1.5.1 - 5	15 MAY 2025
1.5.1 - 6	15 MAY 2025
1.5.1 - 7	15 MAY 2025
1.5.1 - 8	15 MAY 2025
1.5.1 - 9	15 MAY 2025
1.5.1 - 10	15 MAY 2025
1.5.1 - 11	15 MAY 2025
1.5.1 - 12	15 MAY 2025
1.5.1 - 13	15 MAY 2025
1.5.1 - 14	15 MAY 2025
1.5.1 - 15	15 MAY 2025
1.5.1 - 16	15 MAY 2025
1.5.1 - 17	15 MAY 2025
1.5.1 - 18	15 MAY 2025
1.5.1 - 19	15 MAY 2025
1.5.1 - 20	10 JUL 2025
1.5.1 - 21	10 JUL 2025
1.5.1 - 22	10 JUL 2025
1.5.1 - 23	15 MAY 2025
1.5.1 - 24	15 MAY 2025
1.5.1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 10	10 JUL 2025
AD 2 EPBY 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 13	10 JUL 2025
AD 2 EPBY 1 - 14	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPBY 1 - 16	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1 - 17	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 20	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 21	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 22	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 1 - 23	07 AUG 2025
AD 2 EPBY 2 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 4 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 4 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPBY 5 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPBY 8 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPBY 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 12 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPBY 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPBY 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 1	15 MAY 2025

AD 2 EPGD 1 - 2	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 4	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 5	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 7	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 10	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	07 AUG 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	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 10	07 AUG 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	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 18	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 20	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	07 AUG 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 EPKT 10 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 1	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 2	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 3	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 4	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 5	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPKT 10 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 6	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 7	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 8	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 9	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 10	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 11	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 12	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 13	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 14	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 15	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 17	07 AUG 2025	AD 2 EPLL 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 18	07 AUG 2025	AD 2 EPMO 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 19	07 AUG 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	07 AUG 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 EPMO 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPMO 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 6	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 8 - 7	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 5	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 6	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPPO 10 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRA 10 - 7	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 2	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 3	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 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	07 AUG 2025	AD 2 EPPO 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPPO 1 - 11	07 AUG 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	07 AUG 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	07 AUG 2025
AD 2 EPPO 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 15	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 11	07 AUG 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	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 20	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 36	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 37	07 AUG 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 EPRZ 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 10	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	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	12 JUN 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 14	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 16	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 19	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 13 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 20	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 22	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 23	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 24	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 25	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 26	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 27	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 28	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 29	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 30	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPSY 1 - 26	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 31	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 32	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 33	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 34	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 35	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 36	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 37	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 8 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 38	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 39	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 40	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 41	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 42	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 43	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 44	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 45	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 46	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 47	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 48	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 49	07 AUG 2025

AD 2 EPWA 1 - 50	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPWR 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 51	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWR 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 52	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWR 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 53	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 54	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 55	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 57	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 58	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWR 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 59	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 60	07 AUG 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	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 8 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPWR 12 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 8 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 8 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 14	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 8 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWR 12 - 15	07 AUG 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	07 AUG 2025	AD 2 EPZG 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 8 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 11	07 AUG 2025	AD 2 EPZG 1 - 4	07 AUG 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	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPZG 1 - 8	07 AUG 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	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 10 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 10 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 16	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 10 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPWA 10 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 18	07 AUG 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 EPZG 12 - 4	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

18 Annex 18 ..... GEN 1.7 - 28
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 28
19 Annex 19 ..... GEN 1.7 - 29
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 29
3.3.2.1/
3.3.2.1 ..... GEN 1.7 - 29
4.1.5/
4.1.5 ..... GEN 1.7 - 29
4.1.6/
4.1.6 ..... GEN 1.7 - 29
4.1.7/
4.1.7 ..... GEN 1.7 - 29
4444 Doc 4444 ..... GEN 1.7 - 30
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 30
12.3.1.1/
12.3.1.1 ..... GEN 1.7 - 30
12.3.1.2/
12.3.1.2 ..... GEN 1.7 - 30
12.1.4.15/
12.1.4.15 ..... GEN 1.7 - 30
12.1.2.3/
12.1.2.3 ..... GEN 1.7 - 30
12.3.1.4/
12.3.1.4 ..... GEN 1.7 - 30
8168 Doc 8168 ..... GEN 1.7 - 31
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 31
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 31
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 31
10066 Doc 10066 ..... GEN 1.7 - 32
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 32
6.1.4.3/
6.1.4.3 ..... GEN 1.7 - 32
6.1.4.3/
6.1.4.3 ..... GEN 1.7 - 32
GEN 2 TABELE I KODY/
TABLES AND CODES ..... GEN 2.1 - 1
GEN 2.1 SYSTEM POMIARU, OZNAKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH, DNI ŚWIĄTECZNE/
MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS ..... GEN 2.1 - 1
1 JEDNOSTKI MIARY/
UNITS OF MEASUREMENT ..... GEN 2.1 - 1
2 CZASOWY UKŁAD ODNIESIENIA/
TEMPORAL REFERENCE SYSTEM ..... GEN 2.1 - 1
2.2/
2.2 ..... GEN 2.1 - 1
2.3/
2.3 ..... GEN 2.1 - 1
2.4/
2.4 ..... GEN 2.1 - 1
3 POZIOMY UKŁAD ODNIESIENIA/
HORIZONTAL REFERENCE DATUM ..... GEN 2.1 - 2
4 PIONOWY UKŁAD ODNIESIENIA/
VERTICAL REFERENCE DATUM ..... GEN 2.1 - 2
5 ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ I ZNAKI REJESTRACYJNE/
AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS ..... GEN 2.1 - 2

4.7/
4.7 ..... GEN 3.5 - 1
5 POWIADOMIENIA WYMAGANE OD OPERATORÓW/
NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS ..... GEN 3.5 - 21
6 MELDUNKI ZE STATKÓW POWIETRZNYCH/
AIRCRAFT REPORTS ..... GEN 3.5 - 21
7 VOLMET/
7 VOLMET ..... GEN 3.5 - 21
8 SIGMET I AIRMET/
AND AIRMET ..... GEN 3.5 - 21
8.1 SIGMET/
8.1 SIGMET ..... GEN 3.5 - 21
8.2 AIRMET/
8.2 AIRMET ..... GEN 3.5 - 21
9 INNE AUTOMATYCZNE SŁUŻBY METEOROLOGICZNE/
OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES ..... GEN 3.5 - 22
GEN 3.5.1 SEKTORY AIRMET/
AIRMET SECTORS ..... GEN 3.5.1 - 1
GEN 3.5.2 REGIONY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY/
ALTIMETER SETTING REGIONS ..... GEN 3.5.2 - 1
GEN 3.6 SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR)/
SEARCH AND RESCUE (SAR) ..... GEN 3.6 - 1
1 WŁADZE/SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE/
RESPONSIBLE AUTHORITIES/SERVICES ..... GEN 3.6 - 1
1.1 Minister właściwy do spraw transportu:/
in charge of transport: ..... GEN 3.6 - 1
1.2 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/
President of the Civil Aviation Authority ..... GEN 3.6 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
AREA OF RESPONSIBLITY ..... GEN 3.6 - 1
2.1 Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC Warszawa)/
Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC Warszawa) ..... GEN 3.6 - 1
2.2 Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie (ARSC Warszawa)/
Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Warszawa (ARSC Warszawa) ..... GEN 3.6 - 2
2.3 Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Gdyni (ARSC Gdynia)/
Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Gdynia (ARSC Gdynia) ..... GEN 3.6 - 2
3 RODZAJE SŁUŻBY/
TYPES OF SERVICE ..... GEN 3.6 - 2
4 UMOWY SŁUŻB POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA/
ASAR AGREEMENTS ..... GEN 3.6 - 2
5 WARUNKI DOSTĘPNOŚCI/
CONDITIONS OF AVAILABILITY ..... GEN 3.6 - 3
6 STOSOWANE PROCEDURY I SYGNAŁY/
PROCEDURES AND SIGNALS USED ..... GEN 3.6 - 3
GEN 4.1 OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW/
AERODROME / HELIPORT CHARGES ..... GEN 4.1 - 1
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
4.1.1 BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
1 DEFINICJE/
DEFINITIONS ..... GEN 4.1.1 - 1
2 POSTANOWIENIA OGÓLNE/
GENERAL PROVISIONS ..... GEN 4.1.1 - 2
3 OPŁATA ZA LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO, TOUCH AND GO I LOW PASS/
AIRCRAFT LANDING, TOUCH AND GO AND LOW PASS CHARGES ..... GEN 4.1.1 - 2
4 OPŁATA POSTOJOWA/
PARKING CHARGE ..... GEN 4.1.1 - 3
5 OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO/
DEPARTING PASSENGER CHARGE ..... GEN 4.1.1 - 3
6 OPŁATY DODATKOWE/
EXTRA CHARGES ..... GEN 4.1.1 - 3

7 ZNIŻKI OD OPŁAT/
DISCOUNTS ..... GEN 4.1.1 - 4
8 ZWOLNIENIA Z OPŁAT/
EXEMPTIONS FROM CHARGES ..... GEN 4.1.1 - 6
9 ODMOWA ŚWIADCZENIA USŁUG/
REFUSAL TO PROVIDE SERVICES ..... GEN 4.1.1 - 7
10 PRZEPISY PORZĄDKOWE/
ORDER REGULATIONS ..... GEN 4.1.1 - 7
11 Taryfa opłat wchodzi w życie z dniem 01.01.2021 roku./
This schedule of charges will become effective as of 01.01.2021. ..... GEN 4.1.1 - 10
GEN 4.1.2 LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY/
GDAŃSK LECH WALESA AERODROME ..... GEN 4.1.2 - 1
GEN 4.1.2 LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY/
GDAŃSK IM. LECHA WAĘSY AERODROME ..... GEN 4.1.2 - 1
GEN 4.1.3 LOTNISKO KRAKÓW-BALICE/
KRAKÓW-BALICE AERODROME ..... GEN 4.1.3 - 1
GEN 4.1.3 LOTNISKO KRAKÓW-BALICE/
KRAKÓW-BALICE AERODROME ..... GEN 4.1.3 - 1
GEN 4.1.4 LOTNISKO KATOWICE-PYRZOWICE/
KATOWICE-PYRZOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.4 - 1
GEN 4.1.4 LOTNISKO KATOWICE-PYRZOWICE/
4.1.4 KATOWICE-PYRZOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.4 - 1
GEN 4.1.5 LOTNISKO LUBLIN/
LUBLIN AERODROME ..... GEN 4.1.5 - 1
GEN 4.1.5 LOTNISKO LUBLIN/
LUBLIN AERODROME ..... GEN 4.1.5 - 1
1 POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE/
GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS ..... GEN 4.1.5 - 1
2 KATALOG OPŁAT LOTNISKOWYCH/
CATALOGUE OF AERODROME CHARGES ..... GEN 4.1.5 - 2
2.1 Opłata za lądowanie/
Landing charge ..... GEN 4.1.5 - 2
2.2 Opłaty pasażerskie/
Passenger charges ..... GEN 4.1.5 - 3
2.3 Opłata postojowa/
Parking charge ..... GEN 4.1.5 - 3
2.4 Opłata towarowa/
Cargo charge ..... GEN 4.1.5 - 3
2.5 Opłaty dodatkowe/
Additional charges ..... GEN 4.1.5 - 3
3 ODSTĘPSTWA/
EXEMPTIONS ..... GEN 4.1.5 - 4
4 ZNIŻKI/
DISCOUNTS ..... GEN 4.1.5 - 4
4.1 Zasady ogólne/
General ..... GEN 4.1.5 - 4
4.2 Program zniżek dla przewoźników bazowych/
Scheme of charges for base air carriers ..... GEN 4.1.5 - 4
4.3 Schemat zniżek dla nowych tras/
Scheme of charges for new routes ..... GEN 4.1.5 - 5
4.4 Zniżki specjalne/
Special discounts ..... GEN 4.1.5 - 5
GEN 4.1.6 LOTNISKO ŁÓDŹ/
ŁÓDŹ AERODROME ..... GEN 4.1.6 - 1
GEN 4.1.6 LOTNISKO ŁÓDŹ/
ŁÓDŹ AERODROME ..... GEN 4.1.6 - 1
GEN 4.1.7 LOTNISKO WARSZAWA/MODLIN/
WARSZAWA/MODLIN AERODROME ..... GEN 4.1.7 - 1
GEN 4.1.7 LOTNISKO WARSZAWA/MODLIN/
WARSZAWA/MODLIN AERODROME ..... GEN 4.1.7 - 1
GEN 4.1.8 LOTNISKO POZNAŃ-ŁAWICA/
POZNAŃ-ŁAWICA AERODROME ..... GEN 4.1.8 - 1

GEN 4.1.8 LOTNISKO POZNAŃ-ŁAWICA/
POZNAŃ-ŁAWICA AERODROME ..... GEN 4.1.8 - 1
1 POSTANOWIENIA OGÓLNE/
GENERAL PROVISIONS ..... GEN 4.1.8 - 1
2 DEFINICJE/
DEFINITIONS ..... GEN 4.1.8 - 1
3 OPŁATY ZA USŁUGI STANDARDOWE/
STANDARDS AIRPORT CHARGES ..... GEN 4.1.8 - 3
3.2 Opłata postojowa/
Parking charge ..... GEN 4.1.8 - 3
4 OPŁATY DODATKOWE/
ADDITIONAL FEES ..... GEN 4.1.8 - 4
5 ODSTĘPSTWA/
EXEMPTIONS FROM CHARGES ..... GEN 4.1.8 - 4
6.2 Zniżki od opłaty pasażerskiej/
Discounts on the passenger charge ..... GEN 4.1.8 - 9
6.3 Zniżki od opłaty postojowej/
Discounts on the parking charge ..... GEN 4.1.8 - 11
7 POZOSTAŁE ZNIŻKI/
OTHER DISCOUNTS ..... GEN 4.1.8 - 12
8 ODMOWA ŚWIADCZENIA USŁUG/
REFUSAL TO PROVIDE SERVICES ..... GEN 4.1.8 - 12
GEN 4.1.9 LOTNISKO WARSZAWA-RADOM/
WARSZAWA-RADOM AERODROME ..... GEN 4.1.9 - 1
GEN 4.1.9 LOTNISKO WARSZAWA-RADOM/
WARSZAWA-RADOM AERODROME ..... GEN 4.1.9 - 1
GEN 4.1.10 LOTNISKO RZESZÓW-JASIONKA/
RZESZÓW-JASIONKA AERODROME ..... GEN 4.1.10 - 1
GEN 4.1.10 LOTNISKO RZESZÓW-JASIONKA/
RZESZÓW-JASIONKA AERODROME ..... GEN 4.1.10 - 1
GEN 4.1.11 LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW/
SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME ..... GEN 4.1.11 - 1
GEN 4.1.11 LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW/
4.1.11 SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME ..... GEN 4.1.11 - 1
1 DEFINICJE/
DEFINITIONS ..... GEN 4.1.11 - 1
Postanowienia ogólne:/
General provisions: ..... GEN 4.1.11 - 1
2 OPŁATA ZA LĄDOWANIE/
LANDING CHARGE ..... GEN 4.1.11 - 2
3 OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO/
DEPARTING PASSENGER CHARGE ..... GEN 4.1.11 - 2
4 OPŁATA ZA POSTÓJ STATKU POWIETRZNEGO/
PARKING CHARGE ..... GEN 4.1.11 - 2
5 WARUNKI PŁATNOŚCI/
CONDITIONS OF PAYMENT ..... GEN 4.1.11 - 2
6 ODMOWA ŚWIADCZENIA USŁUG/
REFUSAL TO PROVIDE SERVICES ..... GEN 4.1.11 - 3
7 INNE OPŁATY/
OTHER CHARGES ..... GEN 4.1.11 - 3
7.1 Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych/
Removal of contaminations from aerodrome surfaces ..... GEN 4.1.11 - 3
7.2 Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania/
Additional protection of the aircraft during parking ..... GEN 4.1.11 - 3
UWAGA/
REMARK ..... GEN 4.1.11 - 4
8 ODSTĘPSTWA/
EXEMPTIONS ..... GEN 4.1.11 - 4
9 ZNIŻKI OD OPŁAT LOTNISKOWYCH/
DISCOUNTS ON AERODROME CHARGES ..... GEN 4.1.11 - 5
GEN 4.1.12 LOTNISKO OLSZTYN-MAZURY/

7 Annex 7

Znaki Przynależności Państwowej oraz Rejestracyjne

Wydanie szóste, lipiec 2012.

RÓŻNICE:

Rozdział 3

3.2

Zgodnie z polskim przepisem znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny powinny być rozdzielone poziomą kreską bez względu na to, czy pierwszym symbolem znaku rejestracyjnego jest litera czy cyfra.

3.6

Pięcioliterowe kombinacje nie są wymienione w treści polskiego przepisu; treść uzupełniona o zakaz używania polskich liter: Ł, Ą, Ę, Ń, Ó, Ż, Ź, Ć, Ś.

Rozdział 6

6.2

Treść polskiego przepisu precyzuje dodatkowo wymiary liter „I" (szerokość litery powinna stanowić 1/6 wysokości litery), „M" (szerokość litery - 5/6 wysokości), „W" (szerokość litery taka sama jak jej wysokość) oraz cyfry „1" (szerokość cyfry - 2/6 wysokości cyfry).

Rozdział 9 Wyrejestrowanie

Brak implementacji wzoru świadectwa wyrejestrowania do prawa krajowego. Kwestia implementacji do krajowego rozporządzenia powinna zostać uregulowana do końca 2025 r. Niezależnie od braku implementacji, wzór świadectwa wyrejestrowania zgodny z określonym w załączniku 7 jest stosowany przez polski nadzór lotniczy w komunikacji z innymi nadzorami państw członkowskich ICAO, jako że w polskim prawie lotniczym nie istnieją przepisy materialne, które określałyby brak takiej możliwości.

Rozdział 9 Tabliczka identyfikacyjna

9.1

Zgodnie z polskim przepisem, szybowce i motoszybowce wpisywane do polskiego rejestru oraz statki powietrzne niewpisane do rejestru, którym przydzielono znak rozpoznawczy na potrzeby wykonywania prób w locie nie muszą mieć zamocowanej tabliczki tożsamości.

Aircraft Nationality and Registration Marks

Sixth Edition, July 2012.

DIFFERENCES:

Chapter 3

3.2

According to the Polish regulation, the nationality mark and the registration mark shall be divided by a hyphen, regardless of the type of characters.

3.6

Five-letter combinations are not mentioned in the Polish regulation; definition extended to Polish letters Ł, Ą, Ę, Ń, Ó, Ż, Ź, Ć, Ś, which shall not be used on aircraft.

Chapter 6

6.2

According to the Polish regulation, the width of the letter "I" shall be one sixth of its height, the width of the letter "M" - five sixths of its height, the width of the letter "W" shall be the same as its height, the width of the figure "1" - two sixths of its height.

Chapter 9 Deregistration

Lack of implementation of the certificate of deregistration form into national law. The implementation in the national regulation should be regulated by the end of 2025. Regardless of the lack of implementation, the form of certificate of deregistration in accordance with Annex 7 is used by Polish Civil Aviation Authority in communication with other authorities of ICAO member states, as there are no domestic regulations in Polish aviation law that would specify the absence of such a possibility.

Chapter 9 Identification plate

9.1

According to the Polish regulation, gliders and powered gliders entered to the Polish register and aircraft not entered in the register, which have been assigned marks for test flights are excluded from obligation to carry an identification plate.

19 Annex 19

Zarządzanie bezpieczeństwem
Wydanie drugie, lipiec 2016

Safety Management System
Second Edition, July 2016.

RÓŻNICE:

Rozdział 3

3.3.2.1

Wprowadzenie wymagań SMS do Rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 stosuje się od dnia 20 lutego 2020 r. dla zatwierdzonych organizacji obsługowych zapewniających usługi dla operatorów statków powietrznych, śmigłowców zaangażowanych w międzynarodowy komercyjny transport lotniczy, zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Rozdział II. Organizacje są zobowiązane do zastosowania się do tego Rozporządzenia do dnia 20 sierpnia 2021 r.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Wprowadzenie wymagań SMS do Rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie zostało ukończone dla organizacji odpowiedzialnych za projekt typu i produkcję: statków powietrznych, silników lub śmigieł zgodnie z Załącznikiem 8. Oczekuje się, że rozporządzenie zostanie przyjęte z końcem 2020 lub początkiem 2021 r. i wejdzie w życie w Unii Europejskiej w 2023 r. Jednakże Rozporządzenie (UE) 2019/897 obowiązuje w odniesieniu do włączenia weryfikacji zgodności opartej na analizie ryzyka we wszystkich państwach członkowskich.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Rozdział 4

4.1.5

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

4.1.6

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

4.1.7

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

DIFFERENCES:

Chapter 3

3.3.2.1

Introduction of SMS requirements into Regulation (EU) No 1321/2014 shall apply from 20 February 2020 for approved maintenance organizations providing services to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Chapter II, respectively. The organizations shall apply to this Regulation until 20 August 2021.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

Introduction of SMS requirements into Regulation (EU) No 748/2012 is not yet completed for organisations responsible for the type design and manufacturer of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8. The amendment to Regulation (EU) No 748/2012 is planned to be adopted by the end of 2020 or beginning of 2021 and anticipated to be fully applicable in the EU in 2023. However, Regulation (EU) 2019/897 is applicable regarding the inclusion of risk-based compliance verification in all Member States.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

Chapter 4

4.1.5

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

4.1.6

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

4.1.7

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

4444 Doc 4444

Zarządzanie ruchem lotniczym

Wydanie szesnaste, 2016, zmiana 10.

RÓŻNICE:

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

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

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

Rozdział 12

12.3.1.1

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

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

12.3.1.2

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

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

12.1.4.15

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

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

12.1.2.3

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

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

12.3.1.4

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

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

Air Traffic Management

Sixteenth Edition, 2016, Amdt 10.

DIFFERENCES:

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

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

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

Chapter 12

12.3.1.1

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

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

12.3.1.2

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

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

12.1.4.15

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

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

12.1.2.3

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

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

12.3.1.4

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

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

8168 Doc 8168

Operacje Statków Powietrznych	Aircraft Operations
Tom I, Procedury lotu Wydanie szóste, 2018, zmiana 9.	**Vol. I, Flight procedures** Sixth Edition, 2018, Amdt 9.
RÓŻNICE: Brak.	**DIFFERENCES:** None.
Tom II, Opracowywanie procedur lotu z widocznością i według wskazań przyrządów Wydanie siódme, 2020, zmiana 9.	**Vol. II, Construction of Visual and Instrument Flight Procedures** Seventh Edition, 2020, Amdt 9.
RÓŻNICE: Brak.	**DIFFERENCES:** None.
Tom III, Procedury operacyjne statków powietrznych Wydanie pierwsze, 2018, zmiana 1.	**Vol. III, Aircraft Operating Procedures** First Edition, 2018, Amdt 1.
RÓŻNICE: Brak.	**DIFFERENCES:** None.

10066 Doc 10066

Aeronautical Information Management

Wydanie pierwsze, 2018, zmiana 2.

RÓŻNICE:

Informacje o lotniskach, na których odbywa się ruch VFR, publikowane są w AIP VFR, w części AD 4.

Rozdział 6

6.1.4.3

Dla stref niebezpiecznych już ustanowionych i opublikowanych w AIP Polska planowane czasy aktywności są rozpowszechniane depeszą NOTAM nie później niż dzień wcześniej.

6.1.4.3

W przypadku wprowadzenia strefy ograniczonej ze względu na potrzeby przeprowadzenia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego, zapobieganie skutkom klęsk żywiołowych lub ich usuwanie, ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego, NOTAM o ustanowieniu i aktywności strefy R jest publikowany niezwłocznie, bez konieczności zachowania siedmiodniowego wyprzedzenia.

Aeronautical Information Management

First Edition, 2018, Amdt 2.

DIFFERENCES:

Information on aerodromes where VFR traffic is permitted is published in AIP VFR, part AD 4.

Chapter 6

6.1.4.3

For danger areas already established and published in AIP Poland, the planned activity times are promulgated by NOTAM not later than a day in advance.

6.1.4.3

In case of introducing a restricted area for conducting activities for the state security or public order, prevention or removal of the consequences of natural disasters, saving the life or health of people, NOTAM on establishing and activity of an R area is published immediately, without the necessity to give seven days' advance notice.

CF	Kurs do wyznaczonej pozycji *(fix)*
CF	Zmiana częstotliwości na...
CFM*	Potwierdź lub Potwierdzam *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
CGL	Światło(a) prowadzenia po kręgu
CH	Kanał
CH#	To jest kontrola ciągłości transmisji umożliwiająca porównanie kolejnych numerów depesz odebranych za pośrednictwem tego kanału *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
CHEM	Chemiczny
CHG	Modyfikacja *(oznacznik rodzaju depeszy)*
CI	Cirrus
CIDIN†	Wspólna sieć wymiany danych ICAO
CIV	Cywilny
CK	Sprawdzenie
CL	Linia centralna
CLA	Oblodzenie szkliste
CLBR	Cechowanie, skalowanie, wzorcowanie, kalibrowanie
CLD	Chmura
CLG	Wywołanie
CLIMB-OUT	Obszar/strefa wznoszenia początkowego
CLR	Wolny *(zezwalać) lub* zezwolono na ... *lub* zezwolenie
CLRD	Droga(i) startowa(e) wolna(e) *(stosowane w METAR/SPECI)*
CLSD	Zamykać lub zamknięty lub zamykanie
CM	Centymetr
CMB	Wznosić się do *lub* wznoszenie się do
CMPL	Zakończenie *lub* zakończony lub całkowity
CNL	Anulować, odwołać *lub* anulowany
CNL	Unieważnienie planu lotu *(oznacznik rodzaju depeszy)*
CNS	Łączność, nawigacja i dozorowanie
COM	Łączność/telekomunikacja
CONC	Beton
COND	Warunek, stan
CONS	Ciągły
CONST	Budowa, konstrukcja *lub* zbudowany, skonstruowany
CONT	Kontynuować *lub* kontynuowany, ciągły
COOR	Koordynować *lub* koordynacja
COORD	Współrzędne
COP	Punkt zmiany namiaru

CFM*	Confirm or I confirm *(to be used in AFS as a procedure signal)*
CGL	Circling guidance light(s)
CH	Channel
CH#	This is a channel-continuity-check of transmission to permit comparison of your record of channel-sequence numbers of messages received on the channel *(to be used in AFS as a procedure signal)*
CHEM	Chemical
CHG	Modification *(message type designator)*
CI	Cirrus
CIDIN†	Common ICAO data interchange network
CIV	Civil
CK	Check
CL	Centre line
CLA	Clear type of ice formation
CLBR	Calibration
CLD	Cloud
CLG	Calling
CLIMB-OUT	Climb-out area
CLR	Clear(s) *or* cleared to ... *or* clearance
CLRD	Runway(s) cleared *(used in METAR/SPECI)*
CLSD	Close or closed or closing
CM	Centimetre
CMB	Climb to *or* climbing to
CMPL	Completion *or* completed or complete
CNL	Cancel *or* cancelled
CNL	Flight plan cancellation *(message type designator)*
CNS	Communications, navigation and surveillance
COM	Communications
CONC	Concrete
COND	Condition
CONS	Continuous
CONST	Construction *or* constructed
CONT	Continue(s) *or* continued
COOR	Coordinate *or* coordination
COORD	Coordinates
COP	Change-over point
COP-DKP ¤	Air Operations Center - Air Component Command
COR	Correct *or* correction *or* corrected *(used to indicate corrected meteorological message; message type designator)*
COT	At the coast
COV	Cover *or* covered *or* covering
CPDLC‡	Controller-pilot data link communications

COP-DKP ¤	Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego
COR	Poprawić *lub* poprawka *lub* poprawiony *(używa się do oznaczenia poprawionej depeszy meteorologicznej; oznacznik rodzaju depeszy)*
COT	Na wybrzeżu
COV	Pokryć *lub* pokryty *lub* pokrycie
CPDLC‡	Łączność kontroler-pilot linią przesyłania danych
CPL	Bieżący plan lotu *(oznacznik rodzaju depeszy)*
CRC	Cykliczna kontrola nadmiarowa
CRCO¤	Centralne Biuro Opłat Trasowych
CRM	Model ryzyka kolizji
CRP	Obowiązkowy punkt meldowania/ punkt obowiązkowego
CRZ	Lecieć z prędkością przelotową
CS	Cirrostratus
CS	Znak wywoławczy
CS-ADR-DSN¤	Specyfikacje certyfikacyjne do projektowania lotnisk
CTA¤	Obliczony czas przybycia
CTA	Obszar kontrolowany
CTAM	Wznieść się i utrzymywać
CTC	Nawiązać łączność
CTL	Kontrola
CTN	Ostrożność, ostrzeżenie, ostrzegać
CTOT¤	Obliczony czas startu
CTR	Strefa kontrolowana lotniska
CU	Cumulus
CUF	Kłębiasty
CUST	Cło, urząd celny
CVR	Rejestrator rozmów w kabinie pilotów
CW	Fala ciągła
CWY	Zabezpieczenie wydłużonego startu

CPL	Current flight plan *(message type designator)*
CRC	Cyclic redundancy check
CRCO¤	Central route charges office
CRM	Collision risk model
CRP	Compulsory reporting point
CRZ	Cruise
CS	Cirrostratus
CS	Call sign
CS-ADR-DSN¤	Certification specifications for aerodromes design
CTA¤	Calculated time of arrival
CTA	Control area
CTAM	Climb to and maintain
CTC	Contact
CTL	Control
CTN	Caution
CTOT¤	Calculated take-off time
CTR	Control zone
CU	Cumulus
CUF	Cumuliform
CUST	Customs
CVR	Cockpit voice recorder
CW	Continuous wave
CWY	Clearway

D

D¤	Dzień *(w depeszach AUP/UUP)*
D	Zmniejszający się *(tendencja do zmiany RVR w ciągu poprzedzających 10 minut)*
D...	Strefa niebezpieczna *(oznacznik, po którym podaje się identyfikację)*
DA	Wysokość bezwzględna decyzji
DAAD¤	Dokument akceptujący odstępstwo i sposób jego usunięcia
D-ATIS†	Służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej *(wymawiane „DI-ATIS")*
dB¤	Decybel
DCD	Dupleks o dwóch kanałach

D

D¤	Day *(in AUP/UUP messages)*
D	Downward *(tendency in RVR during previous 10 minutes)*
D...	Danger area *(followed by identification)*
DA	Decision altitude
DAAD¤	Deviation acceptance and action document
D-ATIS†	Data link automatic terminal information service *(to be pronounced "DEE-ATIS")*
dB¤	Decibel
DCD	Double channel duplex

DCKG	Dokowanie
DCP	Podstawa odniesienia punktu przejścia/przecięcia
DCPC	Łączność bezpośrednia kontroler-pilot
DCS	Simpleks o dwóch kanałach
DCT	Bezpośrednie, na wprost *(w odniesieniu do zezwoleń dotyczących planu lotu i podejścia do lądowania)*
DE*	Od *(używany przed znakiem rozpoznawczym stacji wywołującej) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
DEC	Grudzień
DEG	Stopnie
DEP	Odlecieć *lub* odlot
DEP	Odlot *(oznacznik rodzaju depeszy)*
DEPO	Osadzanie
DER	Koniec rozporządzalnej drogi startowej
DES	Zniżać się do *lub* zniżanie do
DEST	Punkt docelowy
DETRESFA†	Faza niebezpieczeństwa
DEV	Dewiacja *lub* odchylający się
DF	Namierzanie kierunku
DFL¤	Poziom podziału
DFDR	Cyfrowy przyrząd rejestrujący dane lotu
DFTI	Odległość od wskaźnika punktu przyziemienia
DH	Wysokość względna decyzji
DIF	Rozszerzać się, rozpraszać się
DIST	Odległość
DIV	Zmieniać kierunek *lub* zmieniający kierunek
DLA	Opóźnienie *(oznacznik rodzaju depeszy)*
DLA	Opóźnienie *lub* opóźniony
DLIC	Możliwość uruchomienia linii przesyłania danych
DLY	Codziennie
DME‡	Radioodległościomierz
DMS¤	Stopnie, minuty, sekundy
DNG	Niebezpieczeństwo *lub* niebezpieczny
DOC¤	Dokument
DOF	Data wykonania lotu
DOM	Krajowy
DORSZ¤	Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych
DP	Temperatura punktu rosy
DPT	Głębokość
DR	Zliczanie

DCKG	Docking
DCP	Datum crossing point
DCPC	Direct controller-pilot communications
DCS	Double channel simplex
DCT	Direct *(in relation to flight plan clearances and type of approach)*
DE*	From *(used to precede the call sign of the calling station) (to be used in AFS as a procedure signal)*
DEC	December
DEG	Degrees
DEP	Depart *or* departure
DEP	Departure *(message type designator)*
DEPO	Deposition
DER	Departure end of the runway
DES	Descend to *or* descending to
DEST	Destination
DETRESFA†	Distress phase
DEV	Deviation *or* deviating
DF	Direction finding
DFL¤	Division flight level
DFDR	Digital flight data recorder
DFTI	Distance from touchdown indicator
DH	Decision height
DIF	Diffuse
DIST	Distance
DIV	Divert *or* diverting
DLA	Delay *(message type designator)*
DLA	Delay *or* delayed
DLIC	Data link initiation capability
DLY	Daily
DME‡	Distance measuring equipment
DMS¤	Degrees, minutes, seconds
DNG	Danger *or* dangerous
DOC¤	Document
DOF	Date of flight
DOM	Domestic
DORSZ¤	Armed Forces Operational Command
DP	Dew point temperature
DPT	Depth
DR	Dead reckoning
DR...	Low drifting *(followed by DU = dust, SA = sand or SN = snow)*
DRG	During
DS	Dust storm
DSB	Double sideband
DTAM	Descend to and maintain

DR...	Zamieć niska *(uzupełnione o DU = pył, SA = piasek lub SN = śnieg)*
DRG	Podczas
DS	Burza pyłowa
DSB	Podwójna wstęga boczna
DTAM	Zniż się do i utrzymuj
DTG	Grupa cyfr określająca datę i godzinę
DTG¤	Odległość do strefy przyziemienia
DTHR	Przesunięty próg drogi startowej
DTL¤	Dyżurny Technik Lotniska
DTRT	Pogarszać *(się) lub* pogarszający się
DTW	Koła w układzie podwójnego tandemu
DU	Pył
DUC	Gęste wysokie chmury
DUPE#	To jest duplikat depeszy *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
DUR	Czas trwania, trwanie
D-VOLMET	Linia przesyłania danych VOLMET
DVOR	VOR dopplerowski
DW	Podwójne koła
DZ	Mżawka

DTG	Date - time group
DTG¤	Distance -to-go
DTHR	Displaced runway threshold
DTL¤	Duty Aerodrome Technician
DTRT	Deteriorate *or* deteriorating
DTW	Dual tandem wheels
DU	Dust
DUC	Dense upper clouds
DUPE#	This is a duplicate message *(to be used in AFS as a procedure signal)*
DUR	Duration
D-VOLMET	Data link VOLMET
DVOR	Doppler VOR
DW	Dual wheels
DZ	Drizzle

E

E	Wschód *lub* wschodnia długość geograficzna
EAD¤	Europejska baza danych AIS
EASA¤	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
EAT	Spodziewany czas podejścia
EAUP¤	Europejski plan użytkowania przestrzeni powietrznej
EB	Na wschód
ECAC¤	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
EDA	Obszar różnicy wysokości
EDTO	Operacje o wydłużonym czasie dolotu do lotniska zapasowego
EEE#	Błąd *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
EET	Przewidywany czas przelotu
EFC	Oczekuj na następne zezwolenie
EFIS†	Elektroniczny system instrumentów lotu *(wymawiane „EI-FIS")*
EFTA¤	Europejskie Porozumienie o Wolnym Handlu
EGNOS†	Europejski satelitarny system wspomagania *(wymawiane „EGNOS")*
EHF	Fale milimetrowe (30 000 do 300 000 MHz)
EIBT¤	Przewidywany czas zaparkowania
ELBA†	Radiolatarnia ratunkowa-pokładowa
ELDT¤	Przewidywany czas lądowania

E

E	East *or* eastern longitude
EAD¤	European AIS database
EASA¤	European Union Aviation Safety Agency
EAT	Expected approach time
EAUP¤	European airspace use plan
EB	Eastbound
ECAC¤	European Civil Aviation Conference
EDA	Elevation differential area
EDTO	Extended diversion time operations
EEE#	Error *(to be used in AFS as a procedure signal)*
EET	Estimated elapsed time
EFC	Expect further clearance
EFIS†	Electronic flight instrument system *(to be pronounced "EE-FIS")*
EFTA¤	European Free Trade Association
EGNOS†	European geostationary navigation overlay service *(to be pronounced "EGG-NOS")*
EHF	Extremely high frequency (30 000 to 300 000 MHz)
EIBT¤	Estimated in-block time
ELBA†	Emergency location beacon-aircraft
ELDT¤	Estimated landing time
ELEV	Elevation *(altitude)*
ELR	Extra long range
ELT	Emergency locator transmitter

ELEV	Wzniesienie *(wysokość bezwzględna)*
ELR	Szczególnie duży zasięg
ELT	Nadajnik radiolatarni ratunkowej
EM	Emisja
EMBD	Wbudowane w inne warstwy zachmurzenia *(celem podania chmur cumulonimbus wbudowanych w warstwach innych chmur)*
EMERG	Stan zagrożenia
EN¤	Angielski
END	Punkt końcowy *(w odniesieniu do RVR)*
ENE	Wschodnio - północny wschód
ENG	Silnik
ENR	Na trasie
ENRC...	Mapa trasowa *(po którym podaje się nazwę/tytuł)*
EOBT	Przewidywany czas odblokowania
EPIRB¤	Radiopława do lokalizacji awarii
EPTR¤	Oznacznik systemowy dla strefy TRA
EPTS¤	Oznacznik systemowy dla strefy TSA
EQN	Szerokości geograficzne równikowe półkuli północnej
EQPT	Wyposażenie
EQS	Szerokości geograficzne równikowe półkuli południowej
ESE	Wschodnio-południowy wschód
EST	Przewidywać lub przewidywany lub przewidywanie *(oznacznik rodzaju depeszy)*
ETA*‡	Przewidywany czas przylotu lub przewidywany przylot
ETD‡	Przewidywany czas odlotu lub przewidywany odlot
ETO	Przewidywany czas przelotu nad znaczącym punktem nawigacyjnym
eTOD¤	Cyfrowy zbiór danych o przeszkodach
ETOT¤	Przewidywany czas startu
EUR RODEX	Europejska regionalna wymiana danych OPMET
EUUP¤	Uaktualniony europejski plan użytkowania przestrzeni powietrzne
EV	Każdy
EVS	Wzmocniony system wizyjny
EXC	Z wyjątkiem
EXER	Ćwiczenia *lub* wykonując ćwiczenia *lub* ćwiczyć
EXP	Spodziewać się *lub* spodziewany *lub* spodziewający się
EXTD	Rozciągać, wydłużać *lub* rozciągający się, wydłużający

EM	Emission
EMBD	Embedded in a layer *(to indicate cumulonimbus embedded in layers of other clouds)*
EMERG	Emergency
EN¤	English
END	Stop-end *(related to RVR)*
ENE	East-north-east
ENG	Engine
ENR	En-route
ENRC...	Enroute chart *(followed by name/ title)*
EOBT	Estimated off-block time
EPIRB¤	Emergency position - indicating radio beacon
EPTR¤	System identifier for TRA
EPTS¤	System identifier for TSA
EQN	Equatorial latitudes northern hemisphere
EQPT	Equipment
EQS	Equatorial latitudes southern hemisphere
ESE	East-south-east
EST	Estimate *or* estimated *or* estimation *(message type designator)*
ETA*‡	Estimated time of arrival or estimating arrival
ETD‡	Estimated time of departure or estimating departure
ETO	Estimated time over significant point
eTOD¤	Electronic terrain and obstacle data
ETOT¤	Estimated take-off time
EUR RODEX	European regional OPMET data exchange
EUUP¤	European updated airspace use plan
EV	Every
EVS	Enhanced vision system
EXC	Except
EXER	Exercises *or* exercising *or* exercise
EXP	Expect *or* expected *or* expecting
EXTD	Extend *or* extending *or* extended

F	
F	Stały, ustalony
FA	Kurs od wyznaczonej pozycji (fix) do wysokości bezwzględnej
FAC	Urządzenia, ułatwienia, udogodnienia
FDE¤	Detekcja błędu i wykluczenia błędu
FAF	Pozycja *(odniesienia)* rozpoczęcia podejścia końcowego
FAL	Ułatwienia w międzynarodowym transporcie lotniczym
FAP	Punkt rozpoczęcia podejścia końcowego
FAS	Segment podejścia końcowego
FATO	Strefa podejścia końcowego i startu
FAX	Transmisja faksowa
FBL	Słaby *(używa się do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, zakłóceń radiowych lub wyładowań statystycznych, np. FBL RA = słaby deszcz)*
FBZ¤	Przestrzeń buforowa na potrzeby walidowania planów lotu
FC	Trąba powietrzna *(tornado lub trąba wodna)*
FCST	Prognoza
FCT	Współczynnik tarcia
FDA¤	Strefa zrzutu paliwa
FDPS	System przetwarzania danych lotu
FEB	Luty
FEW	Mało, kilka
FG	Mgła
FIC	Ośrodek informacji powietrznej
FIR‡	Rejon informacji powietrznej
FIS	Służba informacji powietrznej
FISA	Zautomatyzowana służba informacji powietrznej
FL	Poziom lotu
FLD	Pole
FLG	Błyskowy
FLOS¤	Schemat kierunkowości dla poziomów lotu
FLR	Rakiety świetlne
FLS¤	Depesza zawieszająca wykonanie lotu
FLT	Lot
FLTCK	Sprawdzanie w locie
FLUC	Zmieniający się *lub* fluktuacja *lub* zmieniony
FLW	Następować/podążać za *lub* następujący/podążający za
FLY	Leć, lecieć *lub* lecąc, latanie
FM	Kurs od wyznaczonej pozycji (fix) do ręcznego zakończenia *(używany w kodowaniu danych nawigacyjnych)*
FM	Z, od

F	
F	Fixed
FA	Course from a fix to an altitude
FAC	Facilities
FDE¤	Fault detection and exclusion
FAF	Final approach fix
FAL	Facilitation of international air transport
FAP	Final approach point
FAS	Final approach segment
FATO	Final approach and take-off area
FAX	Facsimile transmission
FBL	Light *(used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain)*
FBZ¤	Flight plan buffer zone
FC	Funnel cloud *(tornado or water spout)*
FCST	Forecast
FCT	Friction coefficient
FDA¤	Fuel dropping area
FDPS	Flight data processing system
FEB	February
FEW	Few
FG	Fog
FIC	Flight information centre
FIR‡	Flight information region
FIS	Flight information service
FISA	Automated flight information service
FL	Flight level
FLD	Field
FLG	Flashing
FLOS¤	Flight level orientation scheme
FLR	Flares
FLS¤	Flight suspension message
FLT	Flight
FLTCK	Flight check
FLUC	Fluctuating *or* fluctuation *or* fluctuated
FLW	Follow(s) *or* following
FLY	Fly *or* flying
FM	Course from a fix to manual termination *(used in navigation database coding)*
FM	From
FM...	From *(followed by time weather change is forecast to begin)*
FMC	Flight management computer
FMP¤	Flow management position
FMS‡	Flight management system
FMU	Flow management unit
FNA	Final approach

FM...	Od *(uzupełnione o czas przewidywanej zmiany pogody)*
FMC	Komputer zarządzania lotem
FMP¤	Stanowisko zarządzania przepływem ruchu lotniczego
FMS‡	System zarządzania lotem
FMU	Organ zarządzania przepływem ruchu lotniczego
FNA	Podejście końcowe
FPAP	Punkt wyrównania ścieżki podejścia
FPL	Plan lotu
FPM	Stopy (stóp) na minutę
FPR	Planowana trasa lotu
FR	Pozostała ilość paliwa
FRA¤	Przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras
FREQ	Częstotliwość
FRI	Piątek
FRNG	Strzelanie
FRONT†	Front *(odnosi się do pogody)*
FROST†	Mróz *(używa się w ostrzeżeniach lotniskowych)*
FRQ	Częsty
FSL	Lądowanie z pełnym zatrzymaniem
FSS	Stacja służby powietrznej
FST	Pierwszy
FT	Stopy *(jednostka miary)*
FTE	Błąd techniczny w trakcie lotu
FTP	Punkt fikcyjnego progu
FTT	Techniczna tolerancja lotu
FU	Dym
FUA¤	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej
FZ	Marznący
FZDZ	Marznąca mżawka
FZFG	Marznąca mgła
FZLVL¤	Poziom izotermy zero
FZRA	Marznący deszcz

FPAP	Flight path alignment point
FPL	Flight plan
FPM	Feet per minute
FPR	Flight plan route
FR	Fuel remaining
FRA¤	Free route airspace
FREQ	Frequency
FRI	Friday
FRNG	Firing
FRONT†	Front *(relating to weather)*
FROST†	Frost *(used in aerodrome warnings)*
FRQ	Frequent
FSL	Full stop landing
FSS	Flight service station
FST	First
FT	Feet *(dimensional unit)*
FTE	Flight technical error
FTP	Fictitious threshold point
FTT	Flight technical tolerance
FU	Smoke
FUA¤	Flexible use of airspace
FZ	Freezing
FZDZ	Freezing drizzle
FZFG	Freezing fog
FZLVL¤	Freezing level
FZRA	Freezing rain

G	
G	Zielony
G...	Odchylenia od średniej prędkości wiatru/podmuchów wiatru *(po których podaje się liczby w METAR/SPECI i TAF)*
GA	Lotnictwo ogólne
GA	Nadawaj, wznów nadawanie *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
G/A	Ziemia-powietrze
G/A/G	Ziemia-powietrze i powietrze-ziemia
GAGAN†	Nawigacja wspomagana przez GPS i geostacjonarnego satelitę ziemi
GAIN	Przyrost prędkości powietrznej lub wiatru czołowego

G	
G	Green
G...	Variations from the mean wind speed (gusts) *(followed by figures in METAR/SPECI and TAF)*
GA	General aviation
GA	Go ahead, resume sending *(to be used in AFS as a procedure signal)*
G/A	Ground-to-air
G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
GAGAN†	GPS and geostationary earth orbit augmented navigation
GAIN	Airspeed or headwind gain
GAMET	Area forecast for low-level flights

GAMET	Prognoza dla obszaru, w którym są wykonywane loty na małych wysokościach
GARP	Punkt odniesienia azymutu GBAS
GAT¤	Ogólny ruch lotniczy *(wg zasad ICAO)*
GBAS†	System wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym *(wymawiane „DŻI-BAS")*
GCA‡	System podejścia do lądowania kontrolowanego z ziemi *lub* podejście do lądowania kontrolowane z ziemi
GEN	Ogólny
GEO	Geograficzny *lub* rzeczywisty
GES	Naziemna stacja lądowa
GLD	Szybowiec
GLONASS†	Globalny nawigacyjny system satelitarny *(wymawiane "GLONAS")*
GLS‡	System lądowania z wykorzystaniem GBAS
GMC...	Mapa ruchu naziemnego *(po którym podaje się nazwę/tytuł)*
GND	Teren, ziemia
GNDCK	Sprawdzanie na ziemi
GNSS‡	Globalny satelitarny system nawigacyjny
GOV	Rząd
GP	Ścieżka schodzenia
GPA	Kąt ścieżki schodzenia
GPIP	Punkt przechwycenia ścieżki zniżania
GPS‡	Globalny system pozycyjny
GPU	System zasilania naziemnego
GPWS‡	System ostrzegania przed bliskością powierzchni ziemi
GR	Grad
GRAS†	Regionalny system wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym *(wymawiane „GRAS")*
GRASS	Trawiaste pole wzlotów
GRF¤	Globalny format raportowania
GRIB	Dane meteorologiczne przetworzone w postać cyfrową w punktach siatki geograficznej, przedstawione w postaci dwójkowej *(lotniczy kod meteorologiczny)*
GRVL	Żwir
GS	Prędkość podróżna/prędkość względem ziemi
GS	Krupa lodowa *i/lub* śnieżna
GTS¤	Globalna sieć informacji meteorologicznych
GUND	Undulacja geoidy

GARP	GBAS azimuth reference point
GAT¤	General air traffic *(according to ICAO rules)*
GBAS†	Ground-based augmentation system *(to be pronounced "GEEBAS")*
GCA‡	Ground controlled approach system *or* ground controlled approach
GEN	General
GEO	Geographic *or* true
GES	Ground earth station
GLD	Glider
GLONASS†	Global navigation satellite system *(to be pronounced "GLONAS")*
GLS‡	GBAS landing system
GMC...	Ground movement chart *(followed by name/title)*
GND	Ground
GNDCK	Ground check
GNSS‡	Global navigation satellite system
GOV	Government
GP	Glide path
GPA	Glide path angle
GPIP	Glide path intercept point
GPS‡	Global positioning system
GPU	Ground power unit
GPWS‡	Ground proximity warning system
GR	Hail
GRAS†	Ground-based regional augmentation system *(to be pronounced "GRASS")*
GRASS	Grass landing area
GRF¤	Global reporting format
GRIB	Processed meteorological data in the form of grid point values expressed in binary form *(in aeronautical meteorological code)*
GRVL	Gravel
GS	Ground speed
GS	Small hail *and/or* snow pellets
GTS¤	Global telecommunication system
GUND	Geoid undulation

	H
H	Obszar wysokiego ciśnienia lub centrum wyżu

	H
H	High pressure area or the centre of high pressure

H...	Znamienna/znacząca/wysokość fali *(po której następują dane liczbowe METAR/SPECI)*
H24	Działanie służby przez całą dobę
HA	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do wysokości bezwzględnej
HAL¤	Alarm o przekroczeniu granicy poziomej
HAPI	Wskaźnik ścieżki podejścia dla śmigłowców
HBN	Latarnia ostrzegawcza
HCH	Wysokość przelotu nad lotniskiem śmigłowcowym
HDF	Radionamiernik wielkiej częstotliwości
HDG	Kurs
HEL	Śmigłowiec
HEMS¤	Śmigłowcowa służba ratownictwa medycznego
HF‡	Fale dekametrowe (3 000 do 30 000 kHz)
HF	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do wyznaczonej pozycji (fix)
HGT	Wysokość względna lub wysokość względna nad
HJ	Od wschodu do zachodu słońca
HLDG	Oczekiwanie
HLP	Lotnisko dla śmigłowców
HLS	Miejsce lądowania dla śmigłowców
HM	Oczekiwanie/dwa zakręty o 180° do ręcznego zakończenia
HN	Od zachodu do wschodu słońca
HNH	Duże szerokości geograficzne na półkuli północnej
HO	Służba czynna zgodnie z potrzebami operacyjnymi
HOL	Święto
HOSP	Statek powietrzny sanitarny
HPA	Hektopaskal
HR	Godziny
HRP	Punkt odniesienia lotniska śmigłowcowego
HS	Służba dostępna w czasie operacji rozkładowych
HSH	Duże szerokości geograficzne na półkuli południowej
HUD	Wyświetlacz przezierny
HUM	Humanitarny
HURCN	Nawałnica, huragan
HVDF	Radionamiernik wielkiej i bardzo wielkiej częstotliwości *(usytuowane w tym samym miejscu)*
HVY	Ciężki
HVY	Silny *(używany do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, np. HVY RA = silny deszcz)*

H...	Significant wave height *(followed by figures in METAR/SPECI)*
H24	Continuous day and night service
HA	Holding/racetrack to an altitude
HAL¤	Horizontal alarm limit
HAPI	Helicopter approach path indicator
HBN	Hazard beacon
HCH	Heliport crossing height
HDF	High frequency direction-finding station
HDG	Heading
HEL	Helicopter
HEMS¤	Helicopter emergency medical service
HF‡	High frequency (3 000 to 30 000 kHz)
HF	Holding/racetrack to a fix
HGT	Height or height above
HJ	Sunrise to sunset
HLDG	Holding
HLP	Heliport
HLS	Helicopter landing site
HM	Holding/racetrack to a manual termination
HN	Sunset to sunrise
HNH	High latitudes northern hemisphere
HO	Service available to meet operational requirements
HOL	Holiday
HOSP	Hospital aircraft
HPA	Hectopascal
HR	Hours
HRP	Heliport reference point
HS	Service available during hours of scheduled operations
HSH	High latitudes southern hemisphere
HUD	Head-up display
HUM	Humanitarian
HURCN	Hurricane
HVDF	High and very high frequency direction-finding stations *(at the same location)*
HVY	Heavy
HVY	Heavy *(used to indicate the intensity of weather phenomena, e.g. HVY RA = heavy rain)*
HX	No specific working hours
HYR	Higher
HZ	Haze
HZ	Hertz *(cycle per second)*

HX	Godziny pracy nieokreślone
HYR	Wyższy, wyżej
HZ	Zmętnienie
HZ	Herc *(okres na sekundę)*

I	
IAC...	Mapa podejścia według wskazań przyrządów *(po którym podaje się nazwę/tytuł)*
IAF	Pozycja (odniesienie) rozpoczęcia podejścia początkowego
IAO	W chmurach i poza chmurami
IAP	Procedura podejścia według wskazań przyrządów
IAR	Skrzyżowanie tras lotniczych
IAS	Prędkość przyrządowa
IATA¤	Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego
IBN	Latarnia identyfikacyjna
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
ICE	Oblodzenie
ID	Oznacznik *lub* identyfikować
IDENT†	Identyfikacja
IE¤	Zwolniony
IF	Pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego
IFF	Rozpoznawanie czy statek powietrzny jest statkiem swoim czy obcym
IFPS¤	System wstępnego przetwarzania planów lotu
IFPU¤	Komórka wstępnego przetwarzania planów lotu
IFPZ¤	Strefa IFPS
IFR‡	Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
IGA	Międzynarodowe lotnictwo ogólne
ILS‡	System lądowania według wskazań przyrządów
IM	Marker wewnętrzny
IMC‡	Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów
IMG	Przedstawicielstwo urzędu imigracyjnego
IMGW¤	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
IMI*	Pytajnik *(znak zapytania) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
IMPR	Polepszyć *lub* polepsza się
IMT	Natychmiastowy *lub* natychmiast
INA	Podejście początkowe
INBD	Przybywający, przylatujący
INC	W chmurach
INCERFA†	Faza niepewności
INCORP	Wprowadzone do
INFO†	Informacja

I	
IAC...	Instrument approach chart *(followed by name/title)*
IAF	Initial approach fix
IAO	In and out of clouds
IAP	Instrument approach procedure
IAR	Intersection of air routes
IAS	Indicated airspeed
IATA¤	International Air Transport Association
IBN	Identification beacon
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICE	Icing
ID	Identifier *or* identify
IDENT†	Identification
IE¤	Exempted
IF	Intermediate approach fix
IFF	Identification friend/foe
IFPS¤	Initial flight plan processing system
IFPU¤	Flight plan initial processing unit
IFPZ¤	IFPS zone
IFR‡	Instrument flight rules
IGA	International general aviation
ILS‡	Instrument landing system
IM	Inner marker
IMC‡	Instrument meteorological conditions
IMG	Immigration
IMGW¤	Institute of Meteorology and Water Management
IMI*	Interrogation sign *(question mark) (to be used in AFS as a procedure signal)*
IMPR	Improve *or* improving
IMT	Immediate *or* immediately
INA	Initial approach
INBD	Inbound
INC	In cloud
INCERFA†	Uncertainty phase
INCORP	Incorporated
INFO†	Information
INOP	Inoperative
INP	If not possible
INPR	In progress
INS	Inertial navigation system
INSTL	Install or installed or installation
INSTR	Instrument

INOP	Nieczynny	**INT**	Intersection
INP	Jeżeli nie jest możliwe	**INTL**	International
INPR	W toku	**INTRG**	Interrogator
INS	Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny	**INTRP**	Interrupt *or* interruption *or* interrupted
INSTL	Instalować lub zainstalowany lub instalacja	**INTSF**	Intensify *or* intensifying
		INTST	Intensity
INSTR	Przyrząd, instrument	**IR**	Ice on runway
INT	Skrzyżowanie, przecięcie się	**IRS**	Inertial reference system
INTL	Międzynarodowy	**ISA**	International standard atmosphere
INTRG	Urządzenie zapytujące	**ISB**	Independent sideband
INTRP	Przerywać *lub* przerwa *lub* przerwany	**ISO¤**	International Organization for Standardization
INTSF	Wzmagać się *lub* wzmagający się	**ISOL**	Isolated
INTST	Natężenie	**IWB¤**	Integrated Web Briefing
IR	Droga startowa oblodzona		
IRS	Bezwładnościowy system odniesienia		
ISA	Międzynarodowa atmosfera wzorcowa		
ISB	Niezależna wstęga boczna		
ISO¤	Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna		
ISOL	Izolowany, separowany, wydzielony		
IWB¤	Narzędzie integrujące dostęp do danych lotniczych niezbędnych do przygotowania się do lotu		
	J		**J**
JAA¤	Zrzeszenie Władz Lotniczych	**JAA¤**	Joint Aviation Authorities
JAN	Styczeń	**JAN**	January
JTST	Prąd strumieniowy	**JTST**	Jet stream
JUL	Lipiec	**JUL**	July
JUN	Czerwiec	**JUN**	June
	K		**K**
KG	Kilogramy	**KG**	Kilograms
KHZ	Kiloherc	**KHZ**	Kilohertz
KIAS	Prędkość przyrządowa w węzłach	**KIAS**	Knots indicated airspeed
KM	Kilometry	**KM**	Kilometres
KMH	Kilometry na godzinę	**KMH**	Kilometres per hour
KPA	Kilopaskal	**KPA**	Kilopascal
KT	Węzły	**KT**	Knots
KW	Kilowaty	**KW**	Kilowatts
	L		**L**
...L	Lewa *(poprzedzone numerem oznaczenia drogi startowej w celu identyfikacji równoległej drogi startowej)*	**...L**	Left *(preceded by runway designation number to identify a parallel runway)*
		L	Litre
L	Litr	**L**	Locator
L	Lokator	**L**	Low pressure area or the centre of low pressure
L	Obszar niskiego ciśnienia lub centrum niżu	**LAM**	Logical acknowledgement *(message type designator)*
LAM	Potwierdzenie logiczne *(oznacznik rodzaju depeszy)*	**LAN**	Inland
LAN	Śródlądowy	**LAT**	Latitude
LAT	Szerokość geograficzna		

LCA	Lokalny *lub* lokalnie, *lub* położenie, *lub* położony/ usytuowany
LCM¤	Depesza dotycząca późnych zmian
LDA	Rozporządzalna długość lądowania
LDAH	Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowców
LDG	Lądowanie
LDI	Wskaźnik kierunku lądowania
LEN	Długość
LF	Mała częstotliwość (30 do 300 kHz)
LFU¤	Późny składający i późno uzupełniany (plan lotu)
LGT	Światło *lub* oświetlenie
LGTD	Oświetlony
LIH	Duże natężenie światła
LIL	Małe natężenie światła
LIM	Średnie natężenie światła
LINE	Linia *(używa się w SIGMET)*
LM	Lokator środkowy
LMT	Średni czas lokalny
LNAV†	Nawigacja boczna *(wymawiane „EL-NAW")*
LNG	Wydłużone *(używane do określenia pożądanego lub wymaganego rodzaju podejścia do lądowania)*
LO	Lokator zewnętrzny
LoA¤	Porozumienie o współpracy
LOC	Radiolatarnia kierunku
LONG	Długość geograficzna
LORAN†	System nawigacji lotniczej dalekiego zasięgu LORAN
LOSS	Spadek prędkości powietrznej *lub* wiatru czołowego
LPV	Dokładność radiolatarni kierunku z prowadzeniem pionowym
LR	Ostatnią depeszą odebraną przeze mnie była... *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
LRG	Duży zasięg
LS	Ostatnią depeszą nadaną przeze mnie była... *lub* Ostatnią depeszą była...*(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
LSU¤	Brzegowa stacja ratownicza
LTA	Dolny rejon kontrolowany
LTD	Ograniczony
LTMA¤	Dolny rejon kontrolowany lotniska *lub* węzła lotnisk
LTP	Punkt progu do lądowania
LTV¤	Wartości progu obciążenia
LV	Słaby i zmienny *(dotyczy wiatru)*
LVE	Opuszczać *lub* opuszczanie
LVL	Poziom
LVP	Procedury przy ograniczonej widoczności

LCA	Local *or* locally *or* location *or* located
LCM¤	Late change massage
LDA	Landing distance available
LDAH	Landing distance available, helicopter
LDG	Landing
LDI	Landing direction Indicator
LEN	Length
LF	Low frequency (30 to 300 kHz)
LFU¤	Late filer and late updater
LGT	Light *or* lighting
LGTD	Lighted
LIH	Light intensity high
LIL	Light intensity low
LIM	Light intensity medium
LINE	Line *(used in SIGMET)*
LM	Locator, middle
LMT	Local mean time
LNAV†	Lateral navigation *(to be pronounced "EL-NAV")*
LNG	Long *(used to indicate the type of approach desired or required)*
LO	Locator, outer
LoA¤	Letter of agreement
LOC	Localizer
LONG	Longitude
LORAN†	LORAN *(long range air navigation system)*
LOSS	Airspeed *or* headwind loss
LPV	Localizer performance with vertical guidance
LR	Last message received by me was... *(to be used in AFS as a procedure signal)*
LRG	Long range
LS	Last message sent by me was... or Last message was... *(to be used in AFS as a procedure signal)*
LSU¤	Landing System Unit
LTA	Lower control area
LTD	Limited
LTMA¤	Lower terminal control area
LTP	Landing threshold point
LTV¤	Load threshold values
LV	Light and variable *(related to wind)*
LVE	Leave *or* leaving
LVL	Level
LVP	Low visibility procedures
LVTO¤	Low visibility take-off
LYR	Layer *or* layered

LVTO¤	Start przy ograniczonej widzialności
LYR	Warstwa *lub* warstwami

M

...M	Metry *(poprzedzone cyframi)*
M...	Liczba Macha *(po której podaje się cyfry)*
M...	Minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej *(po którym podaje się cyfry w METAR/SPECI)*
MAA	Maksymalna zatwierdzona wysokość bezwzględna
MAF¤	Punkt w nieudanym podejściu
MAG	Magnetyczny
MAHF	Pozycja (fix) rozpoczęcia oczekiwania po nieudanym podejściu
MAN¤	Depesza ręcznego poprawiania (planu lotu)
MAINT	Utrzymanie, konserwacja
MAP	Mapy lotnicze
MAPT	Punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu
MAR	Na morzu
MAR	Marzec
MATF	Pozycja *(fix)* rozpoczęcia zakrętu po nieudanym podejściu
MAX	Maksimum
MAY	Maj
MBST	Podmuchy
MCA	Minimalna wysokość bezwzględna przelotu
MCTR	Strefa kontrolowana lotniska wojskowego
MCW	Fala ciągła modulowana
MDA	Minimalna wysokość bezwzględna zniżania
MDF	Radionamiernik średniej częstotliwości
MDH	Minimalna wysokość względna zniżania
MDI¤	Minimalny odstęp w odlocie
MEA	Minimalna wysokość bezwzględna na trasie
MEDEVAC	Lot w celu ewakuacji medycznej
MEHT	Minimalna wysokość wzrokowa nad progiem *(dla wizualnego systemu wskazującego ścieżkę schodzenia)*
MET†	Meteorologiczny lub meteorologia
METAR†	Lotniskowy regularny komunikat meteorologiczny *(w kodzie meteorologicznym)*
MET REPORT	Lokalny regularny komunikat meteorologiczny *(redagowany tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów)*
MF	Średnia częstotliwość (300 do 3 000 kHz)

M

...M	Metres *(preceded by figures)*
M...	Mach number *(followed by figures)*
M...	Minimum value of runway visual range *(followed by figures in METAR/SPECI)*
MAA	Maximum authorized altitude
MAF¤	Missed approach fix
MAG	Magnetic
MAHF	Missed approach holding fix
MAN¤	Manual
MAINT	Maintenance
MAP	Aeronautical maps and charts
MAPT	Missed approach point
MAR	At sea
MAR	March
MATF	Missed approach turning fix
MAX	Maximum
MAY	May
MBST	Microburst
MCA	Minimum crossing altitude
MCTR	Military control zone
MCW	Modulated continuous wave
MDA	Minimum descent altitude
MDF	Medium frequency direction-finding station
MDH	Minimum descent height
MDI¤	Minimum departure interval
MEA	Minimum en-route altitude
MEDEVAC	Medical evacuation flight
MEHT	Minimum eye height over threshold *(for visual approach slope indicator system)*
MET†	Meteorological or meteorology
METAR†	Aerodrome routine meteorological report *(in meteorological code)*
MET REPORT	Local routine meteorological report *(in abbreviated plain language)*
MF	Medium frequency (300 to 3 000 kHz)
MFPA¤	Mandatory flight plan area
MHA	Minimum holding altitude
MHDF	Medium and high frequency direction-finding stations *(at the same location)*
MHVDF	Medium, high and very high frequency direction-finding stations *(at the same location)*
MHZ	Megahertz
MID	Mid-point *(related to RVR)*
MIFG	Shallow fog
MIL	Military
MIN*	Minutes

MFPA¤	obszar obowiązkowego składania planu lotu (FPL)
MHA	Minimalna wysokość oczekiwania
MHDF	Radionamierniki średniej i wielkiej częstotliwości *(usytuowane w tym samym miejscu)*
MHVDF	Radionamierniki średniej, wielkiej i bardzo wielkiej częstotliwości *(usytuowane w tym samym miejscu)*
MHZ	Megaherc
MID	Punkt środkowy *(dotyczy RVR)*
MIFG	Mgła przyziemna
MIL	Wojskowy
MIN*	Minuty
MIS	Brak... *(identyfikacja transmisji) (używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
MKR	Marker
MLS‡	Mikrofalowy system lądowania
MM	Marker środkowy
MNH	Średnie szerokości geograficzne półkuli północnej
MNM	Minimum
MNPS	Specyfikacje minimalnych osiągów nawigacyjnych
MNT	Monitor *lub* monitorowanie *lub* monitorowane
MNTN	Utrzymywać
MOA	Wojskowa strefa operacyjna
MOC	Minimalne przewyższenie nad przeszkodami *(wymagane)*
MOCA	Minimalna wysokość bezwzględna zapewniająca przewyższenie nad przeszkodami *(wymagane)*
MOD	Umiarkowany *(używa się do określenia intensywności zjawisk atmosferycznych, zakłóceń radiowych lub wyładowań statycznych, np. MODRA = umiarkowany deszcz)*
MON	Nad górami
MON	Poniedziałek
MOPS†	Standardy minimalnych osiągów operacyjnych
MOV	Poruszać się *lub* poruszający się *lub* ruch
MPS	Metry na sekundę
MRA	Minimalna wysokość bezwzględna odbioru
MRCC¤	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne
MRG	Średni zasięg
MRP	Punkt meldowania ATS/MET
MRT¤	Trasa lotnictwa wojskowego
MRU¤	Górska grupa ratownicza
MS	Minus

MIS	Missing...*(transmission identification) (to be used in AFS as a procedure signal)*
MKR	Marker radio beacon
MLS‡	Microwave landing system
MM	Middle marker
MNH	Middle latitudes northern hemisphere
MNM	Minimum
MNPS	Minimum navigation performance specifications
MNT	Monitor *or* monitoring *or* monitored
MNTN	Maintain
MOA	Military operating area
MOC	Minimum obstacle clearance *(required)*
MOCA	Minimum obstacle clearance altitude *(required)*
MOD	Moderate *(used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. MODRA = moderate rain)*
MON	Above mountains
MON	Monday
MOPS†	Minimum operational performance standards
MOV	Move *or* moving *or* movement
MPS	Metres per second
MRA	Minimum reception altitude
MRCC¤	Maritime rescue coordination centre
MRG	Medium range
MRP	ATS/MET reporting point
MRT¤	Military route
MRU¤	Mountain rescue unit
MS	Minus
MSA	Minimum sector altitude
MSAS†	Multifunctional transport satellite (MTSAT) satellite-based augmentation system *(to be pronounced "EM-SAS")*
MSAW	Minimum safe altitude warning
MSG	Message
MSH	Middle latitudes southern hemisphere
MSL	Mean sea level
MSR#	Message... *(transmission identification)* has been misrouted *(to be used in AFS as a procedure signal)*
MSSR	Monopulse secondary surveillance radar
MRVA¤	Minimum radar vectoring altitude
MT	Mountain

MSA	Minimalna sektorowa wysokość bezwzględna
MSAS†	Wielofunkcyjny satelitarny system wspomagania *(wymawiane „EM-SAS")*
MSAW	Ostrzeżenie o minimalnej bezpiecznej wysokości/o zbyt niskiej wysokości *(statku powietrznego)*
MSG	Depesza
MSH	Średnie szerokości geograficzne półkuli południowej
MSL	Średni poziom morza
MSR#	Depesza... *(identyfikacja transmisji)* błędnie skierowana *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
MSSR	Monoimpulsowy wtórny radar dozorowania
MRVA¤	Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania radarowego
MT	Góra
MTOM	Maksymalna masa statku powietrznego
MTOW¤	Maksymalny ciężar do startu
MTMA¤	Rejon kontrolowany lotniska wojskowego *lub* węzła lotnisk wojskowych
MTTT¤	Minimalny czas obsługi naziemnej
MTU	Metryczne jednostki miar
MTW	Fale górskie
MVA¤	Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania
MVDF	Radionamiernik średniej i bardzo wielkiej częstotliwości *(usytuowane w tym samym miejscu)*
MWO	Biuro nadzoru meteorologicznego
MX	Różne rodzaje oblodzenia *(białe i przezroczyste)*

N

N	Północ lub północna szerokość geograficzna
N	Brak wyraźnej tendencji *(dla RVR w ciągu poprzedzających 10 minut)*
NADP	Procedura zmniejszania uciążliwości hałasu przy odlocie
NASC†	Państwowy ośrodek systemu AIS
NAT	Północny Atlantyk
NAV	Nawigacja
NAVAID	Pomoc nawigacyjna
NB	Na północ
NBFR	Nie przed
NC	Bez zmian
NCD	Brak chmur *(używane w automatycznych METAR/SPECI)*
NDB‡	Radiolatarnia bezkierunkowa
NDV	Zmiany kierunku niedostępne *(używane w automatycznych METAR/SPECI)*

MTOM	Maximum take-off mass
MTOW¤	Maximum take-off weight
MTMA¤	Military terminal control area
MTTT¤	Minimum turnaround time
MTU	Metric units
MTW	Mountain waves
MVA¤	Minimum vectoring altitude
MVDF	Medium and very high frequency direction-finding stations *(at the same location)*
MWO	Meteorological watch office
MX	Mixed type of ice formation *(white and clear)*

N

N	North or northern latitude
N	No distinct tendency *(in RVR during previous 10 minutes)*
NADP	Noise abatement departure procedure
NASC†	National AIS system centre
NAT	North Atlantic
NAV	Navigation
NAVAID	Navigation aid
NB	Northbound
NBFR	Not before
NC	No change
NCD	No cloud detected *(used in automated METAR/SPECI)*
NDB‡	Non-directional radio beacon
NDV	No directional variations available (used *in automated METAR/SPECI)*
NE	North-east

NE	Północny wschód
NEB	Na północny wschód
NEG	Nie *lub* przeczenie *lub* zezwolenia nie udzielono *lub* nieprawidłowo
NGT	Noc
NIL*†	Nic lub nie mam dla was nic do nadania
NM	Mile morskie
NM¤	Zarządzający siecią
NML	Normalny
NMOC¤	Centrum operacyjne zarządzającego siecią
NMU¤	Organ zarządzania siecią
NN	Nieznany
NNE	Północno-północny wschód
NNW	Północno-północny zachód
NO	Nie (odmowa) *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
NOF	Międzynarodowe Biuro NOTAM
NONSTD	Niestandardowy
NOP¤	Plan operacji sieciowych
NOSIG†	Bez istotnych zmian *(używa się w prognozach do lądowania typu trend)*
NOTAM†	Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
NOTAMC	NOTAM kasujący
NOTAMN	Nowy NOTAM
NOTAMR	NOTAM zastępujący
NOV	Listopad
NOZ‡	Strefa normalnych operacji
NPA	Podejście nieprecyzyjne
NPZ¤	Rejon, w którym występują ograniczenia w planowaniu lotów
NR	Numer, liczba
NRH	Odpowiedzi nie odebrano
NS	Nimbostratus
NSC	Bez istotnych chmur
NSE	Błąd systemu nawigacji lotniczej
NSW	Bez istotnych zjawisk pogody
NTL	Państwowy, narodowy
NTZ‡	Nieprzekraczalna strefa
NW	Północny zachód
NWB	Na północny zachód
NXT	Następny

O

O¤	Pomarańczowy

NEB	North-eastbound
NEG	No *or* negative *or* permission not granted *or* that is not correct
NGT	Night
NIL*†	None or I have nothing to send to you
NM	Nautical miles
NM¤	Network Manager
NML	Normal
NMOC¤	Network Manager Operations Centre
NMU¤	Netwok Manager's Unit
NN	No name, unnamed
NNE	North-north-east
NNW	North-north-west
NO	No (negative) *(to be used in AFS as a procedure signal)*
NOF	International NOTAM office
NONSTD	Non-standard
NOP¤	Network operations plan
NOSIG†	No significant change *(used in trend-type landing forecasts)*
NOTAM†	Notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations
NOTAMC	Cancelling NOTAM
NOTAMN	New NOTAM
NOTAMR	Replacing NOTAM
NOV	November
NOZ‡	Normal operating zone
NPA	Non-precision approach
NPZ¤	Non-standard planning zone
NR	Number
NRH	No reply heard
NS	Nimbostratus
NSC	Nil significant cloud
NSE	Navigation system error
NSW	Nil significant weather
NTL	National
NTZ‡	No transgression zone
NW	North-west
NWB	North-westbound
NXT	Next

O

O¤	Orange
OAC	Oceanic area control centre

OAC	Oceaniczny ośrodek kontroli obszaru
OAS	Powierzchnia oceny przeszkód
OAT¤	Operacyjny ruch lotniczy
OBS	Obserwować *lub* zaobserwowany *lub* obserwacja
OBSC	Zaciemnić *lub* zaciemniony *lub* zaciemnienie, zaciemniający
OBST	Przeszkoda
OCA	Wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami
OCA	Oceaniczny obszar kontrolowany
OCC	Przerywane *(światło)*, błyskowe *(światła)*
OCH	Wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami
OCNL	Nieregularny *lub* nieregularnie
OCS	Powierzchnia pionowego zabezpieczenia przelotu nad przeszkodami
OCT	Październik
OFZ	Strefa wolna od przeszkód
OGN	Rozpoczynać *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
OHD	Nad
OIS	Powierzchnia identyfikacji przeszkód
OK*	Zgadzamy się lub To jest poprawne *(używany w AFS jako sygnał proceduralny)*
OLDI†	Wymiana danych w czasie rzeczywistym
OLS¤	Powierzchnie ograniczające przeszkody
OM	Marker zewnętrzny
OPA	Oblodzenie porowate
OPC	Wskazana kontrola jest kontrolą operacyjną
OPMET†	Operacyjne meteorologiczne *(informacje)*
OPN	Otwierać *lub* otwarcie, otwierający *lub* otwarty
OPR	Operator, użytkownik *lub* działać *lub* działający *lub* użytkowany *lub* czynny
OPS†	Operacje
O/R	Na żądanie
ORD	Polecenie
ORM¤	Operacyjna depesza odpowiedzi
OSV	Oceaniczna stacja okrętowa
OTP	Na szczycie, na wierzchu
OTS	Zorganizowany system linii dróg
OUBD	Wylatujący
OVC	Zachmurzenie całkowite

OAS	Obstacle assessment surface
OAT¤	Operational air traffic
OBS	Observe *or* observed *or* observation
OBSC	Obscure *or* obscured *or* obscuring
OBST	Obstacle
OCA	Obstacle clearance altitude
OCA	Oceanic control area
OCC	Occulting *(light)*
OCH	Obstacle clearance height
OCNL	Occasional *or* occasionally
OCS	Obstacle clearance surface
OCT	October
OFZ	Obstacle free zone
OGN	Originate *(to be used in AFS as a procedure signal)*
OHD	Overhead
OIS	Obstacle identification surface
OK*	We agree or It is correct *(to be used in AFS as a procedure signal)*
OLDI†	On-line data interchange
OLS¤	Obstacle limitation surface
OM	Outer marker
OPA	Opaque, white type of ice formation
OPC	Control indicated is operational control
OPMET†	Operational meteorological *(information)*
OPN	Open *or* opening *or* opened
OPR	Operator *or* operate *or* operative *or* operating or operational
OPS†	Operations
O/R	On request
ORD	Order
ORM¤	Operational reply message
OSV	Ocean station vessel
OTP	On top
OTS	Organized track system
OUBD	Outbound
OVC	Overcast

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
ŚWIDWIN	EPSN**	534726N 0154935E	
ŚWIEBODZICE	EPWC*	505257N 0161909E	
ŚWILCZA	EPCY*	500339N 0215522E	
TELEŚNICA	EPTL*	492238N 0223035E	
TOMASZÓW MAZOWIECKI	EPTM**	513504N 0200550E	
TORUŃ	EPTO*	530145N 0183245E	
TRZEBICZ NOWY	EPTN*	524759N 0154750E	
TUBĄDZIN	EPCT*	513857N 0183344E	
TURBIA k/Stalowej Woli	EPST*	503735N 0215956E	
ULIM	EPGU*	524136N 0151259E	
WARSZAWA - BABICE	EPBC	521609N 0205426E	
WARSZAWA - FERRARI	EPFR*	520849N 0205913E	
WARSZAWA - RADOM	EPRA*	512320N 0211242E	
WARSZAWA/Modlin	EPMO	522704N 0203907E	
WATOROWO	EPWT*	531755N 0182451E	
WIĄZOWNA	EPSB*	521056N 0211721E	
WICKO MORSKIE	EPWI*	543312N 0163715E	
WIECHLICE - PAŁAC	EPWH*	513354N 0153528E	
WIELKIE LNISKA	EPWL*	532829N 0185029E	
WILCZE LASKI	EPVL*	533540N 0164324E	
WINNICA BENEDYKTYŃSKA	EPWB*	501123N 0195327E	
WIŚNIEW	EPWJ*	520456N 0221510E	
WIŚNIOWSKI Sp. z o.o. S.K.A	EPFW*	494015N 0204106E	+48-18-447-7113
WITKÓW	EPDS*	504746N 0160655E	
WOŁOMIN DJCHEM	EPDJ*	522143N 0211558E	
WROCŁAW/Strachowice	EPWR*	510610N 0165309E	
ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY	EPSZ*	511326N 0215144E	
ZAMOŚĆ	EPZA*	504203N 0231217E	
ZATOR	EPZT*	495736N 0192413E	
ZAWISZYN	EPZW*	541641N 0223216E	
ZBOROWO	EPZB*	522159N 0163754E	
ZDZIAR - ŁOPATKI	EPZL*	523808N 0200413E	
ZIELEŃ	EPZI*	531119N 0185741E	
ZIELONA GÓRA/Babimost	EPZG*	520819N 0154755E	
ZŁOCZEW - KONOPNICA	EPZK*	512138N 0184921E	
ZPUE WŁOSZCZOWA	EPWO*	505048N 0195920E	
ŻAGAŃ	EPZN*	513736N 0152419E	
ŻAR k/Żywca	EPZR*	494616N 0191307E	
ŻERNIKI	EPZE*	521921N 0170227E	

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
EPTT*	BP RZESZÓW	500004N 0220336E	
EPTY*	REX - AUTO	500359N 0215548E	
EPUL*	HORIZON AIR UŁĘŻ	513654N 0220513E	
EPVA*	EVAIR/Roszczep	522609N 0211949E	+48-22-308-0565
EPVK*	KARLINO	540353N 0154846E	
EPVL*	WILCZE LASKI	533540N 0164324E	
EPVO*	HELIPORT - DĄBRÓWKI	500726N 0221440E	
EPWA*	CHOPINA W WARSZAWIE	520957N 0205802E	
EPWB*	WINNICA BENEDYKTYŃSKA	501123N 0195327E	
EPWC*	ŚWIEBODZICE	505257N 0161909E	
EPWE*	SZPROTAWA - WIECHLICE	513339N 0153506E	
EPWH*	WIECHLICE - PAŁAC	513354N 0153528E	
EPWI*	WICKO MORSKIE	543312N 0163715E	
EPWJ*	WIŚNIEW	520456N 0221510E	
EPWK*	KRUSZYN k/Włocławka	523505N 0190056E	
EPWL*	WIELKIE LNISKA	532829N 0185029E	
EPWM*	MOŚCISKA BC&O	521706N 0205207E	
EPWO*	ZPUE WŁOSZCZOWA	505048N 0195920E	
EPWP*	PZZ PIŁA	530822N 0164645E	
EPWR*	WROCŁAW/Strachowice	510610N 0165309E	
EPWS*	SZYMANÓW	511221N 0165953E	
EPWT*	WATOROWO	531755N 0182451E	
EPWW	WARSZAWA FIR/ACC		
EPXM*	MIELNO	541535N 0160357E	
EPXO*	LAKTOPOL - ŁOSICE	521303N 0224258E	+48-83-357-2251
EPZA*	ZAMOŚĆ	504203N 0231217E	
EPZB*	ZBOROWO	522159N 0163754E	
EPZD*	KOZIEGŁOWY ZD	522627N 0170007E	
EPZE*	ŻERNIKI	521921N 0170227E	
EPZG*	ZIELONA GÓRA/Babimost	520819N 0154755E	
EPZI*	ZIELEŃ	531119N 0185741E	
EPZK*	ZŁOCZEW - KONOPNICA	512138N 0184921E	
EPZL*	ZDZIAR - ŁOPATKI	523808N 0200413E	
EPZN*	ŻAGAŃ	513736N 0152419E	
EPZP*	PRZYLEP k/Zielonej Góry	515847N 0152751E	
EPZR*	ŻAR k/Żywca	494616N 0191307E	
EPZT*	ZATOR	495736N 0192413E	
EPZW*	ZAWISZYN	541641N 0223216E	

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

** Wojskowa stacja MET./Military MET Station.

GEN 2.5 WYKAZ POMOCY RADIONAWIGACYJNYCH

GEN 2.5 LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS

IDENTYFIKATOR ID	NAZWA STACJI STATION NAME	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
BIA*	LEGNICA	DME	E
BYZ	BYDGOSZCZ	DVOR/DME	AE
CMP	CZEMPIŃ	DVOR/DME	E
CZA	CZAPLINEK	DME	E
DAR	DARŁOWO	DVOR/DME	E
DIA	DZIAŁYŃ	DME	E
DRE	DREZDENKO	DME	E
GZD	GDAŃSK	DVOR/DME	AE
IGDA	GDAŃSK LECH WALESA	ILS/DME RWY 29	A
IKTO	KATOWICE - PYRZOWICE	ILS/DME RWY 26	A
IMDX*	WARSZAWA/MODLIN	ILS/DME RWY 08	A
IRDM	WARSZAWA - RADOM	ILS/DME RWY 25	A
ISWI	LUBLIN	ILS/DME RWY 25	A
IZB	IZBICA	DME	E
IZGA	ZIELONA GÓRA/BABIMOST	ILS/DME RWY 24	A
JED	JĘDRZEJÓW	DME	E
KAK	KRAKÓW BALICE	DVOR/DME	AE
KAX	KATOWICE/PYRZOWICE	DVOR/DME	AE
KMI	KMIECIN	DME	E
KRN	KARNICE	DME	E
KRW	KRAKÓW/BALICE	ILS/DME RWY 25	A
LAW	POZNAŃ/ŁAWICA	DVOR/DME	AE
LIN	LININ	DME	E
LOD	ŁÓDŹ	ILS/DME RWY 25	A
LOZ	WIĄCZYŃ DOLNY	DVOR/DME	AE
MOL	WARSZAWA/MODLIN	DVOR/DME	AE
MRA	MRĄGOWO	DVOR/DME	E
NTA	NOWY TARG	DME	E
OKC	WARSZAWA/OKĘCIE	DVOR/DME	AE
OLX	OLESNO	DME	E
OST	OSTASZE	DME	E
OSY	OLSZTYN	DME	E
PCK	PŁOCK	DME	E
POZ	POZNAŃ/ŁAWICA	ILS/DME RWY 28	A
PSZ	PSZCZYNA	DME	E
RDO	RADOM	DVOR/DME	AE
RSW	ŁUKAWIEC	DVOR/DME	AE
RUD	SKUPOWO	DVOR/DME	E
RZW	RZESZÓW - JASIONKA	ILS/DME RWY 27	A
SCE	SZCZECIN/GOLENIÓW	DVOR/DME	AE
SIE	SIEDLCE	DVOR/DME	E
SUW	SUWAŁKI	DVOR/DME	E
SWI	ŚWIDNIK	DVOR/DME	AE
SYN	SZYMANY	DVOR/DME	AE
SZC	SZCZECIN	ILS/DME RWY 31	A

IDENTYFIKATOR ID	NAZWA STACJI STATION NAME	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
SZY	OLSZTYN - MAZURY	ILS/DME RWY 01	A
TBN	GŁUCHÓW GÓRNY	DME	E
TZE	TRZEBIELINO	DME	E
WA	WARSAW CHOPIN AIRPORT (RWY33)	ILS/DME RWY 33	A
WAR	ZABORÓWEK	DVOR/DME	AE
WAS	WARSAW CHOPIN AIRPORT (RWY11)	ILS/DME RWY 11	A
WCL	WROCŁAW/STRACHOWICE	DVOR/DME	AE
WIC	WICKO	DME	E
WIE	WIELUŃ	DME	E
WRO	WROCŁAW/STRACHOWICE	ILS/DME RWY 29	A
ZLG	ZIELONA GÓRA/BABIMOST	DVOR/DME	AE

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
BYDGOSZCZ	BYZ	DVOR/DME	AE
CZAPLINEK	CZA	DME	E
CZEMPIŃ	CMP	DVOR/DME	E
DARŁOWO	DAR	DVOR/DME	E
DREZDENKO	DRE	DME	E
DZIAŁYŃ	DIA	DME	E
GDAŃSK	GZD	DVOR/DME	AE
GDAŃSK LECH WALESA	IGDA	ILS/DME RWY 29	A
GŁUCHÓW GÓRNY	TBN	DME	E
IZBICA	IZB	DME	E
JĘDRZEJÓW	JED	DME	E
KARNICE	KRN	DME	E
KATOWICE - PYRZOWICE	IKTO	ILS/DME RWY 26	A
KATOWICE/PYRZOWICE	KAX	DVOR/DME	AE
KMIECIN	KMI	DME	E
KRAKÓW BALICE	KAK	DVOR/DME	AE
KRAKÓW/BALICE	KRW	ILS/DME RWY 25	A
LEGNICA	BIA*	DME	E
LININ	LIN	DME	E
LUBLIN	ISWI	ILS/DME RWY 25	A
ŁÓDŹ	LOD	ILS/DME RWY 25	A
ŁUKAWIEC	RSW	DVOR/DME	AE
MRĄGOWO	MRA	DVOR/DME	E
NOWY TARG	NTA	DME	E
OLESNO	OLX	DME	E
OLSZTYN	OSY	DME	E
OLSZTYN - MAZURY	SZY	ILS/DME RWY 01	A
OSTASZE	OST	DME	E
PŁOCK	PCK	DME	E
POZNAŃ/ŁAWICA	LAW	DVOR/DME	AE
POZNAŃ/ŁAWICA	POZ	ILS/DME RWY 28	A
PSZCZYNA	PSZ	DME	E
RADOM	RDO	DVOR/DME	AE
RZESZÓW - JASIONKA	RZW	ILS/DME RWY 27	A
SIEDLCE	SIE	DVOR/DME	E
SKUPOWO	RUD	DVOR/DME	E
SUWAŁKI	SUW	DVOR/DME	E
SZCZECIN	SZC	ILS/DME RWY 31	A
SZCZECIN/GOLENIÓW	SCE	DVOR/DME	AE
ŚWIDNIK	SWI	DVOR/DME	AE
SZYMANY	SYN	DVOR/DME	AE
TRZEBIELINO	TZE	DME	E
WARSAW CHOPIN AIRPORT (RWY11)	WAS	ILS/DME RWY 11	A
WARSAW CHOPIN AIRPORT (RWY33)	WA	ILS/DME RWY 33	A
WARSZAWA - RADOM	IRDM	ILS/DME RWY 25	A
WARSZAWA/MODLIN	IMDX*	ILS/DME RWY 08	A

NAZWA STACJI STATION NAME	IDENTYFIKATOR ID	RODZAJ URZĄDZENIA / POMOCY TYPE OF FACILITY / AID	OZNACZENIE PURPOSE
WARSZAWA/MODLIN	MOL	DVOR/DME	AE
WARSZAWA/OKĘCIE	OKC	DVOR/DME	AE
WIĄCZYŃ DOLNY	LOZ	DVOR/DME	AE
WICKO	WIC	DME	E
WIELUŃ	WIE	DME	E
WROCŁAW/STRACHOWICE	WCL	DVOR/DME	AE
WROCŁAW/STRACHOWICE	WRO	ILS/DME RWY 29	A
ZABORÓWEK	WAR	DVOR/DME	AE
ZIELONA GÓRA/BABIMOST	IZGA	ILS/DME RWY 24	A
ZIELONA GÓRA/BABIMOST	ZLG	DVOR/DME	AE

A - lotniskowa pomoc radionawigacyjna.
E - trasowa pomoc radionawigacyjna.
SYNDIS - system monitorujący cywilne pomoce radionawigacyjne.

A - aerodrome radio navigation facility.
E - en-route radio navigation facility.
SYNDIS - system for monitoring civil navigational devices.

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

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	07 AUG 2025
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-5	07 AUG 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
	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	07 AUG 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	07 AUG 2025
1: 250 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-3	07 AUG 2025
1: 250 000	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-5	07 AUG 2025
1: 250 000	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-7	07 AUG 2025
1: 250 000	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-9	07 AUG 2025
1: 250 000	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-11	07 AUG 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-13	07 AUG 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-17	07 AUG 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	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	07 AUG 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-13	07 AUG 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	07 AUG 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

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	07 AUG 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

- Doc 8896 - Podręcznik praktycznej meteorologii lotniczej,
- Doc 7754 - Plan żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego, część I i II,
- Doc 9328 - Widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR), teoria i praktyka obserwacji i meldunków,
- Załącznik V rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011.

Różnice w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur Załącznika 3 ICAO są spisane w rozdziale GEN 1.7.3-1.

1.3. Godziny pracy:

Godziny pracy biur prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacji meteorologicznych: H24. Wyjątek stanowi:
Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Zielona Góra-Babimost: 0330-2100 (0230-2000) UTC.

2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI

Służby MET w FIR Warszawa zapewniają certyfikowane instytucje: Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. na podstawie umów z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w następujących obszarach działania zgodnych z rejonami odpowiedzialności służb ruchu lotniczego wyszczególnionymi na mapach GEN 3.5.1-1 i GEN 3.5.2-1.

Prognozy obszarowe GAMET są opracowywane dla sektorów FIS:
A1, A2, A3, A4, A5.

Nagłówki prognoz obszarowych GAMET:
FAPL21 sektor A1
FAPL22 sektor A2
FAPL23 sektor A3
FAPL24 sektor A4
FAPL25 sektor A5

Zakres odpowiedzialności biur prognoz meteorologicznych jest następujący:

2.1. **Centralne Biuro Prognoz Lotniczych** pełniące funkcję Meteorologicznego Biura Nadzoru:

Prognoza obszarowa GAMET na sektor A1, A3, A4;
TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2. **Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie:**

Prognoza obszarowa GAMET na sektory A2 i A5;
TAF FC EPZG;
TAF FT EPKK, EPKT, EPPO, EPRZ, EPWR.

2.3. **Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Różnice od przepisów wykonywania prognoz TAF zawartych w Załączniku 3 ICAO dostępne są na stronie www.airportmeteo.net.

- Doc 8896 - Manual of Aeronautical Meteorological Practices,
- Doc 7754 - Air Navigation Plan - European Region, Vol. I and II,
- Doc 9328 - Manual on Runway Visual Range Observing and Reporting Practices,
- Annex V of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011.

Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures of Annex 3 are listed in GEN 1.7.3-1.

1.3. Working hours:

The working hours of meteorological forecasting offices and aeronautical meteorological stations: H24. The exception is:
Aeronautical Meteorological Station Zielona Góra-Babimost: 0330-2100 (0230-2000) UTC.

2 AREA OF RESPONSIBILITY

The MET services in the FIR Warszawa is provided by certified institutions: Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. and Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. in accordance with agreements with the Polish Air Navigation Services Agency. These agreements specify the areas of performance which are consistent with the areas of responsibility of air navigation services presented on charts GEN 3.5.1-1 and GEN 3.5.2-1.

GAMET area forecasts are prepared for the FIS sectors:
A1, A2, A3, A4, A5.

The headers of GAMET forecasts will be the following:
FAPL21 sector A1
FAPL22 sector A2
FAPL23 sector A3
FAPL24 sector A4
FAPL25 sector A5

The scope of responsibility of the Meteorological Forecasting Offices is the following:

2.1. **Central Aeronautical Forecasting Office** functioning as Meteorological Watch Office:

GAMET area forecast for sectors A1, A3, A4;
TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2. **Aeronautical Forecasting Office in Kraków:**

GAMET area forecast for sectors A2 and A5;
TAF FC EPZG;
TAF FT EPKK, EPKT, EPPO, EPRZ, EPWR.

2.3. **Aerodrome MET Office Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Differences from the ICAO Annex 3 provisions related to the issuance of TAF are detailed at www.airportmeteo.net.

EPZG	Obserwacje regularne są wykonywane co 30 min, w czasie godzin pracy MET, codziennie. Zmiany w pracy operacyjnej MET są publikowane w NOTAM. Obserwacje specjalne są wykonywane zgodnie z porozumieniami pomiędzy służbą ATS i MET. Obserwacje zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) są wykonywane przez obserwatora MET na żądanie ATS. Na lotnisku jest zainstalowany automatyczny system pomiarów parametrów meteorologicznych (AWOS). / The routine observations are made throughout the hours of MET operation of each day, at intervals of one half-hour. The changes in the hours of MET operation are notified in NOTAM. The special reports are made based on the agreement between ATS and MET. Observation of runway visual range (RVR) are made by MET observer, at request of ATS. At aerodrome is installed Automated Weather Observing Systems (AWOS).	MET REPORT, SPECIAL, METAR TREND - NIL	**Podstawa chmur / Ceiling** 1 - ceilometr / ceilometer (LIDAR) RWY 24 APCH (BFR THR - 900 m) **Wiatr przyziemny / SFC WIND** 1 - wiatromierz ultrasoniczne / ultrasonic anemometer RWY 24 TDZ (FM THR - 286 m, FM RCL -117.1 m) **Widzialność, zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej / VIS/RVR** 1 - widzialnościomierz / visibility sensor RWY 24 TDZ (FM THR - 279.9 m, FM RCL - 117.8 m) **Pogoda bieżąca / Present weather** 1 - czujnik pogody bieżącej / present weather sensor RWY 24 APCH (BFR THR - 900 m) **Temperatura powietrza, temperatura punktu rosy / Temperature, dew point** 1 - sonda temperatury i wilgotności powietrza / humidity and temperature probe RWY 24 TDZ (FM THR - 286.1 m, FM RCL -117.7 m) **Ciśnienie / Pressure** 2 - barometry cyfrowe / digital barometers RWY 24 TDZ (FM THR - 286.1 m, FM RCL - 117.7 m) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna / Aeronautical Meteorological Station	Patrz / see EPZG AD 2.3.6	Instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną (Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy). Informacje klimatologiczne dostępne po wcześniejszym zamówieniu: oslonameteo@imgw.pl./ Meteorological service provider (Institute of Meteorology and Water Management-National Research Institute). Climatological information is available after prior request at: oslonameteo@imgw.pl.

4 RODZAJE SŁUŻB

4.1. Odprawa załóg:

Podstawowym sposobem odprawy załóg jest wydawanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej przed lotem, bezpośrednio w lotniskowej stacji meteorologicznej.

Można również uzyskać dokumentację lotniczo-meteorologiczną pocztą elektroniczną na wskazany adres mailowy lub faksem.

4.2. Dostępna dokumentacja lotniczo-meteorologiczna:

a. Komunikaty METAR wraz z prognozami TREND (jeśli dostępne) dla lotnisk startu, lądowania, lotnisk na trasie i zapasowych;

b. Prognozy TAF i zmiany do nich dla lotnisk startu i planowanego lądowania oraz dla lotnisk zapasowych po starcie;

c. Informacje SIGMET i AIRMET;

d. SIGWX, mapy wiatrów i temperatury na poziomach lotu: FL 50 do FL 530.

4.3. Oprócz dokumentacji na lot w lotniskowych stacjach meteorologicznych i w Centralnym Biurze Prognoz Lotniczych - Meteorologicznym Biurze Nadzoru, dostępne są następujące informacje meteorologiczne:

a. Ostrzeżenia lotniskowe.

4 TYPES OF SERVICES

4.1. Briefing:

The primary method of providing briefing for flight crew members is by delivering meteorological flight documentation before flight, directly at an aeronautical meteorological station.

It is also possible to receive meteorological flight documentation via e-mail or fax.

4.2. Available meteorological flight documentation:

a. METAR and TREND (if available) for aerodromes of departure, destination, as well as en-route and alternate aerodromes;

b. TAF and TAF amendments for aerodromes of departure, destination and alternate aerodromes after take-off;

c. SIGMET and AIRMET information;

d. SIGWX, wind and temperature charts for the levels between FL 50 and FL 530.

4.3. Except for flight documentation the following meteorological information is available at the aeronautical meteorological stations and in the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office:

a. Aerodrome warnings.

Ostrzeżenia lotniskowe opracowywane są zgodnie z obszarami odpowiedzialności przez biura prognoz meteorologicznych według kryteriów określonych w lokalnych porozumieniach pomiędzy właściwymi służbami PAŻP a: IMGW-PIB/ Airport Meteo Sp. z o.o./ Warmia i Mazury Sp. z o.o/ Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., tekstem otwartym w języku polskim i są dostępne we właściwych ATS, u dyżurnego portu, w biurach prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacjach meteorologicznych.

IMGW-PIB wykonuje ostrzeżenia lotniskowe dla lotniska EPML wydawane przez Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie.

Aerodrome warnings are issued by the meteorological forecasting offices in accordance with the areas of their responsibility following the criteria specified in local agreements between relevant PANSA's services and: the Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute/ Airport Meteo Sp. z o.o./ Warmia i Mazury Sp. z o.o/ Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. in plain Polish. This information is available from relevant ATS, from an airport duty officer, in meteorological forecasting offices and aeronautical meteorological stations.

The Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute (IMGW - PIB) prepares aerodrome warnings for the EPML aerodrome, issued by the Aeronautical Forecasting Office in Kraków.

b. Satelitarne zdjęcia meteorologiczne;

c. Informacje z radarów meteorologicznych;

d. Informacje z systemu wyładowań atmosferycznych.

b. Meteorological satellite images;

c. Information from meteorological ground radars;

d. Information from lightning detection system.

4.4. Dostępność i okres ważności prognoz TAF FC:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0230	0300-1200
0530	0600-1500
0830	0900-1800
1130	1200-2400
1430	1500-1500
1730	1800-0300
2030	2100-0600
2330	0000-0900

4.4. Availability and validity periods of TAF FC forecasts dissemination:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0230	0300-1200
0530	0600-1500
0830	0900-1800
1130	1200-2400
1430	1500-1500
1730	1800-0300
2030	2100-0600
2330	0000-0900

4.5. Dostępność i okres ważności prognoz TAF FT:

a. okres ważności, co 6 godzin:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0530	0600-0600
1130	1200-1200
1730	1800-1800
2330	0000-2400

b. okres ważności, co 3 godziny:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0230	0300-0300
0530	0600-0600
0830	0900-0900
1130	1200-1200
1430	1500-1500
1730	1800-1800
2030	2100-2100

4.5. Availability and validity periods of TAF FT forecasts:

a. validity every 6 hours:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0530	0600-0600
1130	1200-1200
1730	1800-1800
2330	0000-2400

b. validity every 3 hours:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0230	0300-0300
0530	0600-0600
0830	0900-0900
1130	1200-1200
1430	1500-1500
1730	1800-1800
2030	2100-2100

GEN 4.1 OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW

GEN 4.1 AERODROME / HELIPORT CHARGES

GEN 4.1.11 LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW

1 DEFINICJE

Dla celów niniejszej taryfy wprowadza się następujące definicje użytych w niej pojęć:

1.1. **Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW)** - maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego, dzienniku pokładowym lub innym równorzędnym dokumencie.

1.2. **PL SZCZECIN/Goleniów** - Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów Spółka z o.o., Glewice, 72-100 Goleniów, spółka zarządzająca lotniskiem SZCZECIN/Goleniów.

1.3. **Pasażer** - osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem jego załogi.

1.4. **Pasażer tranzytowy** - pasażer, który przyleciał na lotnisko lotem handlowym i nie opuszczając terenu portu lotniczego, kontynuuje podróż z tego samego lotniska statkiem powietrznym o tym samym numerze rejsu.

1.5. **Użytkownik statku powietrznego** - właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana jako użytkownik danego statku powietrznego do rejestru statków powietrznych.

1.6. **Ruch regularny** - zwany również regularnym ruchem lotniczym - przewóz zdefiniowany w art. 2, pkt 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

1.7. **Ruch czarterowy** - jest to przewóz zdefiniowany w art. 2, pkt 15 ustawy z dnia 3 lipca 2002 Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

1.8. **Użytkownik lotniska** - jest to użytkownik statku powietrznego, korzystający z usług Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów.

1.9. **Oferowane miejsca pasażerskie dla pasażerów odlatujących** - liczba miejsc pasażerskich oferowanych w odlocie z Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów przez użytkownika statku powietrznego w danym okresie.

Postanowienia ogólne:

a. Opłaty objęte taryfą dokonywane są na rzecz PL SZCZECIN/ Goleniów przez użytkownika statku powietrznego korzystającego z usług świadczonych przez PL SZCZECIN/Goleniów. W przypadku trudności z identyfikacją użytkownika statku powietrznego opłatami będzie obciążony właściciel statku powietrznego.

b. Skorzystanie z usług PL SZCZECIN/Goleniów jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszej taryfy.

c. Opłaty za usługi dodatkowe nie ujęte w niniejszej taryfie, a świadczone na wniosek użytkownika statku powietrznego, muszą być uzgodnione z PL SZCZECIN/Goleniów oddzielnie, przed wykonaniem usługi, na podstawie odrębnej umowy.

d. Stawki opłat określonych w niniejszej taryfie są stawkami **netto**, do których doliczony zostanie podatek VAT w wysokości określonej odrębnymi przepisami.

e. Stawki opłat określone są w złotych polskich (PLN).

f. Opłaty na rzecz PL SZCZECIN/Goleniów są dokonywane za pośrednictwem karty kredytowej lub w szczególnych przypadkach gotówką. Płatności przelewowe mogą być dokonywane wyłącznie przez podmioty posiadające umowę z PL SZCZECIN/Goleniów na

GEN 4.1.11 SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME

1 DEFINITIONS

The following definitions are in force for the purpose of this Tariff:

1.1. **Maximum take-off weight of an aircraft (MTOW)** - maximum weight of aircraft permissible for take-off, as stated in the Certificate of Airworthiness, log book or other equivalent document.

1.2. **PL SZCZECIN/Goleniów** - Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów Spółka z o.o., Glewice, 72-100 Goleniów, the company providing administration for SZCZECIN/Goleniów aerodrome.

1.3. **Passenger** - a person travelling in an aircraft who is not a member of the crew.

1.4. **Transit passenger** - a passenger who arrives at the aerodrome on a commercial flight and does not leave the airport to continue his/her journey from the same aerodrome on the same flight number.

1.5. **Aircraft user** - the owner of an aircraft or any other person listed as a user of a given aircraft in the aircraft register.

1.6. **Scheduled traffic** - also known as regular air transport, as defined in art. 2.14 of the Aviation Law of 3rd July 2002 (OJ No 100, Item 696 with later amendments).

1.7. **Charter traffic** - transport as defined in art. 2.15 of the Aviation Law of 3rd July 2002 (OJ No 100, Item 696 with later amendments).

1.8. **Aerodrome user** - the user of an aircraft who uses the services offered by SZCZECIN/Goleniów Airport.

1.9. **Passenger seats for departing passengers** - the number of passenger seats for passengers departing from SZCZECIN/Goleniów Airport offered by the aircraft user in a given period of time.

General provisions:

a. Charges covered by the tariff are paid for SZCZECIN/Goleniów Airport by the user of an aircraft using services provided by SZCZECIN/Goleniów Airport. In case it is difficult to identify the aircraft user, the owner of the aircraft shall pay the charges.

b. Using the services provided by SZCZECIN/Goleniów Airport shall be considered an approval of all terms and conditions of the tariff.

c. Charges for additional services not covered by the tariff, and provided as requested by the aircraft user, shall be agreed by SZCZECIN/ Goleniów Airport separately before providing a service and shall be based on a separate agreement.

d. Rates defined in this tariff are **net** amounts to which VAT shall be added at the level defined in separate regulations.

e. Rates are defined in Polish zlotys (PLN).

f. Charges for SZCZECIN/Goleniów Airport shall be paid by credit card or, in particular cases, in cash. Bank transfer can only be made by parties which have a contract signed with SZCZECIN/Goleniów Airport specifying this type of payment. In case of failure to comply

tego typu formę płatności. Za niedotrzymanie terminu płatności wyznaczonego w fakturze naliczane będą odsetki ustawowe.

with the date of payment specified in the invoice, legal interest shall be added.

2 OPŁATA ZA LĄDOWANIE

2.1. Opłata za lądowanie pobierana jest za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku. Opłata obejmuje również start statku powietrznego.

2.2. Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 2 ton włącznie opłata za lądowanie wynosi **110,00 PLN.**

2.3. Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOW) powyżej 2 ton opłata za lądowanie pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę masy startowej statku powietrznego, niezależnie od rodzaju lotu, i wynosi **70,00 PLN.**

2.4. Opłaty określone w punkcie 2.2 i 2.3 obniża się o 50% dla śmigłowców.

2.5. Operacja startu lub lądowania poza godzinami pracy lotniska, opublikowanymi w rozdziale AD 2 AIP Polska może być wykonana po wcześniejszym wyrażeniu zgody przez zarządzającego lotniskiem. Opłata za taką operację będzie kalkulowana odrębnie.

2 LANDING CHARGE

2.1. The landing charge is payable for each landing of the aircraft at an aerodrome. This charge contains take-off charge too.

2.2. In case of aircraft of maximum take-off weight (MTOW) up to 2 tonnes inclusive, the charge is **PLN 110.00.**

2.3. In case of aircraft with the maximum take-off weight (MTOW) exceeding 2 tonnes, the charge collected by each commenced tonne of take-off weight, regardless of the type of flight, is **PLN 70.00.**

2.4. In respect of helicopters, the charges referred to in 2.2 and 2.3 are reduced by 50%.

2.5. Any take-off or landing outside the normal operational hours published in the chapter AD 2 AIP Poland may take place only after prior permission issued by the aerodrome manager. The charge for such operation will be calculated separately.

3 OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO

3.1. Opłata za pasażera odlatującego pobierana jest za każdego pasażera odlatującego i wynosi **35,00 PLN.**

3.2. Opłacie określonej w punkcie 3.1 nie podlegają:

- pasażerowie tranzycie bezpośrednim;
- dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania miejsca pasażerskiego w samolocie.

3 DEPARTING PASSENGER CHARGE

3.1. Departing passenger charge shall be collected for each departing passenger in the amount of **PLN 35.00.**

3.2. The following are exempted from the charge specified in 3.1:

- direct transfer passengers;
- children under 2 years of age not entitled to occupy a separate seat in the aeroplane.

4 OPŁATA ZA POSTÓJ STATKU POWIETRZNEGO

4.1. Opłata za postój statku powietrznego pobierana jest za postój statku powietrznego na wyznaczonej do tego powierzchni lotniska.

4.2. Opłata za postój statku powietrznego wynosi **8,00 PLN** za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej (MTOW) statku powietrznego i każde rozpoczęte 24 HR postoju. Czas postoju jest liczony od momentu lądowania do momentu startu.

4.3. Za postój trwający do 2 HR opłaty określonej w punkcie 4.2 nie pobiera się.

4 PARKING CHARGE

4.1. Parking charge is collected for parking of aircraft in the designated area of the aerodrome.

4.2. The charge for every commenced tonne or part thereof of the maximum takeoff weight (MTOW) and for every commenced 24 HR or part thereof is **PLN 8.00.** Parking time begins at the time of landing and terminates at the time of take-off.

4.3. For parking time up to 2 HR, the charge referred to in 4.2 is not collected.

5 WARUNKI PŁATNOŚCI

5.1. Płatności z tytułu opłat lotniskowych wnoszone są w wyznaczonej kasie Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów.

5.2. Kasa Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów wyznaczona do pobierania opłat przyjmuje:

5.2.1. - karty kredytowe: VISA, MASTER CARD, MAESTRO, VISA ELECTRON.

5.3. W szczególnych przypadkach i za zgodą Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów istnieje możliwość pobrania opłaty w miejscu postoju statku powietrznego za dodatkową opłatą 20% ponad standardowe opłaty wynikające z taryfy opublikowanej w AIP.

5.4. Wpłaty gotówkowe będą przyjmowane w wyjątkowych sytuacjach.

5.5. Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów ma prawo odmowy przyjęcia kart kredytowych, banknotów i/lub czeków uszkodzonych i/lub zabrudzonych oraz tych, co do których istnieją uzasadnione wątpliwości odnoszące się do ich autentyczności.

5 CONDITIONS OF PAYMENT

5.1. Payments of airport charges shall be made at the designated cash desk of SZCZECIN/Goleniów Airport.

5.2. The cash desk of SZCZECIN/Goleniów Airport designated for collecting payments accepts:

5.2.1. - credit cards as follows: VISA, MASTER CARD, MAESTRO, VISA ELECTRON.

5.3. In specific cases upon approval of SZCZECIN/Goleniów Airport, payment can be collected at the aircraft parking site for an extra 20% charge added to the standard tariff of charges published in the AIP.

5.4. Cash payments will be accepted in exceptional circumstances.

5.5. SZCZECIN/Goleniów Airport is authorized to refuse to honour any credit cards, cash and/or cheques damaged and/or dirty whose authenticity might be, for justified reasons, questioned.

5.6. Odmowa przyjęcia zakwestionowanych (lub zatrzymanych) kart kredytowych, banknotów nie zwalnia płatnika od konieczności uregulowania stosownych opłat wynikających z niniejszej taryfy.

5.7. Od usługobiorców korzystających systematycznie z usług Portu Lotniczego SZCZECIN/Goleniów opłaty mogą być pobierane na podstawie zbiorczych faktur w trybie rozliczeń okresowych, nie rzadziej niż raz w miesiącu.

5.8. Faktury dla usługobiorców będących osobami zagranicznymi w rozumieniu polskiego prawa dewizowego wystawiane są w walucie taryfy.

5.9. Osoby zagraniczne muszą dokonywać płatności w złotych polskich (PLN) po spełnieniu wymogów polskiego prawa dewizowego.

5.10. Faktury dla usługobiorców będących osobami krajowymi w rozumieniu polskiego prawa dewizowego wystawiane są w złotych polskich (PLN).

5.11. Płatności dokonywane w gotówce podlegają zaokrągleniu zgodnie z regułą arytmetyczną do pełnej jednostki waluty płatności. Zasada ta nie dotyczy innych form płatności.

5.12. Płatności omówione w punkcie 5.7 powinny być realizowane w terminie i na konto bankowe podane na fakturze.

5.13. Za niezapłacone w terminie należności będą pobierane odsetki w wysokości:

5.14. Równej trzymiesięcznej stopie WIBOR z pierwszego dnia roboczego każdego kolejnego kwartału powiększone o 8 punktów procentowych.

5.15. Reklamacje błędnie wystawionych faktur będą uwzględniane:

5.16. W ciągu 30 dni od daty wystawienia faktury, jeżeli zostały zgłoszone przez europejskich usługobiorców zagranicznych rozliczanych na podstawie faktury kredytowej.

5.17. W ciągu 60 dni od daty wystawienia faktury, jeżeli zostały zgłoszone przez pozaeuropejskich usługobiorców zagranicznych rozliczanych na podstawie faktury kredytowej.

5.18. W ciągu 14 dni od daty wystawienia faktury, jeżeli zostały zgłoszone przez usługobiorców krajowych rozliczanych na podstawie faktury kredytowej.

5.19. Dla usługobiorców, dla których faktury wystawia Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów reklamacje po dokonaniu zapłaty nie będą uwzględniane.

5.6. Decision to hold credit cards or to refuse to honour any credit card or cash does not exempt the payer from settling appropriate charges calculated on the basis of the tariff described hereabove.

5.7. Regular users of services rendered by SZCZECIN/Goleniów Airport may be invoiced periodically, at least once a month, on the basis of summary invoices.

5.8. Users being foreign persons according to the Polish Foreign Exchange Law are invoiced in the tariff currency.

5.9. Foreign persons must effect payments in Polish zlotys (PLN) if they comply with requirements of the Polish Foreign Exchange Law.

5.10. Invoices for users being national persons according to the Polish Foreign Exchange Law are issued in Polish zlotys (PLN).

5.11. Payments effected in cash will be rounded in accordance with arithmetic rules to full payment amount. This principle does not concern other forms of payment.

5.12. Payments referred to in paragraph 5.7 shall be paid by the date and into bank account shown on the invoice.

5.13. For overdue payment of charges statutory interests will be collected:

5.14. Equal to three-month WIBOR rate from the first working day of the each successive quarter raised by 8 percentage points.

5.15. Claims of incorrect invoices will be accepted:

5.16. During 30 days from the invoicing date if the claim is advanced by a foreign user based in Europe who effects payment on the basis of a credit invoice.

5.17. Within 60 days from the invoicing date if the claim is advanced by a foreign user based outside Europe effecting payment on the basis of a credit invoice.

5.18. Within 14 days from the invoicing date if the claim is advanced by a Polish user effecting payment on the basis of a credit invoice.

5.19. For users effecting payments at SZCZECIN/Goleniów Airport claims will not be accepted.

6 ODMOWA ŚWIADCZENIA USŁUG

PL SZCZECIN/Goleniów zastrzega sobie prawo odmowy świadczenia usług użytkownikom lotniska, którzy nie respektują warunków niniejszej taryfy, w tym nieterminowo regulują swoje płatności.

6 REFUSAL TO PROVIDE SERVICES

SZCZECIN/Goleniów Airport shall reserve the right to refuse providing services to the aerodrome users who do not respect conditions of the tariff, including those who fail to make timely payments.

7 INNE OPŁATY

7.1 Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych

Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń spowodowanych lub zgłoszonych przez użytkowników lotniska w następującej wysokości za każde rozpoczęte 5 m^2 oczyszczonej powierzchni:

Rodzaj usługi	Opłata [PLN]
Usunięcie rozlewiska materiałów pędnych i smarów	900,00
Usunięcie innych zanieczyszczeń	650,00
Dodatkowe odśnieżanie, odladzanie	400,00

7.2 Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania

7 OTHER CHARGES

7.1 Removal of contaminations from aerodrome surfaces

Charges for removal of wastes from aerodrome surfaces caused or reported by the aerodrome users are collected for each commenced 5 square metres of cleaned area and are as follows:

Service type	Charge [PLN]
Removal of spilled fuel and lubricants	900.00
Removal of other pollutants	650.00
Additional snow removal, de-icing	400.00

7.2 Additional protection of the aircraft during parking

Opłaty pobiera się za niestandardowe usługi zabezpieczania statków powietrznych podczas parkowania w porcie lotniczym za:

Rodzaj usługi	Opłata [PLN]
Ochrona statku powietrznego przez specjalnego strażnika (PLN/HR za każdego strażnika)	90,00
Specjalne oświetlenie stanowiska postojowego (PLN/dobę) za 1 punkt świetlny	135,00
Wygrodzenie stanowiska postojowego	225,00

Fees are collected for non-standard security service for the aircraft parking at the airports as follows:

Service type	Charge [PLN]
Protection of aircraft by a special guard (PLN/HR per each guard)	90.00
Special lighting of a parking stand (PLN/24 HR) per 1 lighting source	135.00
Fencing of a parking stand	225.00

7.3. Asysta Lotniskowej Służby Ratowniczo Gaśniczej (LSRG) podczas tankowania statku powietrznego w momencie wejścia/wyjścia lub przebywania pasażerów na pokładzie – 100 PLN.

Opłatę pobiera się za usługi zabezpieczenia przez LSRG tankowania statku powietrznego zgodnie z decyzją podjętą przez dowódcę statku powietrznego lub innego uprawnionego przedstawiciela użytkownika statku powietrznego.

Opłaty za inne usługi dodatkowe, świadczone na życzenie usługobiorcy, są ustalane oddzielnie, przed wykonaniem usługi.

7.3. The attendance of the Airport Rescue and Fire Fighting Service (LRSG) for aircraft fuelling while passengers are boarding or staying on board the aircraft – PLN 100.

The fee is collected for protection of fuelling of an aircraft by LSRG in accordance with the decision of the aircraft commander or another authorised representative of the aircraft user.

Fees for other additional services provided on request of customer are determined separately prior provision of such service.

UWAGA

Stawka podatku VAT – "0%" dotyczy usług świadczonych na rzecz przewoźników oraz innych podmiotów wykonujących loty międzynarodowe. Dla pozostałych użytkowników lotniska obowiązuje stawka VAT 23%.

REMARK

The rate of "0%" of Value Added Tax is related to services provided to operators and other subjects performing international flights. For other subjects the rate is 23%.

8 ODSTĘPSTWA

Nie pobiera się opłat lotniskowych od podmiotów realizujących w interesie publicznym zadania związane z wykonywaniem lotu:

W celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego:

a. statusem lotu:

- HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne) lub
- SAR (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą) lub
- HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej) lub

b. odpowiednią uwagą w planie lotu.

W przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego – potwierdzonego:

a. statusem lotu:

- STATE (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej) lub
- GARDA (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy) lub odpowiednią uwagą w planie lotu.

Wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego:

8 EXEMPTIONS

No airport charges are collected from entities which in the public interest perform tasks connected with the following flights:

Aimed to prevent the consequences of natural disasters or to eliminate them and to save human lives or protect human health unless the flight is performed as part of the entity's business operations which must be confirmed by:

a. the flight's status:

- HOSP (flight of an aircraft intended to bring medical help, reported by the relevant medical services) or
- SAR (flight of an aircraft performing a search and rescue operation) or
- HUM (flight of an aircraft as part of a humanitarian aid operation) or

b. a relevant remark in the flight plan.

In the case of protection of borders, protection of security of the state or law and order – confirmed by:

a. the flight's status:

- STATE (flight of a state-owned and civilian aircraft as a part of military, police, customs service or Border Guard missions) or
- GARDA (the code of an aircraft performing tasks related to common security, law and order and border protection) or a relevant remark in the flight plan.

Solely for the purpose of transport, as part of an official mission, of a ruling monarch and his or her closest family, a head of state, a chairman of a parliament or a chamber of a parliament, a head of a government or a person holding an equal position – confirmed by:

a. statusem lotu:

- HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Komendanta Służby Ochrony Państwa) lub odpowiednią uwagą w planie lotu.

Podmiot, o którym mowa w pkt 8 przekazuje zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego kopię planu lotu nie później niż w ciągu 24 godzin od wykonania operacji lądowania pod rygorem uchylenia prawa do zwolnienia. Kopię planu lotu potwierdzającego prawo do skorzystania ze zwolnienia należy przesłać drogą poczty elektronicznej na adres: dop@airport.com.pl, biuropodrozy@airport.com.pl.

9 ZNIŻKI OD OPŁAT LOTNISKOWYCH

9.1. Na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości do 90% od opłaty określonej w pkt 2.3 dla ruchu regularnego wg następującej gradacji:

- 500 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 20%;
- 800 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 40%;
- 1000 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 60%;
- 1300 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 90%.

9.2. Na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości 20% od opłaty określonej w pkt 2.3 dla ruchu czarterowego (min. 1500 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących na danym kierunku rocznie).

9.3. Na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości 70% od opłaty określonej w pkt 4.2 (20 postojów miesięcznie dla statków powietrznych o MTOW powyżej 15 ton).

Na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości 90% od opłaty określonej w pkt 3.1 dla operacji ruchu regularnego wg następującej gradacji:

- 800 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 20%;
- 1000 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 40%;
- 1200 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 60%;
- 1300 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika - 90%.

Taryfa opłat wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2009 r.

a. the flight's status:

- HEAD (flight of a Polish aircraft, the status is assigned by the Head of the State Protection Service) or a relevant remark in the flight plan.

The entity mentioned in item 8 will provide to the airport authority a copy of a flight plan not later than 24 hours from the landing operation, in default of which it will lose its right to exemption. The copy of a flight plan confirming the right to exemption shall be sent to the following e-mail addresses: dop@airport.com.pl, biuropodrozy@airport.com.pl.

9 DISCOUNTS ON AERODROME CHARGES

9.1. The aircraft user receives a discount according to terms and conditions defined in a separate agreement up to 90% of the charge referred to in 2.3 for regular traffic, as follows:

- 500 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 20%;
- 800 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 40%;
- 1000 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 60%;
- 1300 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 90%.

9.2. According to conditions defined in a separate agreement, the aircraft user may receive a discount of 20% of the charge referred to in 2.3 for chartered flights (minimum 1500 passenger seats offered to departing passengers on a given direction annually).

9.3. According to conditions defined in a separate agreement, the aircraft user may receive a discount of 70% of the charge referred to in 4.2 20 parking operations of aircraft of MTOW exceeding 15 tonnes).

According to conditions defined in a separate agreement, the aircraft user may receive a discount of 90% of the charge referred to in 3.1 for regular traffic operations as follows:

- 800 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 20%;
- 1000 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 40%;
- 1200 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 60%;
- 1300 passenger seats offered to departing passengers weekly by a given carrier - 90%.

The tariff of charges shall enter into force on 1st August 2009.

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 (MFPA)/
RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs), TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS (MFPAs) ..... 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 - 30
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
UWAGA 3:/
REMARK 3: ..... 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 - 31
3.1/
3.1 ..... ENR 2.2.1 - 1
UWAGA:/
REMARK: ..... ENR 2.2.1 - 32
3.2/
3.2 ..... ENR 2.2.1 - 1
4 STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA (TMZ)/
TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs) ..... ENR 2.2.1 - 32
UWAGA:/
REMARK: ..... ENR 2.2.1 - 32
5 OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (MFPA)/
FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS (MFPAs) ..... ENR 2.2.1 - 43
UWAGA:/
REMARK: ..... ENR 2.2.1 - 43
6 KONTAKT TELEFONICZNY ZE SŁUŻBĄ INFORMACJI POWIETRZNEJ/
PHONE CONTACT WITH FLIGHT INFORMATION SERVICE ..... ENR 2.2.1 - 54
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 POWIETRZNĄ/
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 WYBUCHEM 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, paralotni, paralotni 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 lęgowisk/
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

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 PRZEPŁYWU RUCHU LOTNICZEGO

Użytkownicy powiadamiani są o wprowadzeniu niezbędnych środków w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego za pomocą depesz 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.
Dodatkowo w dniu operacji użytkownicy informowani są o podejmowanych działaniach także za pomocą depesz 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 depesz opisanych w IFPS Users Manual.

7.2. Depesze opisane w IFPS Users Manual nie różnią się od depesz 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

3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
4) wyposażenie;
5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
6) przewidywany czas odblokowania;
7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
8) poziom(-y) przelotu;
9) trasa zamierzonego lotu;
10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
12) zapas paliwa;
13) liczba wszystkich osób na pokładzie;
14) wyposażenie awaryjne i ratownicze;
15) inne informacje.

UWAGA:
Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w FIR Warszawa może żądać od przewoźnika przedstawiającego plan lotu dodatkowych informacji nieujętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:

a. charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych;

b. liczby miejsc pasażerskich;

c. maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego;

d. rodzaju i specyfikacji ładunku;

e. kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady;

f. kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE (certyfikacja TCO);

g. kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.

1.4. W FIR Warszawa plany lotów są przedstawiane służbom ruchu lotniczego w formach opisanych poniżej.

1.4.1. **Plan lotu na całość trasy lotu** – przedstawiony przed lotem, zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.

1.4.2. **Plan lotu przedstawiony podczas lotu (AFIL)** – zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje. W planach lotów przedstawianych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podawane jest miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podawany jest czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.
Służby ruchu lotniczego mogą przyjąć plan lotu przedstawiany podczas lotu (AFIL) w następujących okolicznościach:

a. w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację nie był wcześniej wymagany i nie był przedstawiony (np. w przypadku pogorszenia warunków meteorologicznych na lotnisku zamierzonego lądowania lub w miejscu wykonania operacji lotniczej i potrzeby lotu na lotnisko kontrolowane);

3) number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;
4) equipment;
5) departure aerodrome or operating site;
6) estimated off-block time;
7) cruising speed(s);
8) cruising level(s);
9) route to be followed;
10) destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;
11) alternate aerodrome(s) or operating site(s);
12) fuel endurance;
13) total number of persons on board;
14) emergency and survival equipment;
15) other information.

REMARK:
The air navigation services provider in the FIR Warszawa may request additional information not included in the flight plan from a carrier filing a flight plan, in particular:

a. the nature of flight, including whether it is a commercial flight or air transport with purpose of performing state tasks;

b. number of passenger seats;

c. maximum take-off mass (MTOM) of the aircraft;

d. type and specification of cargo;

e. copy of certificate of insurance referred to in Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council;

f. copy of authorization referred to in Article 3 of Commission Regulation (EU) No 452/2014 (TCO certification);

g. copy of authorization or permission of the President of the Civil Aviation Authority to conduct the planned flight.

1.4. In the FIR Warszawa, flight plans shall be submitted to air traffic services in the forms described below.

1.4.1. **Flight plan covering the whole route** – submitted before flight, includes information regarding the data mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.

1.4.2. **Flight plan filed in the air (AFIL)** – submitted during flight; it includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information. In flight plans filed in the air, the departure aerodrome or operating site is provided as the place from which additional information about the flight can be obtained if needed. Furthermore, instead of providing information regarding the estimated off-block time, the time over the first point of the route to which the flight plan applies is given.

Air traffic services may accept a flight plan filed in the air (AFIL) in the following circumstances:

a. when a flight plan for the relevant flight was not required and has not been submitted (e.g. deterioration in meteorological conditions at the aerodrome of intended landing or operating site and necessity to proceed to a controlled aerodrome);

b. when a flight plan for the relevant flight was required and has not been submitted due to lack of capability (e.g. technical reasons);

b. w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację był wymagany i nie został przedstawiony z powodu braku możliwości (np. technicznych);

c. wyjątkowo w innych, uzasadnionych okolicznościach.

UWAGA 1: ze względu na zajętość częstotliwości radiowej, niedostateczną jakość transmisji i obciążenie pracą służb ATS, przyjęcie AFIL może być niemożliwe.

UWAGA 2: plan lotu przedstawiony podczas lotu może dotyczyć tylko operacji lotniczej, w trakcie realizacji której został przedstawiony.

1.4.3. **Plan lotu na wykonanie części lotu** – dotyczy operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów VFR w przestrzeni od GND do FL 95; przedstawiany przed lotem na część trasy lotu, dla której ma być zapewniona służba alarmowa, służba informacji powietrznej i/lub służba kontroli ruchu lotniczego, w szczególności dla tej części lotu, która dotyczy przecięcia drogi lotniczej lub dotyczy startu lub lądowania na lotnisku kontrolowanym.

1.4.3.1. Plan lotu na wykonanie części lotu można przedstawić:

a. na segment startowy – DEPFPL, lub

b. na segment dolotowy – ARRFPL, lub

c. na inny segment w trasie lotu – RTEFPL.

1.4.3.2. Plan lotu na wykonanie części lotu zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.

1.4.3.3. Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment startowy musi zawierać:

a. w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący końcem odcinka trasy lotu, którego ma dotyczyć plan lotu;

b. w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:

- DEPFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;
- punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony;
- przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.

Przykład:

(FPL-SPADW-VG
-SIRA/L-SDY/C
-EPBY1100
-N0080A010 DCT EPBYS DCT **EPBYW** DCT
-EPWT0130 EPTO EPGD
-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/**DEPFPL EPBYW0011**)

1.4.3.4. Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment dolotowy musi zawierać:

a. w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem odcinka trasy lotu, której ma dotyczyć plan lotu;

c. exceptionally in other justified circumstances.

REMARK 1: due to radio frequency congestion, insufficient transmission quality and heavy workload of ATS, accepting AFIL may be impossible.

REMARK 2: flight plan filed in the air may only concern the flight operation during which it was submitted.

1.4.3. **Flight plan for a portion of flight** – for flight operations under VFR in airspace from GND to FL 95; shall be submitted before flight for a portion of the flight route for which alerting service, flight information service and/or air traffic control service are to be provided, particularly for that portion of the flight that crosses an airway or refers to take-off/landing from/at a controlled aerodrome.

1.4.3.1. A flight plan for a portion of a flight may be submitted for:

a. departure segment – DEPFPL, or

b. arrival segment – ARRFPL, or

c. other flight segment – RTEFPL.

1.4.3.2. A flight plan for a portion of flight includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.

1.4.3.3. A flight plan for a portion of flight submitted for the departure segment shall contain:

a. in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the final point of the flight segment to which the flight plan applies;

b. in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:

- DEPFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies;
- final point of the flight segment for which the flight plan has been filed;
- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.

Example:

(FPL-SPADW-VG
-SIRA/L-SDY/C
-EPBY1100
-N0080A010 DCT EPBYS DCT **EPBYW** DCT
-EPWT0130 EPTO EPGD
-DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/**DEPFPL EPBYW0011**)

1.4.3.4. A flight plan for a portion of flight filed for the arrival segment shall contain:

a. in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point of the flight segment to which the flight plan applies;

startu i lądowania znajduje się w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej. Skrócony plan lotu jest przedstawiany podczas lotu właściwemu terytorialnie organowi ATS i zawiera:

1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
2) liczbę i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych);
3) poziom(-y) przelotu;
4) czas nad punktem wlotowym w przestrzeń kontrolowaną;
5) trasę zamierzonego lotu w przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA: właściwy organ może wymagać dodatkowych informacji.

2 ZASADY WYPEŁNIANIA PLANU LOTU

2.1. Wzór formularza planu lotu znajduje się w ICAO Doc 4444, dodatek 2 oraz na końcu niniejszego rozdziału.

2.2. Informacje na temat sposobu wypełniania planu lotu są zawarte w ICAO Doc 4444, rozdział 4 i dodatek 2 oraz w niniejszym rozdziale.

UWAGA: numery pól w formularzu planu lotu nie następują w nieprzerwanej kolejności, gdyż odpowiadają numerom pól w depeszach ATS.

2.3. Plany lotów na loty w całości lub w części IFR/GAT wykonywane w całości lub części w strefie IFPZ muszą być wypełnione zgodnie z podręcznikiem Eurocontrol IFPS Users Manual.

2.4. Sposób planowania lotów EUR RVSM w zakresie wypełniania formularza planu lotu ICAO został przedstawiony w dokumencie ICAO Regionalne Procedury Uzupełniające (Doc 7030/5, sekcja EUR rozdział 4).

2.5. Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane w całości w FIR Warszawa (z uwzględnieniem lotnisk zapasowych) należy przedstawiać w języku angielskim lub polskim.

2.6. Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane poza FIR Warszawa należy przedstawiać w języku angielskim.

3 FORMAT I ZAWARTOŚĆ FORMULARZA PLANU LOTU ICAO

3.1 Pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego

Znak rozpoznawczy statku powietrznego powinien zawierać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych, bez łączników ani symboli. Zezwala się na użycie poniższych zapisów:

a. zaakceptowany przez ICAO oznacznik użytkownika, po którym następuje identyfikator lotu (np.: LOT1234, DLH456, AFL789); w takim przypadku w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne statku powietrznego;

b. znaki rejestracyjne statku powietrznego (np.: SPABC, SPXYZ); w przypadku lotu grupowego należy umieścić znaki rejestracyjne lidera, natomiast w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu;

c. znak wywoławczy wojskowego statku powietrznego (np.: KRUK03, ORLIK5).

An abbreviated flight plan shall be submitted during flight to the territorially competent ATS unit and contain:

1) aircraft identification;
2) number and type(s) of aircraft;
3) cruising level(s);
4) time at the controlled airspace entry point;
5) route of the intended flight within controlled airspace.

REMARK: a relevant unit may require additional information.

2 RULES FOR COMPLETING A FLIGHT PLAN

2.1. A model flight plan form is contained in ICAO Doc 4444, Appendix 2 and at the end of this chapter.

2.2. Information on filing a flight plan is contained in ICAO Doc 4444, Chapter 4 and Appendix 2 as well as in this chapter.

REMARK: item numbers on the flight plan form are not consecutive, as they correspond to field type numbers in ATS messages.

2.3. Flight plans for IFR/GAT flights, whether conducted wholly or partly within the IFPZ (IFPS Zone) must be completed according to the Eurocontrol IFPS Users Manual.

2.4. The procedure for planning EUR RVSM flights regarding the completion of the ICAO flight plan form is presented in the ICAO document Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5, EUR Chapter 4).

2.5. Flight plans for flights conducted wholly within the FIR Warszawa (including alternate aerodromes) shall be submitted in either the English or Polish language.

2.6. Flight plans for flights conducted outside of the FIR Warszawa shall be submitted in the English language.

3 FORMAT AND CONTENTS OF THE ICAO FLIGHT PLAN FORM

3.1 Item 7 – aircraft identification

The aircraft identification should consist of two to seven alphanumeric characters without hyphens or symbols. The following formats are allowed:

a. the ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. LOT1234, DLH456, AFL789); in such a case, in item 18 of the flight plan, after the indicator REG/, the registration mark of the aircraft shall be inserted;

b. the aircraft registration mark (e.g. SPABC, SPXYZ); for a formation flight, the aircraft registration marks of the lead aircraft shall be inserted; in item 18 of the flight plan, under the designator REG/, the registration marks of all aircraft in the formation shall be included, starting from the lead aircraft, with proper spacing between them;

c. the callsign of a military aircraft (e.g. KRUK03, ORLIK5).

c. Użytkownicy przestrzeni powietrznej mogą uniknąć tych obszarów poprzez planowanie trasy lotu przez właściwe znaczące punkty nawigacyjne wokół obszarów NPZ lub zgodnie z opisanymi warunkami. Planowanie lotu przez dany NPZ spowoduje odrzucenie planu lotu przez IFPS za wyjątkiem, gdy plan jest zgodny z opublikowanymi warunkami zdefiniowanymi dla danego NPZ. Brak zdefiniowanych warunków/ wyjątków oznacza całkowitą niedostępność danego rejonu przestrzeni powietrznej w procesie planowania lotu.

c. Airspace users can avoid these areas by planning the flight route through appropriate significant navigation points around NPZ areas or according to the described conditions. Flight planning through a given NPZ will cause the flight plan to be rejected by IFPS except where flight plan complies with the conditions published for a given NPZ. If no condition/exceptions are defined then an area defined by a given NPZ is completely unavailable in flight planning process.

3.6.3 Zasady planowania trasy dla lotów VFR

3.6.3.1. W przypadku wykorzystywania w planowanej trasie lotu punktów VFR należy je zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska, dla którego jest on przypisany oraz pierwsza litera kodu punktu VFR, np.: AD EPWA, REP DELTA – zapisujemy jako EPWAD; AD EPLL, REP KILO – zapisujemy jako EPLLK.

UWAGA: nazwa punktów na mapach i w korespondencji radiowej nie zmienia się.

3.6.3.2. W przypadku wykorzystania w planie lotu, w trasie lotu punktu odniesienia lotniska (ARP) należy go zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska poprzedzony literą A, np.: ARP EPWA – zapisujemy jako AEPWA, ARP EPLL – zapisujemy jako AEPLL.

3.6.3.3. W przypadku umieszczenia w planie lotu punktu zmiany kierunku trasy lotu nad lądem, opisanego współrzędnymi lub namiarem i odległością od pomocy nawigacyjnej należy w polu 18 po RMK/ podać punkt i wpisać nazwę najbliższej miejscowości występującej na Lotniczej mapie Polski - ICAO 1:500 000.

3.6.3.4. W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną zgodnie z przepisami dla lotów VFR, której trasa lotu w całości znajduje się w granicach FIR Warszawa dopuszcza się stosowanie w polu 15 planu lotu oznacznika STAY oraz w polu 18 planu lotu oznacznika STAYINFO.

3.6.3.5. W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną w przestrzeni powietrznej innej niż sąsiedztwo lotniska, w celu udzielenia zainteresowanym służbom ATS kompletnej informacji zaleca się szczegółowy zapis planowanej trasy lotu – w szczególności dotyczy to części planowanego lotu wykonywanego w przestrzeni kontrolowanej.

3.6.4 Zawartość pola 15 planu lotu

W polu 15 planu lotu należy umieścić pierwszą prędkość przelotową i pierwszy poziom przelotu bez odstępu między nimi oraz opis trasy.

3.6.4.1 Prędkość przelotowa

Należy wskazać rzeczywistą prędkość powietrzną (TAS) dla pierwszej części trasy lub dla całej trasy, wpisując:

N – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w węzłach (np. N0485);
M – a następnie trzy cyfry celem określenia prędkości powietrznej za pomocą rzeczywistej liczby Macha zaokrąglonej do najbliższych setnych części (np. M082), lub
K – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w kilometrach na godzinę (km/h) (np. K0830).
Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0" w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi prędkość.

3.6.3 Rules of VFR flight route planning

3.6.3.1. When VFR points are used in the planned flight route, they should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome to which it is assigned and the first letter of the VFR point code, e.g.: AD EPWA, REP DELTA – to be entered as EPWAD; AD EPLL, REP KILO – to be entered as EPLLK.

REMARK: the names of points on charts and in radio communication remain unchanged.

3.6.3.2. When an aerodrome reference point (ARP) is used in the flight plan, it should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome preceded by the letter A, e.g.: EPWA ARP – to be entered as AEPWA, ARP EPLL – to be entered as AEPLL.

3.6.3.3. If a point of flight route direction change over land (described by coordinates or bearing/distance from a navigation aid) is entered in the flight plan, in item 18, after the indicator RMK/ indicate the point and enter the name of the nearest village/town shown on the Aeronautical Chart of Poland - ICAO 1:500 000.

3.6.3.4. If a flight plan is filed for a VFR flight operation, the flight route of which is wholly within the boundaries of the FIR Warszawa, it is allowed to use the STAY indicator in item 15 of the flight plan and the STAYINFO indicator in item 18 of the flight plan.

3.6.3.5. If a flight plan is filed for a flight conducted in airspace other than the vicinity of an aerodrome, in order to provide comprehensive information to the relevant ATS, it is recommended to provide a detailed record of the planned flight route. This particularly applies to the portion of the planned flight conducted in controlled airspace.

3.6.4 Content of item 15 of flight plan

In item 15 of the flight plan, insert the first cruising speed and the first cruising level without a space between them and the route description.

3.6.4.1 Cruising speed

Indicate the true air speed (TAS) for the first or the whole portion of the route, by inserting:

N – followed by 4 figures to express the air speed in terms of knots (e.g. N0485);
M – followed by 3 figures to express the air speed in terms of Mach number to the nearest hundredths of unit Mach (e.g. M082), or
K – followed by 4 figures to express the air speed in terms of kilometers per hour (km/h) (e.g. K0830).

Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the speed if necessary.

3.6.4.2 Poziom przelotu

Należy wskazać planowany poziom przelotu dla pierwszej części lub całości trasy, wpisując:

F – a następnie trzy cyfry celem określenia poziomu lotu w setkach stóp (np. F330), lub
A – a następnie trzy cyfry celem określenia wysokości bezwzględnej w setkach stóp (np. A030), lub
S – a następnie cztery cyfry celem określenia standardowego poziomu metrycznego w dziesiątkach metrów (np. S1130), lub
M – a następnie cztery cyfry celem wyrażenia wysokości bezwzględnej w dziesiątkach metrów (np. M0040), lub
VFR – dla lotów niekontrolowanych VFR.
Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0" w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi poziom przelotu.
Dalsze zmiany w planowanym poziomie przelotu należy umieścić w opisie trasy.

3.6.4.3 Planowana trasa lotu

Określając planowaną trasę lotu należy wpisać:

a. przydzielony oznacznik kodowy znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać od dwóch do pięciu znaków alfabetycznych w celu podania znaczącego punktu trasy lotu (np. LN, MAY, HADDY);

b. przydzielony oznacznik kodowy trasy ATS lub procedury SID/STAR – wpisać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych w celu podania trasy ATS lub procedury SID/STAR (np. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);

c. odległość i namiar od znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać maksymalnie jedenaście znaków alfanumerycznych w celu określenia punktu, z czego pierwsze pięć znaków określa znaczący punkt nawigacyjny, następnie dwie trzycyfrowe grupy wskazujące kolejno namiar magnetyczny od podanego punktu nawigacyjnego oraz odległość od niego w milach morskich; prawidłowa liczba cyfr powinna zostać uzyskana poprzez dodanie „0", jeśli jest to konieczne (np. DUB180040);

d. szerokość i długość geograficzną

- wpisać jedenaście znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną w stopniach i minutach: należy zapisać cztery cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach (dwie cyfry) i minutach (dwie cyfry), po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie pięć cyfr określających długość geograficzną w stopniach (trzy cyfry) oraz minutach (dwie cyfry), po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0" tam, gdzie to konieczne (np. 4620N07805W), lub

- wpisać siedem znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną tylko w stopniach: należy zapisać dwie cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie trzy cyfry określające długość geograficzną w stopniach, po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0" tam, gdzie to konieczne (np. 46N078W).

UWAGA: w FIR Warszawa stosowanie współrzędnych geograficznych oraz/lub namiaru i odległości od określonego punktu w planowanej trasie lotu dla lotów IFR GAT wewnątrz FIR Warszawa dozwolone jest wyłącznie poniżej FL 95.

e. zachowywać odstępy przy zapisywaniu poszczególnych elementów planowanej trasy.

3.6.4.2 Cruising level

Indicate the planned cruising level for the first or the whole portion of the route, by inserting:

F – followed by 3 figures to express the cruising level in hundreds of feet (e.g. F330), or
A – followed by 3 figures to express the altitude in hundreds of feet (e.g. A030), or
S – followed by 4 figures to express the standard metric level in tens of metres (e.g. S1130), or
M – followed by 4 figures to express the altitude in tens of metres (e.g. M0040), or
VFR – for uncontrolled VFR flights.
Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the cruising level if necessary.
Further changes to the planned cruising level shall be contained in the route description.

3.6.4.3 Planned flight route

When specifying the planned route, insert:

a. the assigned name-code designator of a significant point – enter 2 to 5 alphabetic characters to indicate a significant point on the flight route (e.g. LN, MAY, HADDY);

b. the assigned name-code designator of an ATS route or SID/STAR procedure – enter 2 to 7 alphanumeric characters to indicate an ATS route or SID/STAR procedure (e.g. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);

c. the distance and bearing from a significant point – enter up to 11 alphanumeric characters to indicate a point of which the first to five characters shall identify a significant point, then two three-digit groups indicating successively the magnetic bearing from the given navigational point and the distance from it in nautical miles; ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. DUB180040);

d. latitude and longitude

- insert 11 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees and minutes: enter 4 figures describing latitude in degrees (2 figures) and minutes (2 figures) followed by N (North) or S (South) followed by 5 figures describing longitude in degrees (3 figures) and minutes (2 figures) followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 4620N07805W), or

- insert 7 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees only: enter 2 figures describing latitude in degrees followed by N (North) or S (South) followed by 3 figures describing longitude in degrees followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 46N078W).

REMARK: in the FIR Warszawa, the use of geographic coordinates and/or bearing and distance from a specific point on the planned route is allowed only for IFR GAT flights within the FIR Warszawa below FL 95.

e. keep spaces when entering individual elements of the planned route.

3.6.4.4 Loty poza opublikowanymi trasami ATS

Dla lotów poza opublikowanymi trasami ATS należy podać znaczące punkty trasy lotu, wraz ze wszystkimi punktami, od których zamierzona jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana kierunku lotu albo zmiana przepisów wykonywania lotu.

Podane w trasie lotu punkty należy oddzielić oznacznikiem DCT, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych lub namiaru i odległości.

W FIR Warszawa długość planowanego segmentu DCT nie jest ograniczona.

3.6.4.5 Zmiana prędkości lub poziomu

Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (o 5% TAS lub 0,01 Macha lub więcej) lub zmiany poziomu, należy określić poprzez podanie punktu, a następnie po znaku „/" poprzez określenie prędkości przelotowej i poziomu przelotu bez odstępu między nimi. Wskazanie obydwu wartości jest konieczne, nawet gdy zmianie ulega jedynie jedna z nich.

Przykład:
LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

3.6.4.6 Zmiana przepisów wykonywania lotów

Miejsce, w którym jest planowana zmiana przepisów wykonywania lotu należy wskazać poprzez podanie punktu oraz, po odstępie, podanie jednego z następujących skrótów:

VFR – gdy ma nastąpić zmiana z IFR na VFR;
IFR – gdy ma nastąpić zmiana z VFR na IFR.

Przykład:
ABC VFR CDE/N0284A050 IFR
UWAGA: w FIR Warszawa nie jest dozwolona zmiana przepisów wykonywania lotów z VFR na IFR nad punktem VFR; np. nie jest dozwolony następujący zapis: EPWAY IFR.

3.6.4.7 Wznoszenie w przelocie

Aby określić parametry wznoszenia w przelocie, należy użyć oznacznika C/, a następnie wpisać bez odstępu punkt, od którego rozpocznie się wznoszenie. Po tym punkcie należy umieścić znak „/", po którym bez odstępu należy podać prędkość, która powinna być utrzymywana podczas wznoszenia w przelocie, po czym należy bez odstępów określić dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajęta podczas wznoszenia w przelocie. W przypadku kiedy nie jest określona górna granica wznoszenia w przelocie, należy po podaniu poziomu, od którego rozpocznie się wznoszenie wpisać PLUS.

Przykład:
C/4821N05025W/M082F290F350
C/4821N05025W/M082F290PLUS
C/5202N05033W/M220F580F620

3.6.4.8 Oznaczenie przepisów wykonywania lotów jako GAT lub OAT, oraz zmiany GAT/OAT lub OAT/GAT

a. Loty w całości wykonywane jako GAT nie wymagają stosowania oznacznika.

3.6.4.4 Flights outside published ATS routes

For flights outside published ATS routes, indicate significant points on the flight route, including all points from which a change in speed or level, change of flight direction or change of flight rules is intended.

Insert the indicator DCT between points on the flight route unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.

In the FIR Warszawa, the length of the planned DCT segment is not limited.

3.6.4.5 Change of speed or level

The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence shall be indicated by providing the point followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them. Both quantities are necessary even when only one of them will be changed.

Example:
LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

3.6.4.6 Change of flight rules

The point at which the change of flight rules is planned shall be indicated by providing the point followed by a space and one of the following:

VFR – if from IFR to VFR;
IFR – if from VFR to IFR.

Example:
ABC VFR CDE/N0284A050 IFR
NOTE: in the FIR Warszawa, a change of flight rules from VFR to IFR over VFR point is not permitted; for example, the following entry is not allowed: EPWAY IFR.

3.6.4.7 Cruise climb

In order to specify the parameters of cruise climb, use the indicator C/, then the point at which cruise climb is planned to start. After this point, insert "/," then the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb. If no upper limit of cruising climb is defined, insert the word PLUS preceded by the level above which cruise climb is planned, without a space between them.

Example:
C/4821N05025W/M082F290F350
C/4821N05025W/M082F290PLUS
C/5202N05033W/M220F580F620

3.6.4.8 Indication of flight type as GAT or OAT and of change from GAT to OAT or from OAT to GAT

a. Flights conducted wholly as GAT do not require the use of an indicator.

b. Loty w całości wykonywane jako OAT wymagają wprowadzenia oznacznika OAT po pierwszym punkcie trasy.

c. Loty ze zmianą GAT/OAT lub OAT/GAT wymagają wprowadzenia oznacznika GAT lub OAT po pierwszym punkcie, od którego planowana jest zmiana.

OAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu OAT.
GAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu GAT.
Przykład:
...GRUDA OAT DCT SUWGI...
...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

3.6.4.9 Użycie oznacznika STAY w planowanej trasie lotu

Oznacznik STAY precyzuje miejsce i czas wykonywania czynności specjalnej planowanej podczas lotu, np. tankowanie w powietrzu, fotografowanie, loty treningowe w okolicy lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej – low pass, touch and go.

UWAGA: nie jest dozwolone stosowanie oznacznika STAY dla opóźnień lotniskowych.

Szczegółowe informacje dotyczące użycia oznacznika STAY/STAYINFO znajdują się w podręczniku IFPS Users Manual.

Użycie oznacznika STAY dozwolone jest tylko w planach lotów dla operacji lotniczych, których planowana trasa lotu w całości znajduje się w IFPZ.

W planowanej trasie lotu dopuszcza się użycie maksymalnie dziewięciu oznaczników STAY.

W celu określenia miejsca, w którym wykonywana będzie czynność specjalna (opisana po oznaczniku STAYINFO w polu 18 planu lotu) należy w trasie lotu wpisać oznacznik STAY pomiędzy punktami rozpoczęcia i zakończenia czynności. Oznacznik STAY powinien zawierać numer sekwencyjny użytego oznacznika (od 1 do 9) i po znaku „/" czas trwania planowanego zadania w formacie: hhmm.

Przykład:
KMI STAY1/0100 KMI
KMI STAY2/0030 KARTI
UWAGA 1: czas trwania czynności specjalnej nie może być dłuższy niż całkowity przewidywany czas przelotu ani dłuższy niż całkowity zapas paliwa podany w polu 19 (E/ - Endurance).
UWAGA 2: czynność specjalna może być rozpoczęta i zakończona w tym samym punkcie.

3.7 Pole 16 – lotnisko docelowe i całkowity przewidywany czas przelotu oraz lotnisko/a zapasowe dla lotniska docelowego

3.7.1. Należy wskazać lotnisko lub miejsce wykonania operacji lotniczej, w którym statek powietrzny zamierza lądować (w przypadku balonów załogowych spodziewane miejsce lądowania):

a. wpisując przydzielony przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska lub lądowiska, określony w ICAO Doc 7910, lub

b. jeżeli dla lotniska docelowego nie został przydzielony wskaźnik lokalizacji ICAO lub lądowanie nie odbywa się na lotnisku lub lądowisku, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEST/.

3.7.2. Po wskaźniku miejsca lądowania należy bez odstępu wpisać za pomocą czterech cyfr całkowity przewidywany czas przelotu. Czterocyfrowy

b. Flights conducted wholly as OAT require the insertion of an OAT indicator after the first point of the route.

c. Flights involving a change from GAT to OAT or from OAT to GAT require the insertion of a GAT or OAT indicator after the first point from which the change is planned.

OAT – indicates the commencement of an OAT portion of the flight.
GAT – indicates the commencement of a GAT portion of the flight.
Example:
...GRUDA OAT DCT SUWGI...
...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

3.6.4.9 Use of the STAY indicator in the planned flight route

The STAY indicator specifies the site and time of a planned special en-route activity such as air-to-air refueling, photographic missions, training flights in the vicinity of an aerodrome or operating site – low pass, touch and go.

REMARK: it is not allowed to use a STAY indicator for airport delays.

Detailed information on the use of the STAY/STAYINFO indicator can be found in the IFPS Users Manual.

The STAY indicator shall only be used for those flights that are wholly within the IFPZ.

A maximum of 9 STAY indicators may be used on a planned flight route.

To indicate the site where a special activity will be carried out (described after the indicator STAYINFO in item 18 of the flight plan) enter the indicator STAY between the start and end point of the activity. The STAY indicator shall contain a sequence number (from 1 to 9) followed by a "/", then the duration of the planned task in the format: hhmm.

Example:
KMI STAY1/0100 KMI
KMI STAY2/0030 KARTI
REMARK 1: the duration of a special activity shall not exceed the total estimated elapsed time or the fuel endurance entered in item 19 (E/ - Endurance).
REMARK 2: a special activity may be commenced and terminated at the same point.

3.7 Item 16 – destination aerodrome and total estimated elapsed time, destination alternate aerodrome(s)

3.7.1. Indicate the aerodrome or operating site at which the aircraft intends to land (for manned balloons expected landing site):

a. by inserting the four-letter ICAO location indicator of the aerodrome or airfield as specified in ICAO Doc 7910, or

b. by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the destination aerodrome or the landing is not performed at an aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the destination aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator DEST/.

oznacznik uzyskać można poprzez odpowiednie wpisanie „0”, gdy jest to konieczne.

3.7.2. After the landing site indicator, insert the total estimated elapsed time without a space using 4 figures. Ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary.

3.7.3. Należy wskazać nie więcej niż dwa lotniska zapasowe:

a. wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji lotniska zapasowego, określony w ICAO Doc 7910, lub

b. jeżeli dla lotniska zapasowego nie został przydzielony oznacznik lokalizacji ICAO, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska zapasowego lub miejsce wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku ALTN/.

3.7.3. Indicate not more than two alternate aerodromes:

a. by inserting ICAO four-letter indicator of the alternate aerodrome or operating site as specified in ICAO Doc 7910, or

b. by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the alternate aerodrome, whereas the name of the location of the alternate aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator ALTN/.

3.8 Pole 18 – inne informacje

3.8 Item 18 – other information

3.8.1. Należy umieścić dodatkowe informacje odnoszące się do pól planu lotu od 7 do 16 lub inne informacje, które są niezbędne. Należy użyć podanych poniżej oznaczników zgodnie z kolejnością podaną poniżej, po każdym z nich umieszczając symbol „/”, a następnie odpowiedni zapis.

3.8.1. Insert additional information referring to flight plan items from 7 to 16 and other necessary information. Use the indicators defined hereunder in the sequence shown hereunder followed by a “/” and the information to be recorded.

3.8.2. Należy umieścić „0” w przypadku braku dodatkowych informacji do umieszczenia w polu 18 planu lotu.

3.8.2. Insert “0” if no other information is available for insertion in item 18.

3.8.3. **STS/** – status. Po wpisaniu tego oznacznika należy podać przyczynę szczególnego traktowania przez organy ATS zgodnie z wymienionymi poniżej oznacznikami. Możliwe jest użycie więcej niż jednego oznacznika statusu. Należy je podać z odstępami pomiędzy nimi.
ALTRV – lot wykonywany z rezerwacją wysokości.
ATFMX – lot wyłączony z regulacji ATFM; zgodę na wyłączenie z regulacji ATFM uzyskać można zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2; w przypadku uzyskania wyłączenia z regulacji ATFM należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu; automatycznemu wyłączeniu z regulacji podlegają loty ze statusem: HEAD, FFR, MEDEVAC i SAR.

UWAGA: w przypadku nieuprawnionego użycia oznacznika STS/ ATFMX plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:

a. uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od Supervisora ATM (SUP ATM) na użycie tego oznacznika, lub

b. dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).

FFR – lot związany ze zwalczaniem pożarów. Ten status może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego biorącego udział w akcji ratowniczej, podczas pożaru po uzgodnieniu z właściwym organem Państwowej Straży Pożarnej lub odpowiednim dyrektorem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, w przypadku pożaru terenu przez niego zarządzanego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
FLTCK – lot kontrolny w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych.
HAZMAT – lot z materiałami niebezpiecznymi.
HEAD – lot statku powietrznego, wykonywany w misji oficjalnej, na pokładzie którego znajdują się:

a. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, lub

b. Prezes Rady Ministrów, lub

3.8.3. **STS/** – status. After this indicator, insert the reason for special handling by ATS in the form of the appropriate indicators defined hereunder. More than one status indicator may be used. They shall be separated by spaces.
ALTRV – flight operated in accordance with an altitude reservation.
ATFMX – flight exempted from ATFM measures; approval for exemption from ATFM measures may be obtained in accordance with the procedure and under conditions specified in point 8.2; in case of exemption from ATFM measures, indicate the reason for this status in item 18 of the flight plan preceded by RMK/; flights qualifying for automatic exemption from ATFM measures are: HEAD, FFR, MEDEVAC and SAR.

REMARK: unauthorized use of the STS/ATFMX indicator will result in the flight plan not being accepted by Polish air traffic services, which will lead to the denial of ATC clearance for the flight operation until:

a. the operator obtains clearance from the ATM Supervisor (ATM SUP) to use this indicator, or

b. the operator updates the flight plan (by removing the unlawfully used indicator).

FFR – flight engaged in firefighting. This status may be reported by the flight crew to an ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command involved in the rescue operation during a fire, after coordination with the appropriate unit of the State Fire Service or the relevant director of the State Forest Enterprise ‘Lasy Państwowe’ in the event of a fire within the area managed by them. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
FLTCK – flight check for calibration of navaids.
HAZMAT – flight carrying hazardous material.
HEAD – flight carrying on official mission:

a. the President of the Republic of Poland, or

b. the Prime Minister of Poland,

c. the Speaker of the Sejm of the Republic of Poland;

c. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, lub

d. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, lub

e. osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w lit. a)-d) z państw obcych. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.

HOSP – lot medyczny zadeklarowany przez władze medyczne. W szczególnych przypadkach możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
HUM – lot wykonywany w misji humanitarnej. Wszystkie loty przylatujące lub odlatujące do/z FIR WARSZAWA deklarujące ten status muszą dodatkowo umieścić w polu 18 planu lotu potwierdzenie posiadania zezwolenia ONZ na użycie takiego statusu poprzez użycie zapisu RMK/ UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service). Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
MEDEVAC – lot wykonywany jako ewakuacja medyczna w sytuacjach zagrożenia życia. Status ten może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
NONRVSM – lot statku powietrznego nie spełniającego wymagań RVSM, ale zamierzającego wykonać lot w przestrzeni powietrznej RVSM.
SAR – lot w misji poszukiwawczo-ratowniczej. Status ten nadawany jest przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Lot o takim statusie podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
STATE – lot w służbie wojskowej, policyjnej lub celnej. Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie zwolnienia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.

Inne przyczyny szczególnego traktowania przez służby ATS są określane po oznaczniku RMK/.

3.8.4. **PBN/** – możliwości RNAV lub RNP. Należy podać tyle oznaczników, ile ma zastosowanie do lotu – maksymalnie 8, tj. całkowita liczba znaków nie może przekraczać 16.
SPECYFIKACJA RNAV
A1 – RNAV 10 (RNP 10);
B1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 5;
B2 – RNAV 5 GNSS;
B3 – RNAV 5 DME/DME;
B4 – RNAV 5 VOR/DME;
B5 – RNAV 5 INS lub IRS;
B6 – RNAV 5 LORAN C;
C1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 2;
C2 – RNAV 2 GNSS;
C3 – RNAV 2 DME/DME;
C4 – RNAV 2 DME/DME/IRU;
D1 – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 1;
D2 – RNAV 1 GNSS;
D3 – RNAV 1 DME/DME;
D4 – RNAV 1 DME/DME/IRU;
SPECYFIKACJA RNP
L1 – RNP 4;

d. the Speaker of the Senate of the Republic of Poland;

e. persons notified by diplomatic means to the office serving the Minister in charge of foreign affairs, who are equivalents of the persons mentioned in letters a)-d), from foreign states. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.

HOSP – medical flight declared by medical authorities. In exceptional cases, exemption from ATFM regulations may be obtained in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
HUM – flight operating on a humanitarian mission. All flights arriving at or departing from the WARSZAWA FIR declaring this status must additionally include the confirmation of UN approval to use this status in item 18 of the flight plan, using the entry RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service) in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
MEDEVAC – flight conducted for a life critical medical emergency evacuation. This status can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
NONRVSM – non-RVSM capable aircraft intending to operate in RVSM airspace.
SAR – flight engaged in a search and rescue mission. This status is assigned by the civil-military search and rescue coordination centre. It can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
STATE – flight engaged in military, customs or police services. Exemption from ATFM measures may be obtained for a flight with this status in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.

Other reasons for special treatment by ATS are specified after the indicator RMK/.

3.8.4. **PBN/** – RNAV or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.
RNAV SPECIFICATION
A1 – RNAV 10 (RNP 10);
B1 – RNAV 5 all permitted sensors;
B2 – RNAV 5 GNSS;
B3 – RNAV 5 DME/DME;
B4 – RNAV 5 VOR/DME;
B5 – RNAV 5 INS or IRS;
B6 – RNAV 5 LORAN C;
C1 – RNAV 2 all permitted sensors;
C2 – RNAV 2 GNSS;
C3 – RNAV 2 DME/DME;
C4 – RNAV 2 DME/DME/IRU;
D1 – RNAV 1 all permitted sensors;
D2 – RNAV 1 GNSS;
D3 – RNAV 1 DME/DME;
D4 – RNAV 1 DME/DME/IRU;
RNP SPECIFICATION
L1 – RNP 4;

O1 – wszystkie czujniki dozwolone w podstawowej RNP 1;
O2 – podstawowa RNP 1 GNSS;
O3 – podstawowa RNP 1 DME/DME;
O4 – podstawowa RNP 1 DME/DME/IRU;
S1 – RNP APCH;
S2 – RNP APCH z BARO-VNAV;
T1 – RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne upoważnienie);
T2 – RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne upoważnienie).

3.8.5. **NAV/** – dane szczególnego znaczenia odnośnie wyposażenia nawigacyjnego, inne niż te określone w PBN/. Po tym oznaczniku podać również system wspomagający GNSS, jeśli występuje, z odstępem między dwiema lub więcej metodami wspomagania, np. NAV/GBAS SBAS (jeśli w polu 10 użyto oznacznika G).

3.8.6. **COM/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności, nieokreślone w polu 10a.

3.8.7. **DAT/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie przesyłu danych, nieokreślone w polu 10a.

3.8.8. **SUR/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania, nie określone w polu 10a. Należy podać tyle specyfikacji RSP, ile jest potrzebnych do lotu, używając oznacznika(ów) bez odstępów. Wielokrotne specyfikacje RSP oddzielić odstępami, np. *RSP180 RSP400.*

3.8.9. **DEP/** – po tym oznaczniku należy podać nazwę lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne, jeżeli w polu 13 planu lotu wpisano ZZZZ. Jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza i w polu 13 planu lotu wpisano AFIL, należy wpisać miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu.

3.8.10. **DEST/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy podać nazwę i lokalizację lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz podać jego współrzędne geograficzne.

3.8.11. **DOF/** – po tym oznaczniku należy podać datę rozpoczęcia operacji lotniczej w postaci sześciu cyfr (YYMMDD, gdzie YY oznacza rok, MM miesiąc, a DD dzień), np. *DOF/201017.*

3.8.12. **REG/** – po tym oznaczniku należy wpisać znaki rejestracyjne statku powietrznego, jeżeli różnią się od znaku rozpoznawczego podanego w polu 7 planu lotu. W przypadku lotów grupowych należy wpisać znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu.

UWAGA: w przypadku lotów statków powietrznych posiadających zezwolenie na operacje RVSM konieczne jest umieszczenie w polu 18 planu lotu po oznaczniku REG/ znaków rejestracyjnych statku powietrznego, nawet w przypadku wcześniejszego umieszczenia ich w polu 7 planu lotu.

3.8.13. **EET/** – w przypadku planu lotu na lot, podczas którego ma nastąpić przecięcie granicy FIR należy po oznaczniku EET wpisać nazwę znaczącego punktu nawigacyjnego, oznacznik FIR, do którego następuje wlot, lub współrzędne geograficzne, a po nim bez odstępu przewidywany czas dolotu do punktu przekroczenia granicy. W przypadku przekroczenia granicy kilku FIR należy dokonać wpisu dla każdego z nich, z zachowaniem odstępu pomiędzy wpisami, np. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321.*

O1 – basic RNP 1 all permitted sensors;
O2 – basic RNP 1 GNSS;
O3 – basic RNP 1 DME/DME;
O4 – basic RNP 1 DME/DME/IRU;
S1 – RNP APCH;
S2 – RNP APCH with BARO-VNAV;
T1 – RNP AR APCH with RF (special authorisation required);
T2 – RNP AR APCH without RF (special authorisation required).

3.8.5. **NAV/** – significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS (if the indicator G has been used in item 10).

3.8.6. **COM/** – indicate communication equipment and capabilities not specified in item 10a.

3.8.7. **DAT/** – indicate data equipment and capabilities not specified in item 10a.

3.8.8. **SUR/** – indicate surveillance applications or capabilities not specified in item 10a. Indicate as many RSP specifications as apply to the flight, using indicator(s) with no space. Separate multiple RSP specifications with a space, e.g. *RSP180 RSP400.*

3.8.9. **DEP/** – after this indicator, enter the name of the aerodrome or operating site and its geographical coordinates if ZZZZ is inserted in item 13 of the flight plan. If the flight plan is submitted in the air and AFIL is inserted in item 13 of the flight plan, insert the location from which additional flight information can be obtained if needed.

3.8.10. **DEST/** – if ZZZZ is inserted in item 16, enter the name and location of the destination aerodrome or operating site, and enter its geographical coordinates.

3.8.11. **DOF/** – after this indicator, enter the date of the start of flight operation in a six-figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day), e.g. *DOF/201017.*

3.8.12. **REG/** – after this indicator, insert the registration mark of the aircraft if different from the aircraft identification in item 7 of the flight plan. For formation flights, insert the registration marks of all aircraft in the formation starting from the leader, separated by a space.

NOTE: for RVSM-approved aircraft, it is necessary to insert the aircraft registration marks in item 18 of the flight plan after the indicator REG/, even if they were previously inserted in item 7 of the flight plan.

3.8.13. **EET/** – in the case of a flight plan for a flight that involves crossing the FIR boundary, after the EET indicator, insert the name of a significant navigation point, indicator of the FIR of entry, or geographical coordinates, followed by the estimated time of arrival at the border crossing point without any spaces. In the case of crossing the boundaries of multiple FIRs, make an entry for each of them with spaces between entries, e.g. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321.*

NOTE: for flights involving entry into the airspace of the FIR Warszawa it is required to provide the indicator for FIR Warszawa after the EET indicator,

UWAGA: dla operacji lotniczej, podczas której następuje wlot w przestrzeń powietrzną FIR Warszawa wymagane jest podanie po oznaczniku EET oznacznika FIR Warszawa oraz czasu dolotu do punktu przekroczenia granicy FIR, np. *EET/EPWW0315.*

3.8.14. **SEL/** – należy wpisać kod SELCAL, jeżeli został przydzielony (w FIR Warszawa podawanie kodu SELCAL nie jest wymagane).

3.8.15. **TYP/** – należy wpisać typ statku powietrznego. W przypadku lotów grupowych należy podać typy i liczbę wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, w kolejności analogicznej do zastosowanej podczas zapisu REG/ w polu 18 planu lotu. W przypadku gdy w locie uczestniczy więcej niż jeden statek powietrzny danego typu, należy przed oznacznikiem typu bez odstępu podać ich liczbę, np. *TYP/2F15 5F5 3B2.*

3.8.16. **CODE/** – należy wpisać adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego, składającego się z sześciu znaków szesnastkowego systemu znaków), gdy tego wymaga właściwa władza ATS.

3.8.17. **DLE/** – należy wskazać planowane opóźnienie na trasie lub w strefie oczekiwania. Należy podać znaczący(e) punkt(y) nawigacyjny(e) trasy, gdzie planowane jest opóźnienie, następnie po znaku „/" czas trwania opóźnienia za pomocą 4 cyfr w formacie hhmm, np. *DLE/MDG0030.*

3.8.18. **OPR/** – należy podać oznacznik ICAO lub nazwę użytkownika statku powietrznego, jeżeli jest inny niż wynikający z oznacznika ICAO podanego w polu 7 planu lotu.

3.8.19. **ORGN/** – należy wpisać adres AFTN, IATA Type-B lub inne dane kontaktowe nadawcy.

3.8.20. **PER/** – należy wpisać jedną z następujących liter: A, B, C, D, E, H, określającą dane o osiągach statku powietrznego, opisane w Procedurach służb żeglugi powietrznej – operacje statków powietrznych (PANS-OPS, Doc 8168), tom I – Procedury lotu.

3.8.21. **ALTN/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy wpisać nazwę lotniska lub lotnisk zapasowych albo miejsca docelowego wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne.

3.8.22. **RALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) na trasie lotu, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.

3.8.23. **TALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) po starcie, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.

3.8.24. **RIF/** – należy podać szczegóły trasy prowadzącej do ewentualnego zmienionego lotniska docelowego, po czym przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji tego lotniska. Zmiana trasy wymaga zmiany zezwolenia podczas lotu.

3.8.25. **RMK/** – wpisać tekstem otwartym lub używając zdefiniowanych oznaczeń (np. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED, RTECOORATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*) inne istotne informacje, w szczególności jeśli są wymagane przez władzę lotniczą.

W przypadku lotów wykonywanych w całości w FIR Warszawa dozwolone jest użycie języka polskiego. W innym przypadku należy użyć języka angielskiego.

followed by the estimated time of arrival at the FIR boundary crossing point, e.g. *EET/EPWW0315.*

3.8.14. **SEL/** – insert the SELCAL Code for aircraft so equipped (in the FIR Warszawa, SELCAL code is not required).

3.8.15. **TYP/** – insert the type of aircraft. For formation flights, enter the types and number of all aircraft in the formation, in the same order as used after the REG/ indicator in item 18 of the flight plan. If more than one aircraft of a certain type participates in the flight, insert the number before the type indicator without spaces, e.g. *TYP/2F15 5F5 3B2.*

3.8.16. **CODE/** – insert the aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority.

3.8.17. **DLE/** – indicate the planned en-route delay or holding. Insert significant navigation point(s) where the delay is planned, followed by a "/" and the length of delay in four digits using the format hhmm, e.g. *DLE/MDG0030.*

3.8.18. **OPR/** – indicate the ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the ICAO designator in item 7 of the flight plan.

3.8.19. **ORGN/** – insert the AFTN or IATA Type-B address, or other contact details of the originator.

3.8.20. **PER/** – insert one of the following letters: A, B, C, D, E, H, indicating aircraft performance data as specified in the Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures.

3.8.21. **ALTN/** – if ZZZZ is inserted in item 16 of the flight plan, insert the name of alternate aerodrome(s) or destination operating site and its geographical coordinates.

3.8.22. **RALT/** – indicate the ICAO designator(s) for the en-route alternate aerodrome(s) specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.

3.8.23. **TALT/** – indicate the ICAO location indicators(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.

3.8.24. **RIF/** – indicate the route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight.

3.8.25. **RMK/** – insert other relevant information in plain language using defined indicators (e.g. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED, RTECOORATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*), especially when required by the appropriate ATS authority.

For flights conducted wholly within the FIR Warszawa the use of Polish language is allowed. Otherwise, the English language shall be used.

3.8.26. **RFP/Qn** – ten oznacznik powinien być umieszczony jako pierwszy w polu 18 planu lotu w przypadku, gdy składany jest zastępczy plan lotu. Literę „n" zastąpić należy cyfrą określającą sekwencyjny numer zastępczego planu (od 1 do 9).

3.8.27. **STAYINFOn/** – należy opisać zadanie specjalne, którego wykonanie jest planowane podczas lotu w miejscu wskazanym oznacznikiem STAYn w polu 15 planu lotu. Literę n zastąpić należy numerem sekwencyjnym opisywanego oznacznika STAY (od 1 do 9).

3.8.28. **EUR/PROTECTED** – oznacznik może być użyty tylko dla lotów zastrzeżonych, tzw. wrażliwych (np. związanych z ochroną). Może być on użyty tylko dla lotów IFR wykonywanych całkowicie w IFPZ. Nie jest automatycznie zwolniony z regulacji ATFM. Informacja o planie lotu z EUR/ PROTECTED jest zastrzeżona i zatrzymana w NMOC.

3.8.29. **RVR/** – należy podać wartość RVR w metrach dla danego lotu, np. *RVR/200*.

3.9 Informacje, których zamieszczenie w polu 18 planu lotu jest dodatkowo wymagane w FIR Warszawa

3.9.1. **RMK/ADIZ** – oznacznik ten umieszcza się w polu 18 planu lotu w przypadku lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej.

3.9.2. W przypadku lotów naruszających przestrzeń nad miastami o liczbie mieszkańców określonej w ENR 5.1 punkt 4.5 należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zgody burmistrza (prezydenta) danego miasta.

3.9.3. W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref ograniczonych (R) wyznaczonych nad parkami narodowymi należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem lub rejonem chronionym daną strefą R.

UWAGA: wymagania opisane w pkt 3.9.2 i 3.9.3 nie dotyczą lotów wykonywanych zgodnie z opublikowanymi procedurami podejścia do lądowania i odlotu dla lotnisk i lądowisk położonych wewnątrz tych stref oraz lotów statków powietrznych bez napędu w strefach R nad parkami narodowymi, z uwzględnieniem wyjątków zawartych w Załączniku nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 w sprawie zakazów lub ograniczeń na czas dłuższy niż 3 miesiące.

3.9.4. W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref zakazanych (P) należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem chronionym daną strefą P.

3.9.5. W przypadku gdy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych udzielił zezwolenia na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieszcza się dane dotyczące tego zezwolenia.

3.9.6. Wszystkie loty wykonywane z lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej położonych w FIR Warszawa, na które uzyskano zezwolenie na wyłączenie z regulacji ATFM zgodnie z procedurą opisaną w pkt 8.2 muszą w polu 18 planu lotu umieścić wpis STS/ATFMX, a także po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu.

3.9.7. W przypadku lotów stanowiących przewóz lotniczy, podczas których następuje przekroczenie granicy państwowej nie stanowiącej

3.8.26. **RFP/Qn** – this indicator should be inserted as the first entry in item 18 of the flight plan when filing a replacement flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.

3.8.27. **STAYINFOn/** – describe the special task planned to be carried out during flight in the location indicated by the indicator STAYn in item 15 of the flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.

3.8.28. **EUR/PROTECTED** – this indicator may be used only for those flights for which the details should only be available to a restricted audience, so called sensitive flights (e.g. a security sensitive flight). It can be used only for IFR flights performed entirely within the IFPZ. EUR/PROTECTED flight plan information is confidential and retained in NMOC.

3.8.29. **RVR/** – indicate the minimum RVR value in metres for the flight, e.g. *RVR/200*.

3.9 Additional information required to be included in item 18 of the flight plan in the FIRWarszawa

3.9.1. **RMK/ADIZ** – this indicator shall be inserted in item 18 of the flight plan for flights within the Air Defense Identification Zone.

3.9.2. For flights infringing airspace above urban areas with the number of inhabitants as specified in ENR 5.1 point 4.5, the information confirming the approval from the mayor (president) of the respective town (city) shall be inserted in item 18 of the flight plan following the indicator RMK/.

3.9.3. For flights infringing airspace over restricted areas (R) designated above national parks, it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility or zone protected by the R area.

REMARK: the requirements described in points 3.9.2 and 3.9.3 do not apply to flights conducted in accordance with published approach and departure procedures for aerodromes and airfields located within these areas, as well as to non-powered aircraft flights in R areas above national parks, taking into account exceptions specified in Annex 3 of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 18 January 2019 on the flight restrictions that last no longer than 3 months.

3.9.4. For flights infringing airspace over prohibited areas (P) it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility protected by the P area.

3.9.5. If the Polish Armed Forces Operational Commander has granted permission for crossing the state border and the flight of a foreign military aircraft in the airspace of the Republic of Poland, the relevant information regarding this permission is to be included in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.

3.9.6. All flights conducted from aerodromes or operating sites within the FIR Warszawa which have obtained permission to be exempted from ATFM measures according to the procedure specified in point 8.2 must insert STS/ ATFMX in item 18 of the flight plan, and after the indicator RMK/, indicate the reason for granting this status.

3.9.7. For air transport flights crossing a state border which is not an inner border of the Schengen area and where commercial landing occurs, it is

granicy wewnętrznej strefy Schengen, podczas których następuje lądowanie handlowe, należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić informację na temat przewozu ładunku i/lub poczty zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 oraz identyfikator alfanumeryczny nadany przewoźnikowi (ACC3), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 z późn. zm.

necessary to include in item 18 of the flight plan information regarding the transport of cargo and/or mail in accordance with Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as well as the alphanumeric identifier assigned to the carrier (ACC3), in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015, with later amendments.

3.9.8. W przypadku lotów, na które wydane zostały zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a które ze względów operacyjnych zmieniły swój znak wywoławczy (np.: w celu uniknięcia tzw. “callsign confusion”) należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić identyfikator rejsu zgodny z wydanym zezwoleniem.

3.9.8. For flights for which permissions have been issued by the President of the Civil Aviation Authority and which have changed their call sign for operational reasons (e.g. to avoid callsign confusion), it is necessary to include the flight identifier, in accordance with the issued permission, in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.

3.9.9. W przypadku planu lotu na wykonanie części lotu należy po oznaczniku RMK/ podać informację, którego segmentu trasy lotu dotyczy plan lotu, oraz podać punkt/y początkowy i/lub końcowy tego segmentu zgodnie z pkt.1.4.3.

3.9.9. In the case of a flight plan for a portion of flight, it is necessary to provide, after the indicator RMK/, information specifying the flight segment, the flight plan refers to, as well as the initial and/or final point of that segment, in accordance with point 1.4.3.

3.9.10. W FIR Warszawa dla operacji lotniczych wykonywanych jako OAT w polu 18 planu lotu należy po oznaczniku RMK/ umieścić zapis OAT OVER POLAND.

3.9.10. In the FIR Warszawa for flight operations conducted as operational air traffic (OAT), the entry OAT OVER POLAND shall be inserted in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.

3.9.11. Na wypadek konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących planowanego lotu, przedstawiający plan lotu powinien zapewnić możliwość nawiązania kontaktu z załogą przed lotem. Preferowany sposób zapewnienia kontaktu to podanie w polu 18 planu lotu numeru telefonicznego.

3.9.11. In the event that additional information regarding the planned flight needs to be obtained, the originator of the flight plan should provide the means of contacting the crew before the flight. The preferred method of ensuring contact is to provide a telephone number in item 18 of the flight plan.

3.10 Pole 19 – miejsce na dodatkowe wymagania

3.10 Item 19 – supplementary information

3.10.1. Po oznaczniku E/: wpisać czterocyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.

3.10.1. After E/: insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.

3.10.2. Po oznaczniku P/: wpisać całkowitą liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, lub TBN gdy całkowita liczba osób nie jest znana w czasie składania planu lotu.

3.10.2. After P/: insert the total number of persons (passengers and crew) on board, or TBN if the total number of persons is not known at the time of filing the flight plan.

3.10.3. Po oznaczniku R/:

a. skreślić U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna;

b. skreślić V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna;

c. skreślić E, jeżeli awaryjna radiolatarnia pokładowa (ELT) nie jest dostępna.

3.10.3. After R/:

a. cross out U if UHF on frequency 243.00 MHz is not available;

b. cross out V if VHF on frequency 121.500 MHz is not available;

c. cross out E if emergency location transmitter (ELT) is not available.

3.10.4. Po oznaczniku S/:

a. skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania;

b. skreślić P, jeżeli nie ma polarnego wyposażenia do przetrwania;

c. skreślić D, jeżeli nie ma pustynnego wyposażenia do przetrwania;

d. skreślić M, jeżeli nie ma morskiego wyposażenia do przetrwania;

e. skreślić J, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania w dżungli.

3.10.4. After S/:

a. cross out all indicators if survival equipment is not carried;

b. cross out P if polar survival equipment is not carried;

c. cross out D if desert survival equipment is not carried;

d. cross out M if maritime survival equipment is not carried;

e. cross out J if jungle survival equipment is not carried.

3.10.5. Po oznaczniku J/:

a. skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia w kamizelki;

b. skreślić L, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w źródło światła;

3.10.5. After J/:

a. cross out all indicators if life jackets are not carried;

b. cross out L if life jackets are not equipped with lights;

c. skreślić F, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w środki fluorescencyjne;

d. skreślić U lub V lub obie, jak w przypadku oznacznika R/ wyżej, dla podania wyposażenia kamizelek w urządzenia radiowe.

3.10.6. Po oznaczniku D/:

a. skreślić wskaźniki D i C, jeżeli nie ma tratw lub wpisać liczbę tratw i całkowitą pojemność wszystkich posiadanych tratw wyrażoną liczbą osób;

b. skreślić oznacznik C, jeżeli tratwy nie mają pokryć;

c. wpisać kolor posiadanych tratw.

3.10.7. Po oznaczniku A/: wpisać kolor statku powietrznego i jego charakterystyczne oznaczenia.

3.10.8. Po oznaczniku N/(UWAGI): skreślić wskaźnik N, jeżeli nie ma uwag, lub podać inne posiadane urządzenia ratunkowe i uwagi odnośnie do tego sprzętu.

3.10.9. Po oznaczniku C/: wpisać nazwisko dowódcy statku powietrznego.

W miejscu „Złożony przez" wpisać nazwę organu lub jednostki lub nazwisko osoby przedstawiającej plan lotu.

Miejsce na dodatkowe wymagania – wpisać, jeżeli dotyczy.

3.11. Aby otrzymać Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) na podstawie nadesłanego planu lotu, należy zaznaczyć odpowiednie pole wyboru w prawym dolnym rogu formularza opublikowanego w AIP Polska ENR 1.10 oraz dopisać adres e-mail, na który PIB ma zostać wysłany.

4 DYSTRYBUCJA PLANÓW LOTÓW

4.1. IFPS jest jedynym źródłem dystrybucji planów lotów przedstawianych na operacje lotnicze wykonywane w całości lub w części według przepisów IFR/GAT oraz wykonywane w całości lub w części w IFPZ dla wszystkich organów ATS w strefie IFPZ.

UWAGA: w FIR Warszawa plany lotów na krajowe loty OAT/GAT i GAT/OAT mogą być dystrybuowane bezpośrednio na adres AFTN: EPWWZEZX, z pominięciem IFPS.

4.2. Niestosowanie się do zasad planowania lotów w FIR Warszawa może spowodować odrzucenie planu lotu przez polskie organy ATS oraz brak możliwości wykonania operacji lotniczej, nawet pomimo wcześniejszej akceptacji takiego planu przez IFPS.

4.3. Biura Odpraw Załóg (ARO) na terenie Polski przyjmują plany lotów zgodne z formularzem planu lotu ICAO. Biura Odpraw Załóg mogą odrzucić plan lotu niespełniający wymogów dotyczących formy i zawartości formularza ICAO.

4.4. Biura Odpraw Załóg przyjmują plany lotów (IFR i VFR):

a. telefonicznie (+48-22-574-7173 lub +48-81-452-7173);

c. cross out F if life jackets are not equipped with fluorescein;

d. cross out U and/or V; as in R/ (above) to indicate radio capability of jackets, if any.

3.10.6. After D/:

a. cross out indicators D and C if no dinghies are carried or total capacity, in persons, of all dinghies carried;

b. cross out indicator C if dinghies are not covered;

c. insert colour of dinghies if carried.

3.10.7. After A/: insert colour of aircraft and significant markings.

3.10.8. After N/(REMARKS): cross out indicator N if no remarks, or insert any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.

3.10.9. After C/: insert name of pilot-in-command.

In the FILED BY field, insert the name of the authority or unit or the name of the person filing the flight plan.

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS – fill in if applicable.

3.11. To receive a Pre-flight Information Bulletin (PIB) based on the submitted flight plan, tick the appropriate box in the bottom right corner of the form published in AIP Poland ENR 1.10, and provide the e-mail address to which the PIB shall be sent.

4 FLIGHT PLAN DISTRIBUTION

4.1. IFPS is the sole source for the distribution to ATS units within the IFPZ of flight plans for operations conducted wholly or partly as IFR/GAT flights and conducted wholly or partly within the IFPZ.

REMARK: in the FIR Warszawa, flight plans for domestic OAT/GAT and GAT/OAT flights may be distributed directly to the AFTN address: EPWWZEZX, bypassing the IFPS.

4.2. Failure to comply with flight planning principles in the FIR Warszawa may result in the rejection of the flight plan by Polish ATS units and the inability to carry out the flight, even if the plan has been previously accepted by the IFPS.

4.3. The ATS Reporting Offices (AROs) in Poland accept flight plans in accordance with the ICAO flight plan form. The ATS Reporting Offices may reject a flight plan that does not meet the requirements regarding the format and content of the ICAO flight plan form.

4.4. The ATS Reporting Offices accept flight plans (IFR and VFR) as follows:

a. by telephone (+48-22-574-7173 or +48-81-452-7173);

b. za pośrednictwem e-mail: aro@pansa.pl;

c. w wersji elektronicznej z wykorzystaniem systemu Integrated Web Briefing (IWB) dostępnym pod adresem: iwb.pansa.pl;

d. za pośrednictwem sieci AFTN (adres: EPWWZPZX - patrz: ENR 1.11 ADRESOWANIE KOMUNIKATÓW DOTYCZĄCYCH PLANU LOTU);

e. faksem (+48-22-574-7188 lub +48-81-452-7188);

f. poprzez stosowne aplikacje internetowe;

g. przedstawiane osobiście w Biurach Odpraw Załóg.

UWAGA: użytkownik przestrzeni powietrznej bezpośrednio przed wykonaniem operacji lotniczej zobowiązany jest do upewnienia się, czy przedstawiony przez niego plan lotu nie został odrzucony.

Trasa lotu na i poniżej FL 95, zawarta w przyjętym przez Biuro Odpraw Załóg planie lotu, nie jest weryfikowana pod względem kolizyjności z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest zweryfikowanie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Biuro Odpraw Załóg umożliwia użytkownikom przestrzeni powietrznej samodzielne sprawdzenie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej, wykorzystując do tego celu funkcjonalność systemu Integrated Web Briefing (iwb.pansa.pl). Informacje o dostępności przestrzeni powietrznej są publikowane w AUP/UUP oraz dostępne poprzez kontakt telefoniczny z zespołem ASM-3 (tel.: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; faks: +48-22-574-5337).

4.5. Przedstawienie planu lotu wymagane jest dla:

a. lotów w całości lub w części wykonywanych według przepisów IFR;

b. lotów VFR:

- w całości lub w części wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej,
- zaplanowanych do wykonania w nocy, jeżeli ich wykonanie wiąże się z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska,
- dla których ma być zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa,
- międzynarodowych z przekroczeniem granicy państwowej stanowiącej granicę zewnętrzną strefy Schengen,
- zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem ENR 5.2.3 pkt 2.

UWAGA 1: nie zaleca się ponownego przesyłania nowego planu lotu, o ile plan lotu przedstawiony na ten sam lot nie został zakończony lub unieważniony.

UWAGA 2: w FIR Warszawa każdy przedstawiony plan lotu może dotyczyć wyłącznie jednego lotu (od startu do lądowania statku powietrznego). Oznacza to, że wykonanie więcej niż jednego lotu na podstawie tego samego planu lotu jest niedozwolone.

b. by e-mail: aro@pansa.pl;

c. in electronic format through the Integrated Web Briefing (IWB) at: iwb.pansa.pl;

d. via AFTN (address: EPWWZPZX - see: ENR 1.11 ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES);

e. by fax (+48-22-574-7188 or +48-81-452-7188);

f. through relevant online applications;

g. filed in person at the ATS Reporting Offices.

REMARK: the airspace user is responsible for ensuring before flight that their submitted flight plan has not been rejected.

The flight route contained in the flight plan accepted by an ATS Reporting Office, at and below FL 95, is not verified for risk of conflict with active airspace structures. It is the responsibility of the pilot-in-command to verify the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structures. An ATS Reporting Office enables airspace users to independently check the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structure elements using the functionality of the Integrated Web Briefing system (iwb.pansa.pl). Information on airspace availability is published in the AUP/UUP and is available through telephone contact with the ASM-3 team (phones: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-57337).

4.5. The submission of a flight plan is required for the following flights:

a. flights conducted wholly or partly under IFR;

b. VFR flights:

- conducted wholly or partly in controlled airspace,
- planned to operate at night if leaving the vicinity of an aerodrome,
- for which flight information service and alerting service is to be provided;
- international flights crossing the state border that serves as the external border of the Schengen Area,
- planned wholly or partly in the ADIZ, subject to ENR 5.2.3 point 2.

REMARK 1: it is not recommended to submit a new flight plan unless the previous flight plan for the same flight has been closed or cancelled.

REMARK 2: in the FIR Warszawa, each submitted flight plan can only refer to one flight (from take-off to landing of an aircraft). This means that conducting more than one flight based on the same flight plan is not permitted.

UWAGA 3: statek powietrzny znajduje się w sąsiedztwie lotniska, gdy wykonuje lot w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub go opuszcza (SERA art. 2 pkt 9) i 10)).

UWAGA 4: jeżeli lot odbywa się z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej, na którym nie ma służby ATS, zapewnienie służby alarmowej i służby informacji powietrznej, oprócz przedstawienia planu lotu, wymaga dodatkowo od dowódcy statku powietrznego aktywacji/uruchomienia planu lotu. Aktywacja/uruchomienie planu lotu odbywa się poprzez podanie godziny startu:

- telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO),
- przez radio lub telefon do właściwego ośrodka FIS.

UWAGA 5: w przypadku lotów VFR w przestrzeni klasy G, w ADIZ wymagane jest zgodnie z pkt 3.9.1 wpisanie w planie lotu oznacznika ADIZ oraz dodatkowo powiadomienie bezpośrednio przed startem organu ATS, odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot (właściwy terytorialnie ośrodek FIS).

UWAGA 6: w strefach ADIZ, za zgodą właściwego organu (Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-766) dopuszcza się loty statków powietrznych, które nie posiadają wyposażenia umożliwiającego utrzymanie dwustronnej łączności z organami ATS, bez złożenia planu lotu i po poinformowaniu organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska o lokalizacji i czasie lotów.

4.6. Przedstawienia planu lotu nie wymagają loty:

a. wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, z wyjątkiem zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem punktu 4.5, UWAGA 6;

b. międzynarodowe, wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej z przecięciem granicy państwowej nie stanowiącej granicy zewnętrznej strefy Schengen;

c. wykonywane według przepisów VFR w nocy w sąsiedztwie lotniska;

d. loty AIR POLICING;

e. loty spełniające warunki określone w punkcie 4.5, UWAGA 6.

UWAGA: użytkownicy przestrzeni powietrznej nie są zwolnieni z obowiązku przedstawiania planów lotów na operacje lotnicze z przekroczeniem granicy Polski z krajami strefy Schengen, wykonywane w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), jeżeli taki obowiązek nakładają przepisy tych krajów.

4.7. Plan lotu może być przedstawiony z maksymalnym wyprzedzeniem 120 godzin przed EOBT.

4.8. Wyprzedzenie czasowe z jakim należy przedstawić plany lotów to:

a. w przypadku lotów podlegających regulacjom ATFM, planowanych do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT i których trasa planowana jest w całości lub w części w strefie IFPZ – co najmniej 3 godziny przed EOBT;

b. w przypadku przedstawiania planów lotów na loty niepodlegające regulacjom ATFM, planowane do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;

REMARK 3: an aircraft is considered to be in the vicinity of an aerodrome when it is flying in the aerodrome traffic circuit, entering or leaving the circuit (SERA Article 2 (9) and (10)).

REMARK 4: when a flight is carried out from an aerodrome or operating site where ATS is not provided, the provision of alerting service and flight information service requires the pilot-in-command additionally to open/activate a flight plan. A flight plan is opened/activated by providing the take-off time:

- by phone to an ATS Reporting Office (ARO),
- by radio or phone to the relevant FIS unit.

REMARK 5: for VFR flights in Class G airspace within the ADIZ, it is required, according to point 3.9.1, to include the indicator ADIZ in the flight plan and additionally notify the ATS unit responsible for the airspace where the flight will be conducted (the territorially competent FIS unit) immediately before take-off.

REMARK 6: within an ADIZ, with the permission of a relevant military unit (Air Operations Centre – Air Component Command, phone: +48-261-828-766), flights of aircraft without equipment enabling two-way radio communication with ATS units are permitted without a filed flight plan. In such a case, the ATS unit responsible for the area in which the flight is to be conducted or AMC Poland shall be notified of the location and time of flights.

4.6. The submission of a flight plan is not required for the following flights:

a. VFR flights conducted within uncontrolled airspace, except for those planned wholly or partly within an ADIZ, subject to point 4.5, NOTE 6;

b. international VFR flights conducted within uncontrolled airspace, crossing a state border that does not constitute the external border of the Schengen Area;

c. VFR flights conducted at night in the vicinity of an aerodrome;

d. AIR POLICING flights;

e. flights that meet the conditions specified in 4.5 point, NOTE 6.

REMARK: airspace users are not exempted from the obligation to submit flight plans for flights crossing the Polish border with Schengen area countries, conducted under VFR within uncontrolled airspace, if such obligation is imposed by the regulations of those countries.

4.7. Flight plans may be submitted up to a maximum of 120 hours in advance of the EOBT.

4.8. The time parameters for the submission of flight plans are as follows:

a. for flights subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT and the route of which is planned wholly or partly within the IFPZ – at least 3 hours prior to the EOBT;

b. for flight plans for flights not subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT – at least 1 hour prior to the EOBT;

c. w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej – co najmniej 30 minut przed EOBT;

d. w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości lub w części w przestrzeni powietrznej kontrolowanej – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;

e. w przypadku przedstawiania planów lotów na loty planowane według przepisów VFR, podczas których nastąpi przekroczenie granicy FIR Warszawa – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;

f. w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, podczas których planowany jest wlot w przestrzeń kontrolowaną – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;

g. w przypadku składania zastępczych planów lotu (RFP) ostatni z nich powinien zostać przedstawiony co najmniej 30 minut przed EOBT.

c. for flight plans for flights under VFR planned wholly within uncontrolled airspace – at least 30 minutes prior to the EOBT;

d. for flight plans for flights under VFR planned wholly or partly within controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

e. for flight plans for flights planned to be conducted under VFR, crossing the FIR Warszawa boundary – at least 1 hour prior to the EOBT;

f. for flight plans for flights under VFR with planned entry into controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

g. when filing replacement flight plans (RFPs), the last RFP shall be filed at least 30 min prior to the EOBT;

4.9. Każde opóźnienie w przedstawieniu planu lotu może skutkować jego odrzuceniem.

4.9. Any delay in submitting a flight plan may result in its rejection.

4.10. Polskie służby ATS nie ponoszą żadnej odpowiedzialności z tytułu jakichkolwiek konsekwencji wynikających z błędów popełnionych przez użytkownika przy określaniu trasy lotu w planie lotu IFR (wydłużenie czasu trwania i/lub trasy lotu, zwiększone opłaty nawigacyjne, opóźnienie czasów EOBT i ETA itp.).

4.10. Polish ATS bear no responsibility for any consequences resulting from errors made by the user in determining the flight route in an IFR flight plan (extended duration and/or route, increased navigation fees, delayed EOBT and ETA, etc.).

5 ZMIANY W PLANIE LOTU

5 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

5.1 Zmiany w planie lotu przed rozpoczęciem operacji lotniczej

5.1 Changes to a flight plan before flight

5.1.1. Przedstawiony plan lotu w razie potrzeby może podlegać aktualizacji zarówno w zakresie zmian EOBT, jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyłączeniem danych zawartych w tak zwanych “polach kluczowych”, których modyfikacje nie są dopuszczalne:

a. znak rozpoznawczy statku powietrznego;

b. lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;

c. lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej;

d. data lotu.

UWAGA: w praktyce może dojść do akceptowanej zmiany DOF w sytuacji, kiedy nastąpi zmiana EOBT o wartość przesuwającą EOBT na godzinę 00:00 lub późniejszą.

5.1.1. A submitted flight plan may be updated, if necessary, regarding changes to the EOBT and other data contained in the flight plan, excluding data in the so-called key fields which shall not be modified:

a. aircraft identification;

b. aerodrome of departure or operating site;

c. aerodrome of destination or operating site;

d. date of flight.

REMARK: in practice, an accepted change to the DOF may occur when the EOBT is shifted to a time at or after 00:00.

5.1.2. Zmiany w planie lotu mogą być dokonywane depeszami DLA lub CHG.

5.1.2. Changes to a flight plan can be made using DLA or CHG messages.

5.1.3. Depeszą DLA możliwa jest zmiana tylko EOBT, przy czym niedozwolona jest zmiana EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego, tzw. „negative delay”. Maksymalne przesunięcie EOBT nie może być większe niż o 20 godzin. Depesza DLA musi zawierać następujące informacje:

a. pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;

b. pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;

c. pole 16 – lotnisko docelowe;

5.1.3. The DLA message allows for changes only to the EOBT, while changing the EOBT to an earlier time than originally planned (negative delay) is not allowed. The maximum adjustment of the EOBT cannot exceed 20 hours. The DLA message must include the following information:

a. item 7 – aircraft identification;

b. item 13 – departure aerodrome and new revised EOBT;

c. item 16 – destination aerodrome;

d. item 18 – date of flight only.

d. pole 18 – tylko datę lotu.

5.1.3.1. Dla lotów podlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 15 minut.

5.1.3.2. Dla lotów niepodlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 30 minut.

5.1.3.3. W przypadku konieczności zmiany EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego należy unieważnić plan lotu depeszą CNL i przedstawić nowy plan lotu ze zmienionym EOBT.

5.1.4. Depeszą CHG możliwe są zmiany zarówno EOBT (z zastrzeżeniami jak w pkt 5.1.3), jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyjątkiem danych zawartych w polach kluczowych. Depesza CHG musi zawierać następujące informacje:

a. pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;

b. pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;

c. pole 16 – lotnisko docelowe;

d. pole 18 – tylko datę lotu;

e. pole 22 ICAO zawierające wszystkie pola, w których dokonywane są zmiany.

W przypadku zmiany w polach 18 i/lub 19 pole 22 powinno zawierać wszystkie elementy pola 18 i/lub 19, również te, które nie podlegają zmianie.

5.1.5. W sytuacji, kiedy zostały przestawione dwa lub więcej plany lotów na operacje o identycznych polach kluczowych nie podlegające regulacjom ATFM, do zmiany EOBT w jednym lub więcej z nich zaleca się użycie depeszy CHG.

UWAGA: miejsce, w którym należy przedstawiać depesze modyfikujące DLA i/lub CHG powinno być identyczne jak podczas przedstawiania planu lotu.

5.2 Zmiany w planie lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

5.2.1. W przypadku zmian w planie lotu w trakcie lotu załoga przekazuje modyfikacje odpowiednim służbom ruchu lotniczego (FIS, ATC).

5.2.2. Z wyjątkiem nieumyślnego odstąpienia od przedstawionego planu lotu, w przypadku planu lotu na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – wszystkie zmiany do tego planu. Natomiast w przypadku innych lotów VFR w przestrzeni niekontrolowanej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu (SERA.4015).

5.2.3. Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ścisłe w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do planu lotu i podlegają zgłoszeniu (SERA.4015).

6 UNIEWAŻNIENIE PLANU LOTU

6.1 Unieważnienie planu lotu przed lotem

5.1.3.1. For flights subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 15 minutes shall be reported.

5.1.3.2. For flights not subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 30 minutes shall be reported.

5.1.3.3. If it is necessary to change the EOBT to an earlier time than originally planned, the flight plan must be cancelled using a CNL message, and a new flight plan with the revised EOBT shall be submitted.

5.1.4. The CHG message allows for changes to both the EOBT (with the restrictions mentioned in point 5.1.3) and other data contained in the flight plan, excluding data in the key items. The CHG message must include the following information:

a. item 7 – aircraft identification;

b. item 13 – departure aerodrome and revised EOBT;

c. item 16 – destination aerodrome;

d. item 18 – date of flight only;

e. ICAO item 22 containing all the items to which changes are made.

In the event of changes to items 18 and/or 19, item 22 should include all elements of item 18 and/or 19, including those that remain unchanged.

5.1.5. When multiple flight plans have been submitted for operations with identical key fields and not subject to ATFM regulations, it is recommended to use the CHG message to change the EOBT in one or more of them.

REMARK: the place where DLA and/or CHG messages are submitted should be the same as when submitting the flight plan.

5.2 Changes to a flight plan during flight

5.2.1. In the case of changes to the flight plan during flight, the crew shall communicate the changes to the appropriate air traffic services (FIS, ATC).

5.2.2. Except when inadvertently deviating from the submitted flight plan, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit (SERA.4015).

5.2.3. Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported (SERA.4015).

6 CANCELLATION OF A FLIGHT PLAN

6.1 Cancellation of a flight plan before flight

Przedstawiony plan lotu może zostać unieważniony/skasowany przy użyciu depeszy CNL. Depesza typu CNL musi zawierać:

a. pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;

b. pole 13 – lotnisko startu i EOBT;

c. pole 16 – lotnisko docelowe;

d. pole 18 – tylko data lotu.

UWAGA 1: dystrybucja depeszy 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.

A submitted flight plan may be cancelled by CNL message. The CNL message must include:

a. item 7 – aircraft identification;

b. item 13 – departure aerodrome and EOBT;

c. item 16 – destination aerodrome;

d. item 18 – date of flight only.

REMARK 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.

REMARK 2: In the event of a delay exceeding the estimated off-block time by 30 minutes for a controlled flight or a delay of 1 hour for an uncontrolled flight, for which a flight plan has been submitted, the plan should be revised, or a new flight plan shall be submitted, cancelling the previous one depending on what is applicable.

6.2 Unieważnienie planu lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

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”.

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.

REMARK 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.

REMARK 2: an example of a report on the closure of a flight plan with the route terminating during flight in uncontrolled airspace would be as follows: "SP-ABC/ABC123, request to close flight plan, point TANGO, time 1220 UTC”.

7 ZAKOŃCZENIE PLANU LOTU

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;

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. lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);

d. lotnisko przylotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;

e. czas przylotu.

UWAGA: po 30 minutach od przewidywanego zakończenia planu lotu w przypadku braku informacji o zakończeniu planu lotu lub lądowaniu uruchamiana jest służba alarmowa.

7.3. Jeżeli lądowanie odbyło się w miejscu, w którym nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego, zakończenie (zamknięcie) planu lotu należy zgłosić telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO), tel.: +48-22-574-7173; lub odpowiedniego terytorialnie dla miejsca lądowania sektora FIS zgodnie z poniższym wykazem.

a. Rejon odpowiedzialności sektora FIS Gdańsk:

- FIS Gdańsk:
  +48-22-574-7485, +48-22-574-7495, +48-81-452-7485, +48-81-452-7495
- e-mail: fis.gdansk@pansa.pl

b. Rejon odpowiedzialności sektora FIS Warszawa:

- FIS Warszawa:
  +48-22-574-5585, +48-22-574-5588, +48-81-452-5588
- e-mail: fis.warszawa@pansa.pl

c. Rejon odpowiedzialności sektora FIS Kraków:

- FIS Kraków:
  +48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585
- e-mail: fis.krakow@pansa.pl

d. Rejon odpowiedzialności sektora FIS Poznań:

- FIS Poznań:
  +48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7585
- e-mail: fis.poznan@pansa.pl

7.4. W przypadku braku możliwości nawiązania kontaktu telefonicznego z właściwym sektorem FIS lub ARO, zakończenie (zamknięcie) planu lotu powinno być zgłoszone do innego wymienionego powyżej sektora FIS, podając:

a. nazwę sektora FIS, w którym nastąpiło lądowanie;

b. wszystkie informacje zawarte w pkt 7.2.

7.5. Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej są niewystarczające i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmuje się

c. destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);

d. arrival aerodrome or operating site;

e. time of arrival.

REMARK: if there is no information about the closure of the flight plan or landing within 30 minutes of the estimated end of the flight plan, the alerting service is activated.

7.3. If the landing takes place at a location where air traffic service is not provided, the closure of the flight plan shall be reported by phone to the ATS Reporting Office (ARO), phone +48-22-574-7173; or FIS sector territorially competent for the landing site according to the list below.

a. Gdańsk FIS sector area of responsibility:

- Gdańsk FIS:
  +48-22-574-7485, +48-22-574-7495, +48-81-452-7485, +48-81-452-7495
- e-mail: fis.gdansk@pansa.pl

b. Warszawa FIS sector area of responsibility:

- Warszawa FIS:
  +48-22-574-5585, +48-22-574-5588, +48-81-452-5588
- e-mail: fis.warszawa@pansa.pl

c. Kraków FIS sector area of responsibility:

- Kraków FIS:
  +48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585
- e-mail: fis.krakow@pansa.pl

d. Poznań FIS sector area of responsibility:

- Poznań FIS:
  +48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7585
- e-mail: fis.poznan@pansa.pl

7.4. If it is not possible to establish telephone contact with the appropriate FIS sector or ARO, the closure of the flight plan should be reported to another FIS sector mentioned above, providing:

a. name of the FIS sector where the landing occurred;

b. all information specified in point 7.2.

7.5. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following

następujące działanie. Tuż przed lądowaniem pilot dowódca statku powietrznego, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depeszę odpowiadającą meldunkowi o przylocie.

7.6. Zakończenie planu lotu (nadanie depeszy odpowiadającej meldunkowi o przylocie) oznacza rezygnację z usług zapewnienia służby alarmowej i służby informacji powietrznej, związanej z danym planem lotu.

UWAGA: ze względów bezpieczeństwa ten sposób kończenia planu lotu zalecany jest jedynie w przypadku braku możliwości skorzystania z innych sposobów.

7.7. Złożenie meldunku o przylocie nie jest wymagane po wylądowaniu na lotnisku, na którym zapewniane są służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że komunikacja radiowa lub sygnały wzrokowe wskazują na fakt zaobserwowania lądowania.

8 ZASADY UZYSKIWANIA ZEZWOLENIA NA UŻYCIE "STS/ ATFMX" W FIR WARSZAWA

8.1. Oznacznik STS/ATFMX może być użyty w planie lotu tylko i wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na jego użycie od SUP ATM (patrz pkt 8.2).

8.2. Procedura uzyskania zezwolenia na użycie statusu STS/ATFMX została opisana poniżej.

8.2.1. Wytyczne określające zasadność użycia STS/ATFMX:

a. w przypadku zagrożenia życia lub gdy integralność fizyczna osoby może zostać poważnie naruszona w sposób trwały w przypadku opóźnienia spowodowanego przydzieleniem regulacji ATFM; sytuacje te mogą dotyczyć pacjentów z zagrożeniem utraty kończyn, pilnego transportu organów lub zespołów medycznych, lotów z substancjami medycznymi (np.: izotopami) oraz lotów humanitarnych; wniosek taki musi być poparty potwierdzeniem udzielonym przez służby medyczne;

b. misja w interesie państwa, z jaką udaje się osoba lub osoby na pokładzie statku powietrznego jest tak ważna, że jakiekolwiek opóźnienie jest niedopuszczalne;

c. misja państwowa, wykonywana podczas lotu jest na tyle ważna, że niedopuszczalne jest jakiekolwiek opóźnienie mogące mieć wpływ na jej pozytywny wynik.

8.2.2. Operator zainteresowany uzyskaniem zgody na zwolnienie z regulacji ATFM i uzyskaniem zgody na możliwość umieszczenia w polu 18 planu lotu oznacznika STS/ATFMX dla lotu z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej leżącego w FIR Warszawa powinien zwrócić się ze stosownym wnioskiem o zwolnienie z regulacji ATFM i przesłać go na co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem wraz z dokumentacją potwierdzającą spełnienie przesłanek wymienionych w pkt 8.2.1 na adres elektroniczny: kz.atm@pansa.pl lub numer faks: **+48-22-574-5539**.

8.2.3. Informacja zwrotna o przydzieleniu zwolnienia z regulacji ATFM i możliwości umieszczenia zapisu STS/ATFMX zostanie udzielona w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem.

8.2.4. W nagłych sytuacjach (np. transport chorego w stanie zagrażającym życiu, transport organów) lub gdy operator statku powietrznego nie jest w stanie dotrzymać 3-godzinnego wyprzedzenia złożenia wniosku, zobowiązany jest do telefonicznego powiadomienia o tym fakcie SUP ATM

action shall be taken. Immediately prior to landing the pilot-in-command shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report.

7.6. Closing a flight plan (sending a message comparable to an arrival report) means that the pilot decides not to use alerting service and flight information service related to the flight plan.

REMARK: for safety reasons, this method of closing a flight plan is recommended only when other means are not available.

7.7. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

8 RULES FOR OBTAINING PERMISSION TO USE "STS/ATFMX" IN THE FIRWARSZAWA

8.1. The STS/ATFMX indicator shall only be used in a flight plan after obtaining permission to use it from the ATM SUP (see point 8.2).

8.2. The procedure for obtaining permission to use the STS/ATFMX status is described below.

8.2.1. Guidelines for the validity of using STS/ATFMX:

a. in the event of a threat to human life or when the physical integrity of a person could be seriously and permanently compromised due to a delay caused by ATFM regulations; those situations may concern patients with threat of loss of limbs, urgent transfer of human organs and the transportation of medical teams; flights with medical substances (e.g. isotopes) and humanitarian flights; such a request must be supported by confirmation provided by medical services;

b. mission in the interest of a state being undertaken by the person or persons on board the aircraft is of such importance that any delay is unacceptable;

c. state mission performed during the flight is so important that any delay that may affect its positive outcome is unacceptable.

8.2.2. An operator interested in obtaining permission to be exempted from ATFM measures and to use the STS/ATFMX indicator in the flight plan for a flight from an aerodrome or operating site located in the FIR Warszawa should submit an appropriate application for exemption from ATFM measures and send it along with documentation confirming the fulfilment of the conditions listed in point 8.2.1 at least 3 hours before the planned flight to the email address: kz.atm@pansa.pl, or by fax: **+48-22-574-5539**.

8.2.3. Feedback on granting the exemption from ATFM measures and the possibility to use the STS/ATFMX indicator will be provided, whenever possible, at least 3 hours before the planned flight.

8.2.4. In urgent situations (e.g. transport of a patient in a life-threatening condition, transport of organs) or when the aircraft operator is unable to provide a 3-hour advance notice for the application, they are required to notify the ATM SUP of this fact by phone and submit the application for

oraz do przesłania stosownego wniosku o zwolnienie z regulacji ATFM i wszystkich niezbędnych dokumentów tak szybko, jak to możliwe na wyżej wymieniony adres e-mail, nie później jednak niż 48 godzin po wykonaniu lotu.

Zasadność wniosku będzie sprawdzona na podstawie przesłanych informacji.

Numery tel. do kontaktu z SUP ATM (H24):
+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.

8.2.5. Wszyscy operatorzy, którzy otrzymali stałe zezwolenie na zwolnienie z regulacji ATFM zobowiązani są do posiadania i dostarczenia na żądanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub SUP ATM właściwych dokumentów uzasadniających wykorzystanie zwolnienia z regulacji ATFM przez okres co najmniej 24 miesięcy od daty lotu.

8.2.6. Należy mieć świadomość, że każdy lot zwolniony spod regulacji ATFM generuje opóźnienia dla innych operacji lotniczych. Dlatego istotnym jest, by zwolnienia z regulacji ATFM były przyznawane w sposób uzasadniony. W przypadku użycia przez zainteresowanego operatora w planie lotu oznacznika STS/ATFMX bez wymaganej zgody, mimo zaakceptowania planu lotu przez IFPS plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:

- uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od SUP ATM na użycie tego oznacznika, lub
- dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).

exemption from ATFM measures and all necessary documents as soon as possible to the aforementioned e-mail address, but not later than 48 hours after the flight.

The validity of the application will be verified based on the provided information.

Phone numbers to contact with ATM SUP (H24):
+48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.

8.2.5. All operators who have received a permanent exemption from ATFM regulations are required to possess and provide, upon request by the Civil Aviation Authority or ATM SUP, the relevant documents justifying the use of the exemption from ATFM regulations for a period of at least 24 months from the date of the flight.

8.2.6. It should be borne in mind that each flight exempted from ATFM measures generates delays for other air operations. Therefore, it is essential for exemptions from ATFM measures to be granted in a justified manner. If an operator uses the STS/ATFMX indicator in the flight plan without the required permission and the flight plan is still accepted by the IFPS, the Polish air traffic services will not accept the flight plan, resulting in a lack of ATC clearance for the operation until either:

- the operator obtains permission from the ATM SUP to use the indicator, or
- the operator updates the flight plan (i.e. removes the unlawfully used indicator).

ENR 2.2.1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ), STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA TRANSPONDERA (TMZ), OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (MFPA)

ENR 2.2.1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZS), TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZS), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS (MFPAS)

1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ)

1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs)

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
RMZ ATZ Bydgoszcz 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 AMSL GND [G]	AFIS EPBY	131.005 MHz BYDGOSZCZ INFORMACJA BYDGOSZCZ INFORMATION PL / EN	W godzinach pracy AFIS EPBY. During EPBY AFIS operational hours.	NIL
RMZ TMA Bydgoszcz Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531422N 0180718E 531551N 0181650E 531546N 0182016E 531119N 0182649E 530555N 0182728E 530319N 0182556E 525915N 0182139E 525724N 0181703E	2500 ft AMSL 1800 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPBY. Outside of TWR EPBY operational hours.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
541500N 0175000E 541807N 0175000E 542323N 0180300E 543334N 0180031E					
RMZ LTMA Gdańsk Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543853N 0175635E 544040N 0181440E 544645N 0180952E 544748N 0182438E 542945N 0185523E 542300N 0190000E 542509N 0184750E 542656N 0183240E 542950N 0182309E 543550N 0181827E 543334N 0180031E 542323N 0180300E 541807N 0175000E 542141N 0175000E 543310N 0175000E 543853N 0175635E	FL 95 3500 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Gdańsk. In case the Gdańsk APP is not available.	NIL
RMZ LTMA Gdańsk Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544743N 0174936E 544858N 0182309E 543237N 0190625E 541008N 0191534E 540905N 0191559E 540623N 0191431E 535238N 0190704E 535121N 0185123E 534920N 0183132E 541043N 0174937E 540828N 0173016E 541327N 0172656E 541535N 0172632E 542333N 0172419E 543842N 0172926E 544415N 0173348E 544743N 0174936E	FL 95 4500 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Gdańsk. In case the Gdańsk APP is not available.	NIL
RMZ LTMA Gdańsk Sector D Linia łącząca następujące punkty:	FL 95 6500 ft AMSL	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA	W przypadku niedostępności służby APP Gdańsk.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
The line joining the following points: 540828N 0173016E 541043N 0174937E 534920N 0183132E 535121N 0185123E 534803N 0185442E 534143N 0182619E 540828N 0173016E	[G]		GDAŃSK INFORMATION PL / EN	In case the Gdańsk APP is not available.	
RMZ LTMA Gdańsk Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543237N 0190625E 542948N 0191403E 541227N 0192436E 540631N 0192242E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 543237N 0190625E	FL 95 7500 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Gdańsk. In case the Gdańsk APP is not available.	NIL
RMZ CTR Kraków/Balice 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 AMSL GND [G]	FIS KRAKÓW	119.275 MHz KRAKÓW INFORMACJA KRAKÓW INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby TWR EPKK. In case the EPKK TWR is not available.	NIL
RMZ CTR Katowice/ Pyrzowice 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 AMSL GND [G]	FIS KRAKÓW	119.275 MHz KRAKÓW INFORMACJA KRAKÓW INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby TWR EPKT. In case the EPKT TWR is not available.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
then arc of circle of 11 km radius centred at point: 520819N 0154755E 520409N 0154103E 520305N 0153445E 520548N 0153206E					
RMZ TMA Zielona Góra Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521947N 0160118E 521948N 0160702E 521928N 0160712E 521057N 0161311E 521001N 0161342E 520407N 0160430E 520220N 0155804E 520158N 0155406E 520124N 0154520E 520049N 0153634E 520337N 0153200E 521122N 0152643E 521400N 0153030E 521921N 0155036E 521947N 0160118E	FL 95 1300 ft AMSL [G]	FIS POZNAŃ	126.300 MHz POZNAŃ INFORMACJA POZNAŃ INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPZG. Outside of TWR EPZG operational hours.	NIL
RMZ DORSZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 502419N 0234910E dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:/ then along the state border to the point: 494840N 0225724E 494832N 0225624E 494910N 0223136E 495011N 0214530E 502237N 0214513E 502920N 0223114E 502419N 0234910E	FL 95 GND [G]	FIS KRAKÓW	119.950 MHz KRAKÓW INFORMACJA KRAKÓW INFORMATION PL / EN	H24	Z wyłączeniem aktywnego CTR RZESZÓW/Jasionka i TMA Rzeszów. Zarządzający COP-DKP (tel.: +48-261-828-202). Excluding active RZESZÓW/Jasionka CTR and Rzeszów TMA. Administrator COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

2 ZASADY LOTÓW W STREFIE OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ (RMZ)

2.1. Przed wlotem w strefę obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) piloci są zobowiązani do dokonania na stosownym kanale łączności zgłoszenia początkowego ze wskazaniem wywoływanej stacji, znaku

2 FLIGHT RULES WITHIN RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONE (RMZ)

2.1. Before entering a radio communication mandatory zone (RMZ), pilots are obliged to make initial contact on appropriate communication channel indicating the called station, call-sign, aircraft type, position,

wywoławczego, typu statku powietrznego, pozycji, poziomu, celów lotu oraz innych informacji na żądanie organu FIS/AFIS.

UWAGA:

Przez określenie pozycja należy uważać informację zawierającą rejon geograficzny, np. obiekt liniowy, obiekt punktowy lub miejscowość, w pobliżu której znajduje się wywołujący statek powietrzny.

2.2. Statki powietrzne wykonujące lot w strefie obowiązkowej łączności radiowej utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności.

2.3. Strefy RMZ wskazane w punkcie 1, z wyjątkiem RMZ DORSZ, obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT oraz ATZ, w których nie jest zapewniana służba AFIS.

2.4. W przypadku, gdy lotnisko/lądowisko położone jest w obrębie RMZ i dostępna jest jego częstotliwość, to ruch na polu manewrowym oraz ruch statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie danego lotniska/lądowiska (w tym wykonujących/włączających się w/opuszczających krąg nadlotniskowy) powinien odbywać się na częstotliwości danego lotniska/lądowiska.

2.5. Loty statków powietrznych nie posiadających na wyposażeniu działających urządzeń radiowych są możliwe po telefonicznym zgłoszeniu lotów do odpowiedniego organu FIS/AFIS przed planowanym lotem w strefie RMZ, z wyjątkiem RMZ DORSZ, poprzez podanie:

- typu statku powietrznego;
- planowanej trasy w RMZ (kierunek lotu) lub rejon geograficzny, np. obiekt liniowy, obiekt punktowy lub miejscowość, w pobliżu której będzie wykonywany lot;
- planowanej wysokości lotu;
- planowanego czasu wykonania przelotu przez RMZ lub czasu lotów w określonym rejonie;
- dodatkowych informacji na żądanie organu FIS, np. numer tel. do operatora RPA.

UWAGA 1:

W RMZ Warszawa loty powyżej 1000 ft AMSL mogą być wykonywane tylko pod warunkiem posiadania stałej dwukierunkowej łączności radiowej z organem FIS właściwego sektora.

UWAGA 2:

Zgłoszenie telefoniczne zamiaru wykonania lotu bez łączności radiowej w czasie aktywności strefy RMZ należy dokonać nie wcześniej niż na godzinę przed planowanym lotem w strefie RMZ.

UWAGA 3:

Strefa RMZ DORSZ obowiązuje również w aktywnych strefach EPD, TSA, TRA, MRT, ATZ, z wyjątkiem wojskowych statków powietrznych.

Loty w RMZ DORSZ bez łączności radiowej nie są możliwe bez uzyskania zezwolenia Dyżurnej Służby Operacyjnej COP-DKP (tel.: +48-261-828-202).

level, flight, purposes of the flight and other information at the request of FIS/AFIS.

REMARK:

The expression ‘position’ shall be understood as information including geographical area, e.g. linear object, point object or town in the vicinity of which the calling aircraft is positioned.

2.2. Aircraft performing flights within the radio communication mandatory zone shall keep continuous air-ground communication radio watch and, if necessary, shall establish two way communication on an appriopriate channel.

2.3. The RMZs described in item 1, excluding DORSZ RMZ, are valid except for active TSAs, TRAs, MRTs and ATZs in which no AFIS is provided.

2.4. Where an aerodrome/airfield is located within an RMZ and its frequency is available, flight crews conducting aircraft movements on the manoeuvring area and flights in the vicinity of the relevant aerodrome/airfield (including those flying/joining/leaving an aerodrome traffic circuit) are to use the frequency of this aerodrome/airfield.

2.5. Flights of aircraft not equipped with operating radio devices are possible after telephone notification of the relevant FIS/AFIS unit before the planned flight within the RMZ, excluding DORSZ RMZ, by specifying:

- aircraft type;
- planned route within RMZ (flight direction) or geographical area, e.g. linear object, point object or town in the vicinity of which the flight will be continued;
- planned flight altitude;
- planned time of the overflight through RMZ or flight times within a given area;
- additional information at the request of FIS, e.g. telephone number to RPA operator.

REMARK 1:

Flights above 1000 ft AMSL within Warszawa RMZ may be conducted only after establishing two way radio communication with FIS of a given sector.

REMARK 2:

A report by telephone of the intention to conduct a flight without radio contact during RMZ activity is to be made no earlier than one hour before the planned flight within the RMZ.

REMARK 3:

DORSZ RMZ area is also applicable within active areas EPD, TSA, TRA, MRT, ATZ, excluding military aircraft.

Flights within the DORSZ RMZ without radio communication are not possible without obtaining clearances from Duty Operations Service of COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

O zezwolenie mogą ubiegać się:

- lotnictwo państwowe i lotnicze pogotowie ratunkowe;
- operatorzy wykonujący loty o statusie HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR;
- wykonujący loty w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, zagrożeń ekologicznych lub sytuacji awaryjnych;
- wykonujący loty związane z ochroną i kontrolą infrastruktury krytycznej;
- wykonujący loty w wyznaczonych specjalnych TRA, po konsultacji z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP na ustalonych zasadach i warunkach z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP.

Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz loty wykonywane na hasło/sygnał GARDA, ALPHA SCRAMBLE są wyłączone z obowiązywania RMZ DORSZ.

2.6. Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz modeli zdalnie sterowanych w warunkach VLOS odbywają się w strefach geograficznych, zasady wykonywania lotów, procedury i opis znajdują się na stronie www.pansa.pl w zakładce „drony".

3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W STREFIE RMZ WARSZAWA

3.1. UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W CZASIE PRZELOTU

Statki powietrzne, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych w trakcie lotu tranzytowego (przelotu) przez strefę RMZ, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 1000 ft AMSL z wykorzystaniem niżej wymienionych punktów nawigacyjnych jako punktów tranzytowych:

The following may apply for clearance:

- state aviation and Medical Air Rescue;
- operators conducting HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR status flights;
- flights carried out in order to provide help in case of human or animal life or health hazard, especially in the events of natural disasters, catastrophes, environmental threats or emergency circumstances;
- flights connected with safeguarding and controlling of Critical Infrastructure;
- flights within designated TRA after consultation with Duty Operations Service COP-DKP under the terms and conditions agreed with the Duty Operations Service COP-DKP.

Flights of unmanned aerial vehicles and GARDA and ALFA SCRAMBLE are excluded from DORSZ RMZ.

2.6. Flights by unmanned aerial vehicles and remotely controlled model aircraft under VLOS may be conducted in UAS geographical zones, flight rules, procedures and description can be found at www.pansa.pl in the tab „drony" (available in Polish language only).

3 RADIO COMMUNICATION FAILURE (RCF) IN THE WARSZAWA RMZ

3.1. RADIO COMMUNICATION FAILURE (RCF) DURING OVERFLIGHT

Aircraft experiencing radio communication failure due to technical reasons during transit flight (overflight) through the RMZ shall continue flight at an altitude not higher than 1000 ft AMSL using navigation points described in the table below as transit points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ALFA	520347.52N 0204435.59E	Magazyn w m. Siestrzeń Warehouse in Siestrzeń
BRAVO	521103.44N 0203649.94E	Fabryka w m. Błonie Factory in Błonie
DELTA	522036.00N 0211340.00E	Miejscowość Wołomin Wołomin
GOLF	515926.53N 0211404.93E	Most drogowy w m. Góra Kalwaria Road bridge in Góra Kalwaria
JULIETT	522240.00N 0205500.00E	M. Jabłonna Jabłonna
KILO	520528.65N 0211414.56E	Oczyszczalnia w m. Karczew Sewage treatment plant in Karczew
MIKE	521321.81N 0211459.52E	Skrzyżowanie w m. Zakręt Intersection in Zakręt
PAPA	521817.00N 0210502.00E	Centrum handlowe (skrzyżowanie Toruńskiej z Radzymińską) Shopping centre (intersection of Toruńska and Radzymińska streets)
TANGO	515814.47N 0205000.76E	Fabryka w m. Tarczyn Factory in Tarczyn

UWAGA:

W przypadku RCF w trakcie przelotu przez RMZ Warszawa wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie jest zabroniony.

3.2. Utrata łączności (RCF) w czasie dolotu do EPWA po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia na wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie.

Statki powietrzne wykonujące loty VFR, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 1000 ft AMSL. Następnie nad punktem **ECHO** (521054,00N 0205910,00E) lub **WHISKEY** (520924,97N 0205659,02E) należy rozpocząć procedurę wyznaczoną w przypadku utraty łączności opisaną w AD 2 EPWA punkt 2.22.

4 STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA (TMZ)

Jeżeli właściwy organ służb ATS nie wskaże inaczej w trakcie wykonywania lotów w następujących przestrzeniach wymagane jest wyposażenie załogowego statku powietrznego w działający transponder pracujący w modzie A i C.

Strefy TMZ, z wyjątkiem TMZ DORSZ, obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ.

UWAGA:

Strefa TMZ DORSZ obowiązuje również w aktywnych strefach D, TSA, TRA, MRT, ATZ, z wyjątkiem wojskowych statków powietrznych.

Loty w TMZ DORSZ bez transpondera pracującego w modzie A i C nie są możliwe bez uzyskania zezwolenia Dyżurnej Służby Operacyjnej COP-DKP (tel. +48-261-828-202).

O zezwolenie mogą ubiegać się:

- lotnictwo państwowe i lotnicze pogotowie ratunkowe;
- operatorzy wykonujący loty o statusie HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR;
- wykonujący loty w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, zagrożeń ekologicznych lub sytuacji awaryjnych;
- wykonujący loty związane z ochroną i kontrolą infrastruktury krytycznej;
- wykonujący loty w wyznaczonych specjalnych TRA, po konsultacji z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP na ustalonych zasadach i warunkach z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP.

Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz loty wykonywane na hasło/sygnał GARDA, ALPHA SCRAMBLE są wyłączone z obowiązywania TMZ DORSZ.

REMARK:

In case of RCF, during the flight through the Warszawa RMZ, entry to the CTR WARSZAWA/Okęcie is prohibited.

3.2. Radio communication failure (RCF) during EPWA arrival after obtaining prior permission for entry into WARSZAWA/Okęcie CTR.

Aircraft experiencing communication failure during VFR flight due to technical reasons shall continue flight at an altitude not higher than 1000 ft AMSL. Then, overhead point **ECHO** (521054.00N 0205910.00E) or **WHISKEY** (520924.97N 0205659.02E) initiate the procedure applicable in radio communication failure cases described in AD 2 EPWA point 2.22.

4 TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs)

Unless otherwise instructed by the competent ATS unit, a manned aircraft shall be equipped with a Mode A and C operating transponder when flying in the following airspaces.

The TMZs, excluding DORSZ TMZ, shall be valid except for active TSAs, TRAs, MRTs, ATZs.

REMARK:

DORSZ TMZ area is also applicable within active areas D, TSA, TRA, MRT, ATZ, excluding military aircraft.

Flights within the DORSZ TMZ without the transponder working in mode A and mode C are not possible without clearance from Duty Operations Service of COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

The following may apply for authorization:

- state aviation and Medical Air Rescue;
- operators conducting HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR status flights;
- flights carried out in order to provide help in case of human or animal life or health hazard, especially in the events of natural disasters, catastrophes, environmental threats or emergency circumstances;
- flights connected with safeguarding and controlling of Critical Infrastructure;
- flights within designated TRA after consultation with Duty Operations Service COP-DKP under the terms and conditions agreed with the Duty Operations Service COP-DKP.

Flights of unmanned aerial vehicles and GARDA and ALFA SCRAMBLE are excluded from DORSZ TMZ.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
TMZ CTR Gdańsk/Lech Wałęsa Linia łącząca następujące punkty:	2000 ft AMSL GND	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
The line joining the following points: 542900N 0181307E 542747N 0182002E 542313N 0183826E 542013N 0184529E 541849N 0184430E 541706N 0184318E 541725N 0183712E 541644N 0183030E 541956N 0181115E 542424N 0180947E 542900N 0181307E			
TMZ LTMA Gdańsk Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543334N 0180031E 543550N 0181827E 542950N 0182309E 542656N 0183240E 542509N 0184750E 542300N 0190000E 541918N 0190457E 540900N 0190000E 540320N 0185159E 535958N 0183128E 535838N 0182330E 541500N 0175000E 541807N 0175000E 542323N 0180300E 543334N 0180031E	FL 95 2000 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Gdańsk Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543853N 0175635E 544040N 0181440E 544645N 0180952E 544748N 0182438E 542945N 0185523E 542300N 0190000E 542509N 0184750E 542656N 0183240E 542950N 0182309E 543550N 0181827E 543334N 0180031E 542323N 0180300E 541807N 0175000E 542141N 0175000E 543310N 0175000E 543853N 0175635E	FL 95 3500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Gdańsk Sector C Linia łącząca następujące punkty:	FL 95	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
The line joining the following points: 544743N 0174936E 544858N 0182309E 543237N 0190625E 541008N 0191534E 540905N 0191559E 540623N 0191431E 535238N 0190704E 535121N 0185123E 534920N 0183132E 541043N 0174937E 540828N 0173016E 541327N 0172656E 541535N 0172632E 542333N 0172419E 543842N 0172926E 544415N 0173348E 544743N 0174936E	4500 ft AMSL		
TMZ LTMA Gdańsk Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540828N 0173016E 541043N 0174937E 534920N 0183132E 535121N 0185123E 534803N 0185442E 534143N 0182619E 540828N 0173016E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Gdańsk Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543237N 0190625E 542948N 0191403E 541227N 0192436E 540631N 0192242E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 543237N 0190625E	FL 95 7500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ CTR Kraków/Balice 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	2300 ft AMSL GND	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
495926N 0193541E			
TMZ CTR Katowice/Pyrzowice 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 AMSL GND	H24	NIL
TMZ LTMA Kraków Sector EPKK Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501003N 0192211E 502121N 0200211E dalej łuk o promieniu 27 km i środku w punkcie: then arc of circle of 27 km radius centred at point: 500659N 0195835E 500724N 0202113E 500325N 0202056E 500155N 0202049E 495824N 0201213E 495139N 0192739E 495413N 0192326E 500353N 0192020E 501003N 0192211E	3500 ft AMSL 2300 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Kraków Sector EPKT Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 503808N 0183820E 503909N 0191231E 503903N 0192014E dalej łuk o promieniu 19.5 km i środku w punkcie: then arc of circle of 19.5 km radius centred at point: 502832N 0192021E 501808N 0191755E 501849N 0191145E 502348N 0183418E 502636N 0183022E 503808N 0183820E	3500 ft AMSL 2300 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Kraków Sector B Linia łącząca następujące punkty:	FL 95	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
The line joining the following points: 504009N 0183056E 504225N 0194142E 502237N 0201522E 502016N 0201919E 500120N 0203025E 495156N 0202350E 494439N 0195322E 495200N 0191804E 503116N 0182348E 504009N 0183056E	3500 ft AMSL		
TMZ LTMA Kraków Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504255N 0182941E 504629N 0190646E 504834N 0193031E 504933N 0194151E 504254N 0200626E 503549N 0201004E 503251N 0202039E 502237N 0201522E 504225N 0194142E 504009N 0183056E 503116N 0182348E 495200N 0191804E 495220N 0190056E 501310N 0183210E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 503912N 0182442E 504255N 0182941E	FL 95 5500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ LTMA Kraków Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495200N 0191804E 494439N 0195322E 495156N 0202350E 500120N 0203025E 502016N 0201919E 502237N 0201522E 503251N 0202039E 503042N 0202816E 500631N 0204224E 495041N 0203228E 494039N 0195436E 494341N 0192917E 495200N 0191804E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ CTR Poznań/Ławica Linia łącząca następujące punkty:	2300 ft AMSL GND	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
The line joining the following points: 523321N 0163118E 522613N 0165920E 522429N 0170602E 522013N 0170415E 522112N 0165525E 522333N 0164247E 522617N 0162809E 523321N 0163118E			
TMZ TMA Poznań North Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523707N 0162039E 523454N 0165746E 523145N 0170756E 522847N 0171725E 522737N 0172047E 522444N 0172300E 522139N 0173034E 520428N 0172532E 520837N 0164329E 521459N 0163700E 521514N 0163101E 522100N 0162252E 522320N 0162121E 523536N 0161713E 523707N 0162039E	6500 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań North Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523536N 0161713E 523127N 0160751E 522414N 0161109E 520628N 0162947E 520149N 0163900E 515859N 0171546E 520333N 0172516E 520428N 0172532E 520837N 0164329E 521459N 0163700E 521514N 0163101E 522100N 0162252E 522320N 0162121E 523536N 0161713E	6500 ft AMSL 3500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań North Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points:	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
520705N 0161521E 521001N 0161342E 521057N 0161311E 521928N 0160712E 521948N 0160702E 523254N 0160043E 524132N 0161819E 524728N 0170446E 523920N 0174045E 522444N 0172300E 522139N 0173034E 521832N 0173811E 520017N 0173155E 515502N 0172100E 515443N 0164344E 520705N 0161521E			
TMZ CTR Wrocław/Strachowice Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510601N 0163352E 511411N 0163928E 510533N 0170842E 505738N 0170240E 510601N 0163352E	2100 ft AMSL GND	H24	NIL
TMZ TMA Poznań South Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512043N 0162921E 512115N 0163657E 510808N 0172438E 510043N 0172935E 505243N 0172248E 505241N 0172235E 505021N 0170712E 510218N 0162244E 510824N 0161948E 512043N 0162921E	5500 ft AMSL 2100 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań South Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512335N 0164744E 511305N 0172704E 510115N 0173428E 504917N 0172322E 504558N 0170225E 505757N 0161727E 510442N 0161312E 511129N 0161410E 512253N 0162424E	FL 95 5500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
512335N 0164744E			
TMZ TMA Poznań South Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512253N 0162424E 512811N 0164456E 512730N 0170146E 511856N 0173309E 511505N 0173923E 511013N 0174517E 510005N 0174609E 505441N 0174136E 504415N 0173201E 504217N 0171754E 504558N 0170225E 504917N 0172322E 510115N 0173428E 511305N 0172704E 512335N 0164744E 512253N 0162424E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań South Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 505757N 0161727E 505910N 0161225E 510213N 0160535E 511258N 0160632E 511917N 0161209E 512253N 0162424E 511129N 0161410E 510442N 0161312E 505757N 0161727E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań South Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511403N 0163221E 511510N 0163456E 511411N 0163928E 510601N 0163352E 510722N 0163009E 510922N 0162910E 511403N 0163221E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Poznań South Sector F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510533N 0170842E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
510258N 0171308E 505649N 0170842E 505738N 0170240E 510533N 0170842E			
TMZ CTR Warszawa Okęcie Linia łącząca następujące punkty: 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	2000 ft AMSL GND	H24	NIL
TMZ CTR Warszawa/Modlin Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522901N 0202130E 523453N 0203804E 523518N 0203916E 523422N 0204655E 522957N 0205126E 522706N 0205220E 522254N 0203600E 522256N 0203027E 522600N 0202145E 522901N 0202130E	2000 ft AMSL GND	H24	NIL
TMZ TMA Warszawa Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515902N 0213753E 520339N 0213734E 520717N 0213721E 520700N 0213241E 521059N 0212739E 521700N 0212615E 522001N 0212336E 521946N 0212004E 522620N 0210925E 523013N 0211746E 524111N 0211244E 524237N 0204602E 523738N 0203938E 523327N 0201542E 521703N 0200313E	FL 95 700 ft AMSL	H24	W zakresie wysokości 700 – 2000 ft AMSL strefa TMZ nie dotyczy: 1) szybowców, 2) motolotni, 3) motoparalotni, 4) paralotni z napędem, 5) samolotów zabytkowych, na których instalacja transpondera może być nie możliwa ze względów technicznych, 6) bezzałogowych statków powietrznych, 7) lotów wykonywanych po koordynacji telefonicznej/radiowej z odpowiednim terytorialnie organem FIS lub w drodze bezpośredniego porozumienia

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
514713N 0210414E 514514N 0212353E 514955N 0213048E 515902N 0213753E			(LoA) pomiędzy PAŻP a organizatorem lotów. Altitude band 700 – 2000 ft AMSL TMZ not applicable to: 1) gliders, 2) powered hang gliders, 3) paramotor trikes, 4) powered paragliders, 5) antique aeroplanes on which transponder installation might be impossible due to technical reasons, 6) unmanned aerial vehicles, 7) flights conducted after maintaining phone/radio coordination with the territorially relevant command unit of FIS or LoA between PANSA and flight organiser.
TMZ TMA Warszawa Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524237N 0204602E 524425N 0203523E 524613N 0202444E 524153N 0200448E 523510N 0195351E 522612N 0195027E 521715N 0195333E 520802N 0201135E 514334N 0203356E 513640N 0212703E 514817N 0214712E 520540N 0220154E 522559N 0215134E 522615N 0213554E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 523013N 0211746E 522620N 0210925E 521946N 0212004E 522001N 0212337E 521700N 0212615E 521059N 0212739E 520700N 0213241E 520717N 0213721E 515902N 0213753E 514955N 0213048E 514514N 0212353E 514713N 0210414E 521703N 0200313E 523327N 0201542E 523738N 0203938E	FL 95 3500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
524237N 0204602E			
TMZ TMA Warszawa Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524613N 0202444E 525116N 0201526E 524845N 0195440E 524210N 0193704E 523056N 0193050E 520728N 0193817E 520200N 0194057E 520223N 0194319E 520512N 0195455E 514703N 0200338E 513958N 0195737E 513213N 0195741E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E 513640N 0212703E 514334N 0203356E 520802N 0201135E 521715N 0195333E 522612N 0195027E 523510N 0195351E 524153N 0200448E 524613N 0202444E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Warszawa Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520757N 0211036E 520223N 0210719E 520043N 0210038E 520208N 0205803E 515840N 0205815E 515838N 0210659E 520020N 0211204E 520225N 0211231E 520534N 0211239E 520757N 0211036E	2000 ft AMSL 1000 ft AMSL	H24	NIL
TMZ TMA Warszawa Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524111N 0211244E 523202N 0212406E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 524111N 0211244E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
TMZ TMA Warszawa Sector F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521538N 0205705E 521647N 0205621E 521655N 0203852E 521546N 0203735E 521100N 0204000E 520604N 0204530E 515840N 0205815E 520208N 0205803E 520852N 0204547E 521228N 0204201E 521532N 0204615E 521547N 0205010E 521548N 0205556E 521538N 0205705E	2000 ft AMSL 1500 ft AMSL	H24	NIL
TMZ DORSZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 502419N 0234910E dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:/ then along the state border to the point: 494840N 0225724E 494832N 0225624E 494910N 0223136E 495011N 0214530E 502237N 0214513E 502920N 0223114E 502419N 0234910E	FL 95 GND	H24	Zarządzający COP-DKP (tel.: +48-261-828-202). Administrator COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

5 OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (MFPA)

Obszary obowiązkowego składania planu lotu, z wyjątkiem MFPA DORSZ, obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ.

UWAGA:

Strefa MFPA DORSZ obowiązuje również w aktywnych strefach EPD, TSA, TRA, MRT, ATZ, z wyjątkiem wojskowych statków powietrznych.

Loty w MFPA DORSZ bez transpondera pracującego w modzie A i C nie są możliwe bez uzyskania zezwolenia Dyżurnej Służby Operacyjnej COP-DKP (tel.: +48-261-828-202).

O zezwolenie mogą ubiegać się:

- lotnictwo państwowe i lotnicze pogotowie ratunkowe;
- operatorzy wykonujący loty o statusie HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR;

5 FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS (MFPAs)

The Flight Plan Mandatory Areas, excluding DORSZ MFPA, shall be valid except for active TSAs, TRAs, MRTs, ATZs.

REMARK:

DORSZ MFPA area is also applicable within active areas EPD, TSA, TRA, MRT, ATZ, excluding military aircraft.

Flights within the DORSZ MFPA without the transponder working in mode A and mode C are not possible without clearance from Duty Operations Service of COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

The following may apply for authorization:

- state aviation and Medical Air Rescue;
- operators conducting HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR status flights;

- wykonujący loty w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, zagrożeń ekologicznych lub sytuacji awaryjnych;
- wykonujący loty związane z ochroną i kontrolą infrastruktury krytycznej;
- wykonujący loty w wyznaczonych specjalnych strefach TRA, po konsultacji z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP na ustalonych zasadach i warunkach z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP.

- flights carried out in order to provide help in case of human or animal life or health hazard, especially in the events of natural disasters, catastrophes, environmental threats or emergency circumstances;
- flights connected with safeguarding and controlling of Critical Infrastructure;
- flights within designated TRA areas after consultation with Duty Operations Service COP-DKP under the terms and conditions agreed with the Duty Operations Service COP-DKP.

Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz loty wykonywane na hasło/sygnał GARDA, ALPHA SCRAMBLE są wyłączone z obowiązywania MFPA DORSZ.

Flights of unmanned aerial vehicles and GARDA and ALFA SCRAMBLE are excluded from DORSZ MFPA.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
MFPA CTR Gdańsk/Lech Wałęsa 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 542424N 0180947E 542900N 0181307E	2000 ft AMSL GND	H24	NIL
MFPA LTMA Gdańsk Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543334N 0180031E 543550N 0181827E 542950N 0182309E 542656N 0183240E 542509N 0184750E 542300N 0190000E 541918N 0190457E 540900N 0190000E 540320N 0185159E 535958N 0183128E 535838N 0182330E 541500N 0175000E 541807N 0175000E 542323N 0180300E 543334N 0180031E	FL 95 2000 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Gdańsk Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points:	FL 95 3500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
543853N 0175635E 544040N 0181440E 544645N 0180952E 544748N 0182438E 542945N 0185523E 542300N 0190000E 542509N 0184750E 542656N 0183240E 542950N 0182309E 543550N 0181827E 543334N 0180031E 542323N 0180300E 541807N 0175000E 542141N 0175000E 543310N 0175000E 543853N 0175635E			
MFPA LTMA Gdańsk Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544743N 0174936E 544858N 0182309E 543237N 0190625E 541008N 0191534E 540905N 0191559E 540623N 0191431E 535238N 0190704E 535121N 0185123E 534920N 0183132E 541043N 0174937E 540828N 0173016E 541327N 0172656E 541535N 0172632E 542333N 0172419E 543842N 0172926E 544415N 0173348E 544743N 0174936E	FL 95 4500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Gdańsk Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540828N 0173016E 541043N 0174937E 534920N 0183132E 535121N 0185123E 534803N 0185442E 534143N 0182619E 540828N 0173016E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Gdańsk Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543237N 0190625E 542948N 0191403E	FL 95 7500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
541227N 0192436E 540631N 0192242E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 543237N 0190625E			
MFPA CTR Kraków/Balice 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 AMSL GND	H24	NIL
MFPA CTR Katowice/Pyrzowice 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 AMSL GND	H24	NIL
MFPA LTMA Kraków Sector EPKK Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501003N 0192211E 502121N 0200211E dalej łuk o promieniu 27 km i środku w punkcie: then arc of circle of 27 km radius centred at point: 500659N 0195835E 500724N 0202113E 500325N 0202056E 500155N 0202049E 495824N 0201213E 495139N 0192739E 495413N 0192326E 500353N 0192020E 501003N 0192211E	3500 ft AMSL 2300 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Kraków Sector EPKT	3500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 503808N 0183820E 503909N 0191231E 503903N 0192014E dalej łuk o promieniu 19.5 km i środku w punkcie: then arc of circle of 19.5 km radius centred at point: 502832N 0192021E 501808N 0191755E 501849N 0191145E 502348N 0183418E 502636N 0183022E 503808N 0183820E	2300 ft AMSL		
MFPA LTMA Kraków Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504009N 0183056E 504225N 0194142E 502237N 0201522E 502016N 0201919E 500120N 0203025E 495156N 0202350E 494439N 0195322E 495200N 0191804E 503116N 0182348E 504009N 0183056E	FL 95 3500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Kraków Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504255N 0182941E 504629N 0190646E 504834N 0193031E 504933N 0194151E 504254N 0200626E 503549N 0201004E 503251N 0202039E 502237N 0201522E 504225N 0194142E 504009N 0183056E 503116N 0182348E 495200N 0191804E 495220N 0190056E 501310N 0183210E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 503912N 0182442E 504255N 0182941E	FL 95 5500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA LTMA Kraków Sector D Linia łącząca następujące punkty:	FL 95	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
The line joining the following points: 495200N 0191804E 494439N 0195322E 495156N 0202350E 500120N 0203025E 502016N 0201919E 502237N 0201522E 503251N 0202039E 503042N 0202816E 500631N 0204224E 495041N 0203228E 494039N 0195436E 494341N 0192917E 495200N 0191804E	6500 ft AMSL		
MFPA CTR Poznań/Ławica 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 AMSL GND	H24	NIL
MFPA TMA Poznań North Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523707N 0162039E 523454N 0165746E 523145N 0170756E 522847N 0171725E 522737N 0172047E 522444N 0172300E 522139N 0173034E 520428N 0172532E 520837N 0164329E 521459N 0163700E 521514N 0163101E 522100N 0162252E 522320N 0162121E 523536N 0161713E 523707N 0162039E	6500 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Poznań North Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523536N 0161713E 523127N 0160751E	6500 ft AMSL 3500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
522414N 0161109E 520628N 0162947E 520149N 0163900E 515859N 0171546E 520333N 0172516E 520428N 0172532E 520837N 0164329E 521459N 0163700E 521514N 0163101E 522100N 0162252E 522320N 0162121E 523536N 0161713E			
MFPA TMA Poznań North Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520705N 0161521E 521001N 0161342E 521057N 0161311E 521928N 0160712E 521948N 0160702E 523254N 0160043E 524132N 0161819E 524728N 0170446E 523920N 0174045E 522444N 0172300E 522139N 0173034E 521832N 0173811E 520017N 0173155E 515502N 0172100E 515443N 0164344E 520705N 0161521E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA CTR Wrocław/ Strachowice Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510601N 0163352E 511411N 0163928E 510533N 0170842E 505738N 0170240E 510601N 0163352E	2100 ft AMSL GND	H24	NIL
MFPA TMA Poznań South Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512043N 0162921E 512115N 0163657E 510808N 0172438E 510043N 0172935E 505243N 0172248E 505241N 0172235E	5500 ft AMSL 2100 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
505021N 0170712E 510218N 0162244E 510824N 0161948E 512043N 0162921E			
MFPA TMA Poznań South Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512335N 0164744E 511305N 0172704E 510115N 0173428E 504917N 0172322E 504558N 0170225E 505757N 0161727E 510442N 0161312E 511129N 0161410E 512253N 0162424E 512335N 0164744E	FL 95 5500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Poznań South Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512253N 0162424E 512811N 0164456E 512730N 0170146E 511856N 0173309E 511505N 0173923E 511013N 0174517E 510005N 0174609E 505441N 0174136E 504415N 0173201E 504217N 0171754E 504558N 0170225E 504917N 0172322E 510115N 0173428E 511305N 0172704E 512335N 0164744E 512253N 0162424E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Poznań South Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 505757N 0161727E 505910N 0161225E 510213N 0160535E 511258N 0160632E 511917N 0161209E 512253N 0162424E 511129N 0161410E 510442N 0161312E 505757N 0161727E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
MFPA TMA Poznań South Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511403N 0163221E 511510N 0163456E 511411N 0163928E 510601N 0163352E 510722N 0163009E 510922N 0162910E 511403N 0163221E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Poznań South Sector F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510533N 0170842E 510258N 0171308E 505649N 0170842E 505738N 0170240E 510533N 0170842E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	H24	NIL
MFPA CTR Warszawa Okęcie Linia łącząca następujące punkty: 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	2000 ft AMSL GND	H24	NIL
MFPA CTR Warszawa/Modlin Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522901N 0202130E 523453N 0203804E 523518N 0203916E 523422N 0204655E 522957N 0205126E 522706N 0205220E 522254N 0203600E 522256N 0203027E 522600N 0202145E 522901N 0202130E	2000 ft AMSL GND	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
MFPA TMA Warszawa Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515902N 0213753E 520339N 0213734E 520717N 0213721E 520700N 0213241E 521059N 0212739E 521700N 0212615E 522001N 0212336E 521946N 0212004E 522620N 0210925E 523013N 0211746E 524111N 0211244E 524237N 0204602E 523738N 0203938E 523327N 0201542E 521703N 0200313E 514713N 0210414E 514514N 0212353E 514955N 0213048E 515902N 0213753E	FL 95 2000 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Warszawa Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524237N 0204602E 524425N 0203523E 524613N 0202444E 524153N 0200448E 523510N 0195351E 522612N 0195027E 521715N 0195333E 520802N 0201135E 514334N 0203356E 513640N 0212703E 514817N 0214712E 520540N 0220154E 522559N 0215134E 522615N 0213554E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 523013N 0211746E 522620N 0210925E 521946N 0212004E 522001N 0212337E 521700N 0212615E 521059N 0212739E 520700N 0213241E 520717N 0213721E 515902N 0213753E 514955N 0213048E 514514N 0212353E	FL 95 3500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
514713N 0210414E 521703N 0200313E 523327N 0201542E 523738N 0203938E 524237N 0204602E			
MFPA TMA Warszawa Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524613N 0202444E 525116N 0201526E 524845N 0195440E 524210N 0193704E 523056N 0193050E 520728N 0193817E 520200N 0194057E 520223N 0194319E 520512N 0195455E 514703N 0200338E 513958N 0195737E 513213N 0195741E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E 513640N 0212703E 514334N 0203356E 520802N 0201135E 521715N 0195333E 522612N 0195027E 523510N 0195351E 524153N 0200448E 524613N 0202444E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Warszawa Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520757N 0211036E 520223N 0210719E 520043N 0210038E 520208N 0205803E 515840N 0205815E 515838N 0210659E 520020N 0211204E 520225N 0211231E 520534N 0211239E 520757N 0211036E	2000 ft AMSL 1000 ft AMSL	H24	NIL
MFPA TMA Warszawa Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524111N 0211244E	FL 95 6500 ft AMSL	H24	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
523202N 0212406E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 524111N 0211244E			
MFPA TMA Warszawa Sector F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521538N 0205705E 521647N 0205621E 521655N 0203852E 521546N 0203735E 521100N 0204000E 520604N 0204530E 515840N 0205815E 520208N 0205803E 520852N 0204547E 521228N 0204201E 521532N 0204615E 521547N 0205010E 521548N 0205556E 521538N 0205705E	2000 ft AMSL 1500 ft AMSL	H24	NIL
MFPA DORSZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 502419N 0234910E dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:/ then along the state border to the point: 494840N 0225724E 494832N 0225624E 494910N 0223136E 495011N 0214530E 502237N 0214513E 502920N 0223114E 502419N 0234910E	FL 95 GND	H24	Zarządzający COP-DKP (tel.: +48-261-828-202). Administrator COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

6 KONTAKT TELEFONICZNY ZE SŁUŻBĄ INFORMACJI POWIETRZNEJ

FIS Gdańsk

Tel.: +48-22-574-7485, +48-81-452-7485,
+48-22-574-7495,
+48-81-452-7495

FIS Kraków

Tel.: +48-22-574-7585, +48-81-452-7585, +48-12-639-7585
+48-22-574-7588, +48-81-452-7588

FIS Poznań Północ

Tel.: +48-22-574-7385, +48-81-452-7385
+48-22-574-7393, +48-81-452-7393

FIS Poznań Południe

6 PHONE CONTACT WITH FLIGHT INFORMATION SERVICE

Gdańsk FIS

Phone: +48-22-574-7485, +48-81-452-7485,
+48-22-574-7495,
+48-81-452-7495

Kraków FIS

Phone: +48-22-574-7585, +48-81-452-7585, +48-12-639-7585
+48-22-574-7588, +48-81-452-7588

Poznań FIS North

Phone: +48-22-574-7385, +48-81-452-7385
+48-22-574-7393, +48-81-452-7393

Poznań FIS South

Tel.: +48-22-574-7387, +48-81-452-7387
+48-22-574-7394, +48-81-452-7394

FIS Warszawa

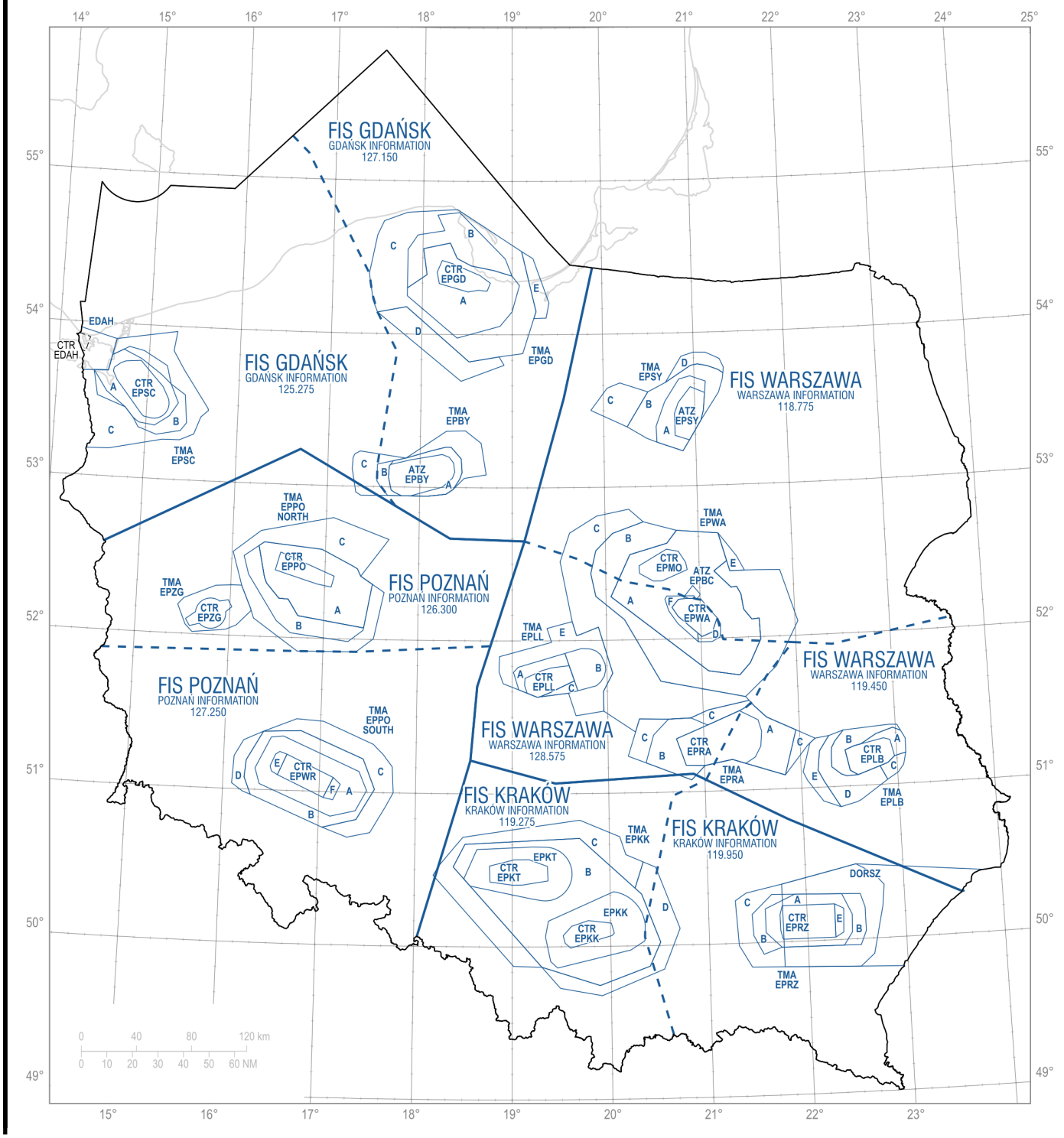
Tel.: +48-22-574-5585, +48-81-452-5585
+48-22-574-5588, +48-81-452-5588

Phone: +48-22-574-7387, +48-81-452-7387
+48-22-574-7394, +48-81-452-7394

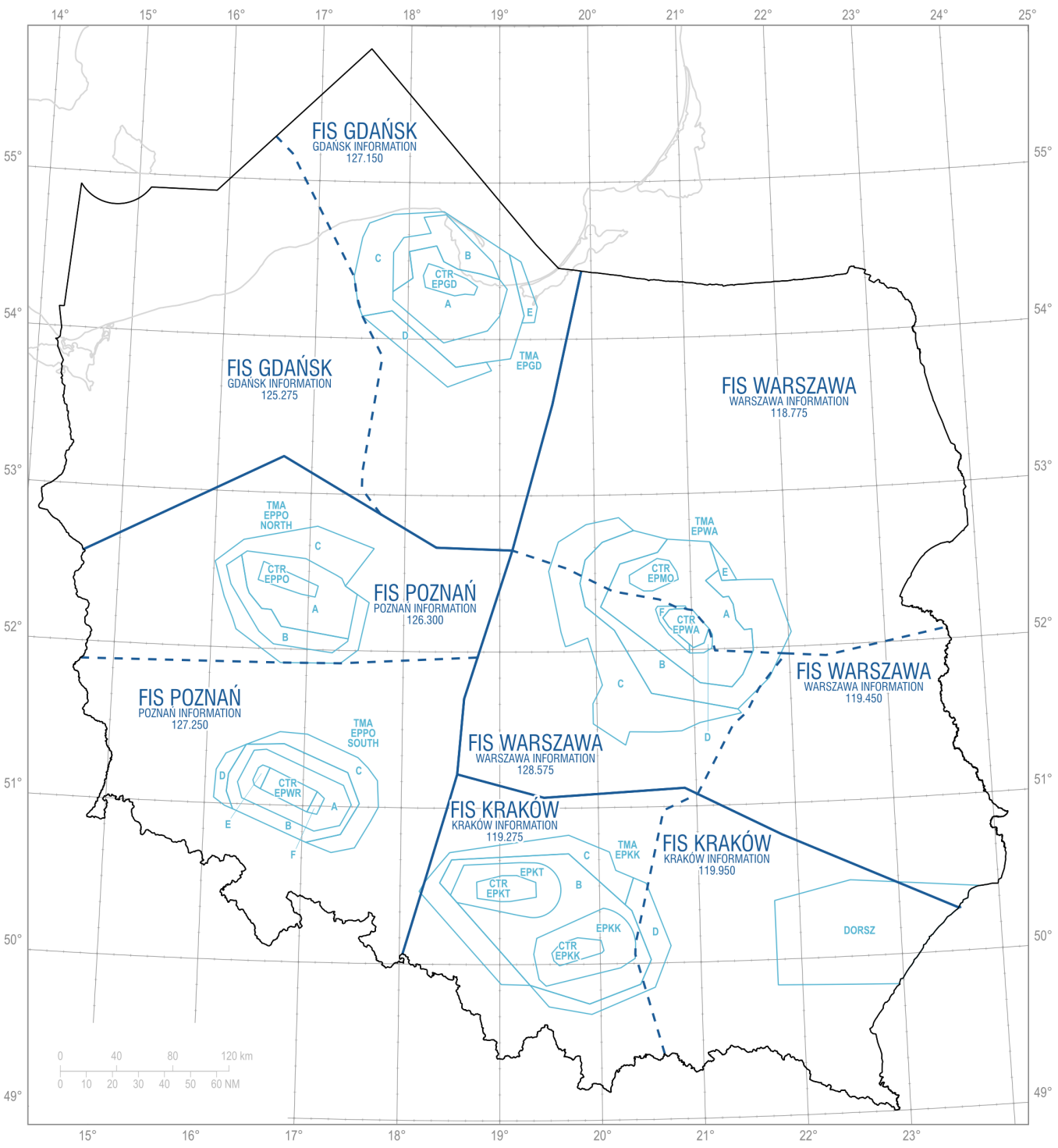
Warszawa FIS

Phone: +48-22-574-5585, +48-81-452-5585
+48-22-574-5588, +48-81-452-5588

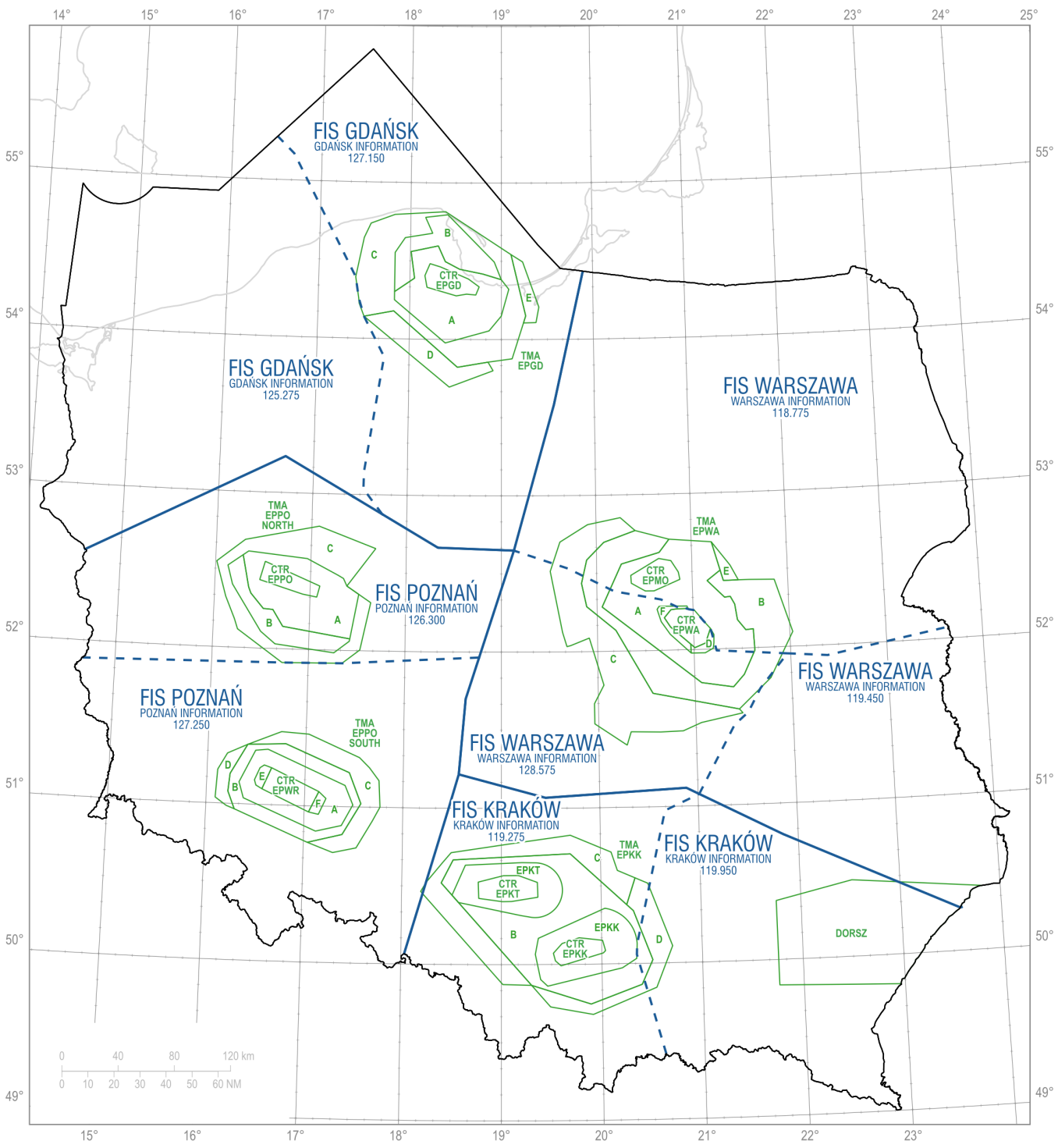
STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ)
RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES



STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA TRANSPONDERA (TMZ)
TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs)



OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)
FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS



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
T871 **(RNAV 5)**							
Δ LAGAR (FIR BDRY) 504743N 0152202E							
		068° - 28.5	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL225-FL285 PERM 2) FL95-FL225 CDR 1 - H24
Δ DINOV 505543N 0160508E							
		069° - 8.1	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ ROTOL 505757N 0161727E							
		069° - 8.4	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GODLO 510014N 0163015E							

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAŁ FREQUENCY/ CHANNEL	HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV (AMSL)	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
1	2	3	4	5	6	7	8
GŁUCHÓW GÓRNY	DME	TBN	CH83X	H24	511628N 0170803E	900 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM 300°-210°; 80 NM 210°-300° Designated operational coverage: 150 NM 300°-210°; 80 NM 210°-300°
IZBICA	DME	IZB	CH121X	H24	505239N 0230858E	800 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
JĘDRZEJÓW	DME	JED	CH103X	H24	503850N 0201504E	1000 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
KARNICE	DME	KRN	CH125X	H24	515647N 0202641E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
KATOWICE/ PYRZOWICE (06°E/APR 22)	DVOR/DME	KAX	114.800 MHz CH95X	H24	502840N 0190506E	1000 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
KMIECIN	DME	KMI	CH115X	H24	541206N 0190841E	100 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
KRAKÓW BALICE (06°E/JUN 24)	DVOR/DME	KAK	112.800 MHz CH75X	H24	500436N 0194717E	800 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°-270°) - do FL500. Designated operational coverage: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°-270°) - up to FL500.
LEGNICA	DME	BIA	CH120Y	H24	511735N 0155519E	700 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAŁ FREQUENCY/ CHANNEL	HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV (AMSL)	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
1	2	3	4	5	6	7	8
LININ	DME	LIN	CH78X	H24	515558N 0210931E	500 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ŁUKAWIEC (06°E/DEC 18)	DVOR/DME	RSW	110.600 MHz CH43X	H24	500631N 0220803E	700 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
MRĄGOWO (05°E/OCT 05)	DVOR/DME	MRA	117.300 MHz CH120X	H24	534706N 0210758E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (270°-180°), 100 NM (180°-270°) - do FL450. Designated operational coverage: 150 NM (270°-180°), 100 NM (180°-270°) - up to FL450.
NOWY TARG	DME	NTA	CH106Y	H24	492033N 0195803E	3300 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL 500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL 500).
OLESNO	DME	OLX	CH101X	H24	501242N 0205608E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
OLSZTYN	DME	OSY	CH109Y	H24	534448N 0201551E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
OSTASZE	DME	OST	CH90X	H24	525542N 0230512E	500 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
PŁOCK	DME	PCK	CH123Y	H24	524242N 0193412E	400 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAŁ FREQUENCY/ CHANNEL	HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV (AMSL)	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
1	2	3	4	5	6	7	8
POZNAŃ/ ŁAWICA (06°E/AUG 24)	DVOR/DME	LAW	115.800 MHz CH105X	H24	522521N 0164949E	300 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
PSZCZYNA	DME	PSZ	CH116X	H24	495932N 0185106E	900 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
RADOM (07°E/NOV 20)	DVOR/DME	RDO	113.850 MHz CH85Y	H24	512400N 0211557E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450).
SIEDLCE (05°E/OCT 05)	DVOR/DME	SIE	114.700 MHz CH94X	H24	520919N 0221203E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (315°-210°), 80 NM (210°-315°) - do FL500. Designated operational coverage: 150 NM (315°-210°), 80 NM (210°-315°) - up to FL500.
SKUPOWO (06°E/OCT 05)	DVOR/DME	RUD	115.100 MHz CH98X	H24	524950N 0234226E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450). Urządzenie skontrolowane z powietrza w sektorze 225°-005°. Zasięg użyteczny DVOR 68 NM. Zasięg DME 42 NM na radialu 260° i wysokości 4000 ft AMSL. Wskazania DME w sektorze 260°-120° nie mogą być używane do celów nawigacyjnych. Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450). NAV aid flight checked in the 225°-005° sector. Useful DVOR range is 68 NM. DME range is 42 NM on a radial of 260° and at an altitude of 4000 ft AMSL. DME indications in the 260°-120° sector shall not be used for navigational purposes.

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAŁ FREQUENCY/ CHANNEL	HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV (AMSL)	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
1	2	3	4	5	6	7	8
SUWAŁKI (06°E/OCT 05)	DVOR/DME	SUW	117.700 MHz CH124X	H24	540411N 0225401E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
SZCZECIN/ GOLENIÓW (05°E/JUN 20)	DVOR/DME	SCE	114.750 MHz CH94Y	H24	533543N 0145253E	100 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
ŚWIDNIK (06°E/MAY 20)	DVOR/DME	SWI	112.200 MHz CH59X	H24	511410N 0224108E	700 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
SZYMANY (06°E/JUL 16)	DVOR/DME	SYN	111.050 MHz CH47Y	H24	533626N 0210033E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up tp FL500).
TRZEBIELINO	DME	TZE	CH85X	H24	541238N 0170424E	400 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
WARSZAWA/ MODLIN (05°E/JUN 20)	DVOR/DME	MOL	116.600 MHz CH113X	H24	522709N 0204040E	400 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
WARSZAWA/ OKĘCIE (06°E/NOV 20)	DVOR/DME	OKC	113.450 MHz CH81Y	H24	521011N 0205736E	400 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAŁ FREQUENCY/ CHANNEL	HR	WSPÓŁRZĘDNE (WGS-84) COORDINATES (WGS-84)	DME ELEV (AMSL)	UWAGI / STOSOWANIE WE FRA REMARK / FRA USAGE
1	2	3	4	5	6	7	8
WIĄCZYŃ DOLNY (05°E/AUG 14)	DVOR/DME	LOZ	112.400 MHz CH71X	H24	514634N 0193729E	800 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (do FL500). Wskazania DME w sektorze 340°-160° do wysokości 4000 ft w odległości 0-20 NM nie mogą być używane do celów nawigacyjnych. Designated operational coverage: 150 NM (up to FL500). DME indications in the 340°-160° sector up to 4000 ft at a distance of 0-20 NM shall not be used for navigational purposes.
WICKO	DME	WIC	CH17X	H24	544046N 0174033E	300 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
WIELUŃ	DME	WIE	CH33Y	H24	505259N 0182943E	1000 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
WROCŁAW/ STRACHOWICE (05°E/SEP 22)	DVOR/DME	WCL	111.650 MHz CH53Y	H24	510534N 0165508E	400 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL400). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL400).
ZABORÓWEK (06°E/SEP 22)	DVOR/DME	WAR	114.900 MHz CH96X	H24	521533N 0203926E	300 ft	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.
ZIELONA GÓRA/ BABIMOST (05°E/OCT 20)	DVOR/DME	ZLG	110.650 MHz CH43Y	H24	520827N 0154802E	200 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).

Uwagi
Wszelkie odchylenia lub zakłócenia w pracy DME LOZ należy natychmiast zgłaszać do TWR EPLL.

Notes
Any deviation or disruption of DME LOZ signal shall be immediately reported to TWR EPLL.

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	FL 155 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	FL 115 FL 95	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Patrz: Uwaga 10./MIL Unclassified airspace. 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	FL 115 FL 95	NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotow. 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	FL 105 FL 95	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Patrz: Uwaga 10./MIL Unclassified airspace. 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	FL 105 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	FL 275 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

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	FL 205 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	FL 245 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	FL 195 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	FL 195 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	6500 ft AMSL - FL 315
		w pozostałym czasie/at other times	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

LAMBERT CONFORMAL CONIC PROJECTION
STANDARD PARALLELS 49°20'N and 54°40'N
ISOGONIC INFORMATION 2025

ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES

1 : 1 000 000

07 AUG 2025
AIRAC AMDT 08/25

Correction: DVOR/DME GRU withdrawn.

Consult AIP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal control area boundary (TMA)
  Military terminal control area boundary (MTMA)
- Control zone boundary (CTR)
  Military control zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility BTN EAST & WEST in Kraków UTMA
- Isogonic line
- Airway:
  - permanent
  - conditional
- Route designator
  Distance in nautical miles between reporting points
  Magnetic track
  Upper route limit
  Lower route limit
- Caution: All airways within EPWW FIR between FL95 and FL660 are class C airspace.
- Holding 1,5 min.;
  between FL195 and FL340 IAS MAX 280 kt
  between FL350 and FL460 IAS MAX M 0.83
- Area: R - restricted, D - danger, P - prohibited
  Area descriptor
  Upper limit
  Lower limit
- Air defence identification zone (ADIZ)
- Aerodrome
- Reporting point - compulsory
- Reporting point - on request
- Distance measuring equipment (DME)
- Collocated VOR (or DVOR) and DME radio navigation aids
- Area Minimum Altitude (AMA)
  Examples: 2 700 feet - 27

* see AIP POLAND, ENR 3
* excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Olsztyn TMA
* excluding POZNAŃ/Ławica CTR, POZNAŃ/Krzesiny MCTR
* excluding Radom TMA
* excluding Hertingsdorf CTR
* excluding active Łódź TMA
* excluding active Dęblin MCTR
* excluding Białowieża town

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz		
	LOW	MID	HIGH
WARSZAWA ACC Warszawa Radar	FL320 FL195	FL460 FL335	FL660 FL365
Sector B	127.025	127.025	130.675
Sector C	134.875	134.875	126.765
Sector D	134.225	133.180	130.675
Sector E	127.450	127.450	133.625
Sector F	129.075	129.075	124.275
Sector G	129.075	129.075	124.275
Sector J	127.660	124.625	123.625
Sector N	130.625	130.625	124.275
Sector R	130.875	134.175	123.625
Sector T	128.325	125.340	128.765
Emergency FREQ		243.000	
WARSZAWA APP Warszawa Approach		125.055 128.805 129.380 135.930	
OKĘCIE TWR Okęcie Delivery Okęcie Ground Okęcie Tower		121.605 121.905 118.305 120.040	
WARSZAWA ATIS ARR		120.455	
WARSZAWA ATIS DEP		123.430	
WARSZAWA VOLMET		127.600	
MODLIN TWR Modlin Delivery Modlin Tower		119.680 123.930	
MODLIN ATIS		136.555	
BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower		131.005	
BYDGOSZCZ ATIS		129.330	
GDAŃSK APP Gdańsk Approach		127.280 133.660	
GDAŃSK TWR Gdańsk Delivery Gdańsk Tower		131.330 118.105	
GDAŃSK ATIS		129.630	
KATOWICE TWR Katowice Delivery Katowice Ground Katowice Tower		124.080 121.805 129.255	
KATOWICE ATIS		120.230	
KRAKÓW APP Kraków Approach		121.075 126.530 126.975 135.405	
KRAKÓW TWR Kraków Delivery Kraków Ground Kraków Tower		121.980 118.105 123.255	
KRAKÓW ATIS		126.130	
LUBLIN TWR Lublin Tower		136.430	
ŁÓDŹ TWR Łódź Tower		124.230	
ŁÓDŹ ATIS		135.680	
MAZURY TWR Mazury Tower		118.030	
POZNAŃ APP Poznań Approach		123.040 128.925	
POZNAŃ TWR Poznań Delivery Poznań Ground Poznań Tower		121.805 124.140 119.980	
POZNAŃ ATIS		124.705	
MIL RADOM PAR Radom Precision		129.005	
MIL RADOM APP Radom Approach		128.680	
MIL RADOM GROUND Radom Ground		119.155	
MIL RADOM TWR Radom Tower		118.430	
CIV RADOM TWR Radom Tower		118.430	
RZESZÓW TWR Rzeszów Ground Rzeszów Tower		121.805 126.805	
RZESZÓW ATIS		124.955	
SZCZECIN TWR Szczecin Tower		121.255	
SZCZECIN ATIS		132.130	
WROCŁAW TWR Wrocław Ground Wrocław Tower		121.805 120.255	
WROCŁAW ATIS		124.330	
ZIELONA GÓRA TWR Zielona Góra Tower		118.755	

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz
CEWICE PAR Cewice Precision	121.180
CEWICE APP Cewice Approach	132.430
CEWICE TWR Cewice Tower	126.755
CEWICE ATIS	128.040
DARŁOWO APP Darłowo Approach	133.005
DARŁOWO TWR Darłowo Tower	129.505
DARŁOWO ATIS	123.840
DĘBLIN PAR Dęblin Precision	118.830
DĘBLIN APP Dęblin Approach	128.255
DĘBLIN TWR Dęblin Delivery Dęblin Ground Dęblin Tower	121.750 121.750 122.755
DĘBLIN ATIS	140.350
INOWROCŁAW PAR Inowrocław Precision	133.005
INOWROCŁAW APP Inowrocław Approach	119.290
INOWROCŁAW TWR Inowrocław Tower	120.030
INOWROCŁAW ATIS	134.660
KRZESINY PAR Krzesiny Precision	120.755
KRZESINY TWR Krzesiny Tower	121.030
Krzesiny Ground	121.750
KRZESINY ATIS	123.910
ŁASK APP Łask Approach	125.355, 379.350 (UHF)
ŁASK TWR Łask Tower	133.080, 232.125 (UHF)
ŁASK ATIS	126.385
ŁĘCZYCA PAR Łęczyca Precision	123.580
ŁĘCZYCA APP Łęczyca Approach	119.755
ŁĘCZYCA TWR Łęczyca Tower	128.210
ŁĘCZYCA ATIS	126.440
MALBORK PAR Malbork Precision	118.180, 379.325 (UHF)
MALBORK APP Malbork Approach	125.205, 240.550 (UHF)
MALBORK TWR Malbork Tower	123.005, 234.050 (UHF)
MALBORK ATIS	139.900
MIROSŁAWIEC PAR Mirosławiec Precision	118.580, 279.150 (UHF)
MIROSŁAWIEC APP Mirosławiec Approach	126.580, 234.875 (UHF)
MIROSŁAWIEC TWR Mirosławiec Tower	128.480, 264.875 (UHF)
MIŃSK PAR Mińsk Precision	126.915, 343.550 (UHF)
MIŃSK APP Mińsk Approach	120.780, 278.575 (UHF)
MIŃSK TWR Mińsk Tower	135.430, 279.075 (UHF)
MIŃSK ATIS	138.250
OKSYWIE PAR Oksywie Precision	120.755, 232.150 (UHF)
OKSYWIE APP Oksywie Approach	134.005, 278.150 (UHF)
OKSYWIE TWR Oksywie Tower	119.855, 369.350 (UHF)
OKSYWIE ATIS	125.780
PRUSZCZ TWR Pruszcz Tower	126.505
PRUSZCZ ATIS	134.910
POWIDZ PAR Powidz Precision	132.430
POWIDZ APP Powidz Approach	129.680
POWIDZ TWR Powidz Tower	119.005
POWIDZ ATIS	127.380
ŚWIDWIN PAR Świdwin Precision	119.660, 234.800 (UHF)
ŚWIDWIN APP Świdwin Approach	125.180, 278.975 (UHF)
ŚWIDWIN TWR Świdwin Tower	127.505, 233.975 (UHF)
ŚWIDWIN ATIS	138.850
TOMASZÓW PAR Tomaszów Precision	120.755
TOMASZÓW APP Tomaszów Approach	130.255
TOMASZÓW TWR Tomaszów Tower	125.030
TOMASZÓW ATIS	127.885

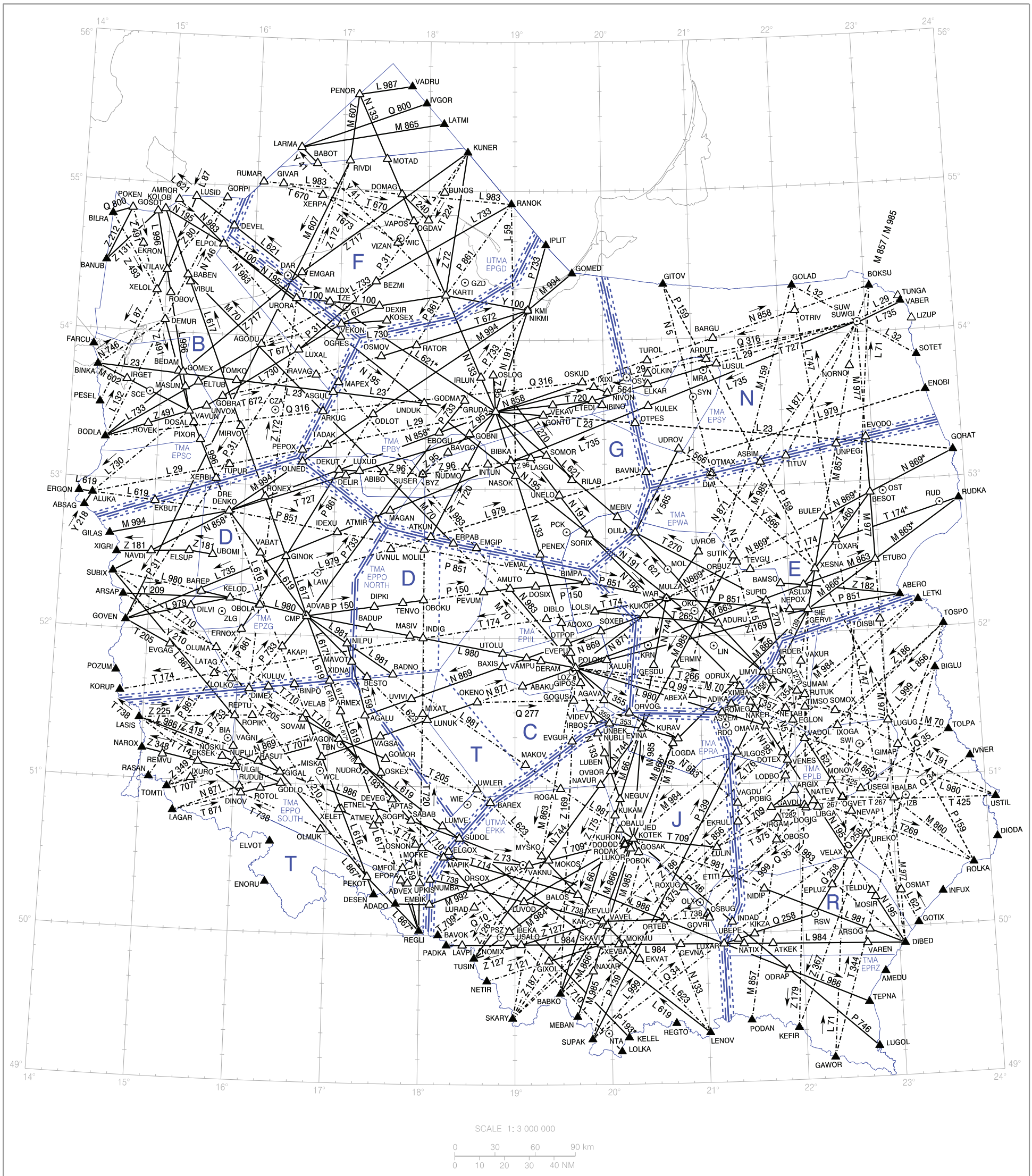
TABLE OF CRUISING LEVELS					
Magnetic track					
from 0° to 179°			from 180° to 359°		
IFR	altitude		IFR	altitude	
	metres	feet		metres	feet
30	900	3000	040	1200	4000
50	1500	5000	060	1850	6000
70	2150	7000	080	2450	8000
90	2750	9000	100	3050	10000
110	3350	11000	120	3650	12000
130	3950	13000	140	4250	14000
150	4550	15000	160	4900	16000
170	5200	17000	180	5500	18000
190	5800	19000	200	6100	20000
210	6400	21000	220	6700	22000
230	7000	23000	240	7300	24000
250	7600	25000	260	7900	26000
270	8250	27000	280	8550	28000
290	8850	29000	300	9150	30000
310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000
350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000
390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000			
			430	13100	43000
450	13700	45000	470	14350	47000
490	14950	49000	510	15550	51000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

Altitude measured with barometric altimeter set on standard atmospheric pressure 1013,2 hPa.

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 NAUTICAL MILES
20 0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 220 240 260 KILOMETRES

ALL RIGHTS RESERVED. COPYRIGHT © POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY.

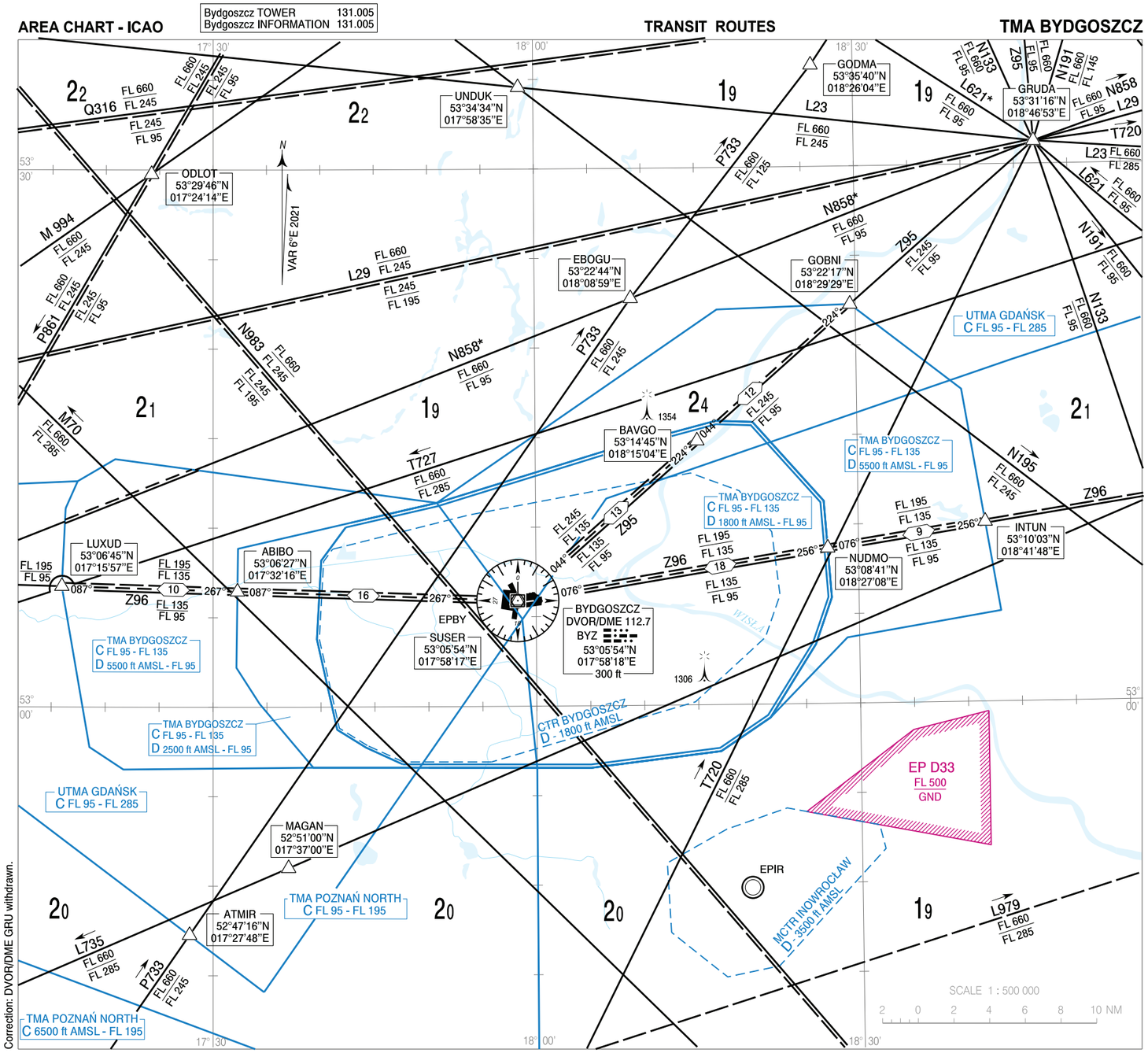
SEKTORY ACC - DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ
ACC SECTORS - RNAV ROUTES


F
B
D
C
T
G
N
E
J
R
UTMA EPGD
TMA EPSC
TMA EPBY
TMA EPSY
TMA EPPO NORTH
TMA EPPO SOUTH
TMA EPZG
TMA EPLL
TMA EPWA
TMA EPRA
TMA EPLB
TMA EPRZ
PENOR
VADRU
IVGOR
LATMI
KUNER
LARMA
BABOT
RIVDI
MOTAD
RUMAR
GIVAR
DOMAG
BUNOS
RANOK
XERPA
VAPOS
OGDAV
VIZAN
WIC
IPLIT
GOMED
DAR
EMGAR
BEZMI
GZD
KARTI
MALOX
TZE
DEXIR
KOSEX
KMI
NIKMI
VEKON
OGRES
OSMOV
RATOR
URORA
AGODU
LUXAL
GODMA
GRUDA
IRLUN
OSLOG
OSKUD
IXIXI
OSY
ELKAR
SYN
MRA
TUROL
ARDUT
OLKIN
LUSUL
NORNO
ENOBI
GITOV
GOLAD
BOKSU
TUNGA
VABER
LIZUP
SUW
SUWGI
OTRIV
BARGU
SOTET
EVODO
GORAT
UDROV
ASBIM
TITUV
UNPEG
OTMAX
DIA
BAVNU
LASGU
RILAB
UNELO
NASOK
INTUN
NUDMO
BYZ
SUSER
ABIBO
DELIR
DEKUT
LUXUD
OLNED
TUPUR
XERBI
DRE
DENKO
RONEX
EKBUT
ALUKA
ERGON
ABSAG
GILAS
XIGRI
NAVDI
SUBIX
ARSAP
GOVEN
POZUM
KORUP
LASIS
NAROX
RASAN
TOMTI
LAGAR
ELVOT
ENORU
OLMUK
REGLI
PADKA
LAVPI
TUSIN
NETIR
SKARY
BABKO
MEBAN
SUPAK
NTA
LOLKA
KELEL
REGTO
LENOV
PODAN
KEFIR
GAWOR
LUGOL
TEPNA
AMEDU
ODRAP
GIXOL
NOMIX
PSZ
IBEKA
USALO
BAVOK
DESEN
ADADO
PEKOT
OMFOL
EPORA
ADVEX
UPKIS
NUMBA
ORSOX
MAPIK
KAX
ELGOX
SUDOL
LUMVE
SABAB
SOGPI
XELET
ATMEV
ETNEL
DEVEG
APTAS
ROGAL
BAREX
WIE
UWLER
OSKEX
NUDRO
GOMOR
MISKA
WCL
GIGAL
RUDUB
ULGIL
NUPLU
EKSEK
NOSKU
REMVU
TOMKO
GOMEX
BEDAM
DEMUR
FARCU
BINKA
IRGET
MASUN
ELTUB
PESEL
SCE
BODLA
ROVEK
DOSAL
VAVUN
UNVOX
GOBRAT
CZA
ASGUL
ARKUG
ODLOT
TADAK
PEPOX
PIXOR
MIRVO
ROBOV
VIBUL
BABEN
XELOL
TILAV
EKRON
BILRA
BANUB
ELPOL
DEVEL
LUSID
GORPI
AMROR
KOLOB
GOSOT
POKEN
ATMIR
MAGAN
ATKUN
IDEXU
ERPAB
EMGIP
PENEX
SORIX
PCK
OLILA
MEBIV
BULEP
ABSIM
OTPES
KULEK
IBINO
ETEDI
VEKAV
GONTU
SOMOR
BIBKA
GOBNI
EBOGU
BAVGO
VABAT
GINOK
UBOMI
ELSUP
UVNUL
MOLIL
VEMAL
AMUTO
BIMPA
DOSIX
PEVUM
TENVO
OBOKU
DIPKI
ADVAB
CMP
BADUP
MASIV
INDIG
OBOLA
ZLG
DILVI
KELOD
BAREP
LAW
OKENO
ABAKU
GOGUSI
AGAVA
GIPOS
LOZ
XIDNA
MAVOT
AKAPI
INILPU
BADNO
BESTO
UVIVI
ARMEX
VELAB
REPTU
DIMEX
KULUV
LOLKO
BINPO
ROPIK
SOVAM
BIA
VAGNI
VAGSA
VAGON
TBN
AGALU
MIXAT
LUNUK
UTOLU
EVEPU
POLON
BAXIS
VAMPU
DERAM
XALUR
GESDU
LOZ
GIPOS
ABAKU
GOGUSI
AGAVA
OKENO
VIDEV
IRBOS
UNBEK
NUBLI
EVINA
EVGUR
KURAV
ORVOG
ABEXA
ADIKA
XIMBA
ODRUX
LIMVI
LEGNO
SUMAM
RUTUK
TIMSO
SOMOX
NAKER
NETAB
EGLON
ROMEG
ASVEM
RDO
OMAVA
VADOL
IXOGA
SWI
GIMAP
LUGUG
TOLPA
IVNER
USTIL
DIODA
ROLKA
INFUX
OSMAT
GOTIX
DIBED
VAREN
NATIX
ATKEK
LUXAR
GEVNA
EKVAT
XEVBA
NAXAR
GIXOL
NOMIX
TUSIN
LAVPI
PADKA
REGLI
USALO
IBEKA
PSZ
BAVOK
ORTEB
GOVRI
UBEPE
ARSOG
RSW
INDAD
KIKZA
OSBUG
OLX
XEVLU
VAVEL
KAK
MOKMU
SKAVI
LUVOD
LURAD
BALOS
NIDIP
EPLUZ
TELDU
MOSIR
ROXUG
ETITI
VAKNU
MOKOS
MYSKO
KOTEK
GOSAK
KURON
DODOD
RODAK
LUKOR
POBOK
CULIN
OBALU
JED
EKRUL
LODBO
VENES
DOTEX
ULGOS
LOGDA
MAKOV
NEGUV
KUKAM
OVBOR
LUBEN
NAVUR
ROGAL
VAGDU
POBIG
GAVDU
ARGIX
NATEV
MONOV
IBALBA
USEGI
IZB
OGVET
NEVAP
LIBGA
DOGIG
IRGAM
OBOSO
VELAX
UREKO
TELDU
MOSIR
NORNO
ENOBI
GORAT
RUDKA
RUD
OST
BESOT
TOXAR
ETUBO
ABERO
LETKI
TOSPO
BIGLU
DISBI
SIE
GERVI
NEPOX
ASLUX
SUPID
BAMSO
XESNA
TEVGU
SUTIK
UVROB
ORBUZ
MULZA
WAR
MOL
PEX
OKC
LOLSI
DIBLO
KUKOP
ADURU
ADOXO
SOXER
OTPOP
LIN
ERMIV
KRN
IRDEB
VAXUR
TOLPA
IVNER
USTIL
DIODA
ROLKA
INFUX
OSMAT
GOTIX
DIBED
VAREN
AMEDU
TEPNA
LUGOL
GAWOR
KEFIR
PODAN
LENOV
REGTO
KELEL
LOLKA
NTA
SUPAK
MEBAN
SKARY
BABKO
NETIR
TUSIN
LAVPI
PADKA
REGLI
ENORU
ELVOT
LAGAR
TOMTI
RASAN
NAROX
LASIS
POZUM
KORUP
GOVEN
ARSAP
SUBIX
GILAS
XIGRI
NAVDI
ELSUP
UBOMI
VABAT
GINOK
ERGON
ABSAG
ALUKA
EKBUT
DRE
DENKO
RONEX
TUPUR
XERBI
DEKUT
LUXUD
OLNED
ABIBO
SUSER
BYZ
NUDMO
INTUN
NASOK
UNELO
RILAB
LASGU
BAVNU
DIA
OTMAX
ASBIM
TITUV
UNPEG
EVODO

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA BYDGOSZCZ



LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ROUTE	
TRANSIT ROUTING	
* See AIP Poland Chapter ENR 3	

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

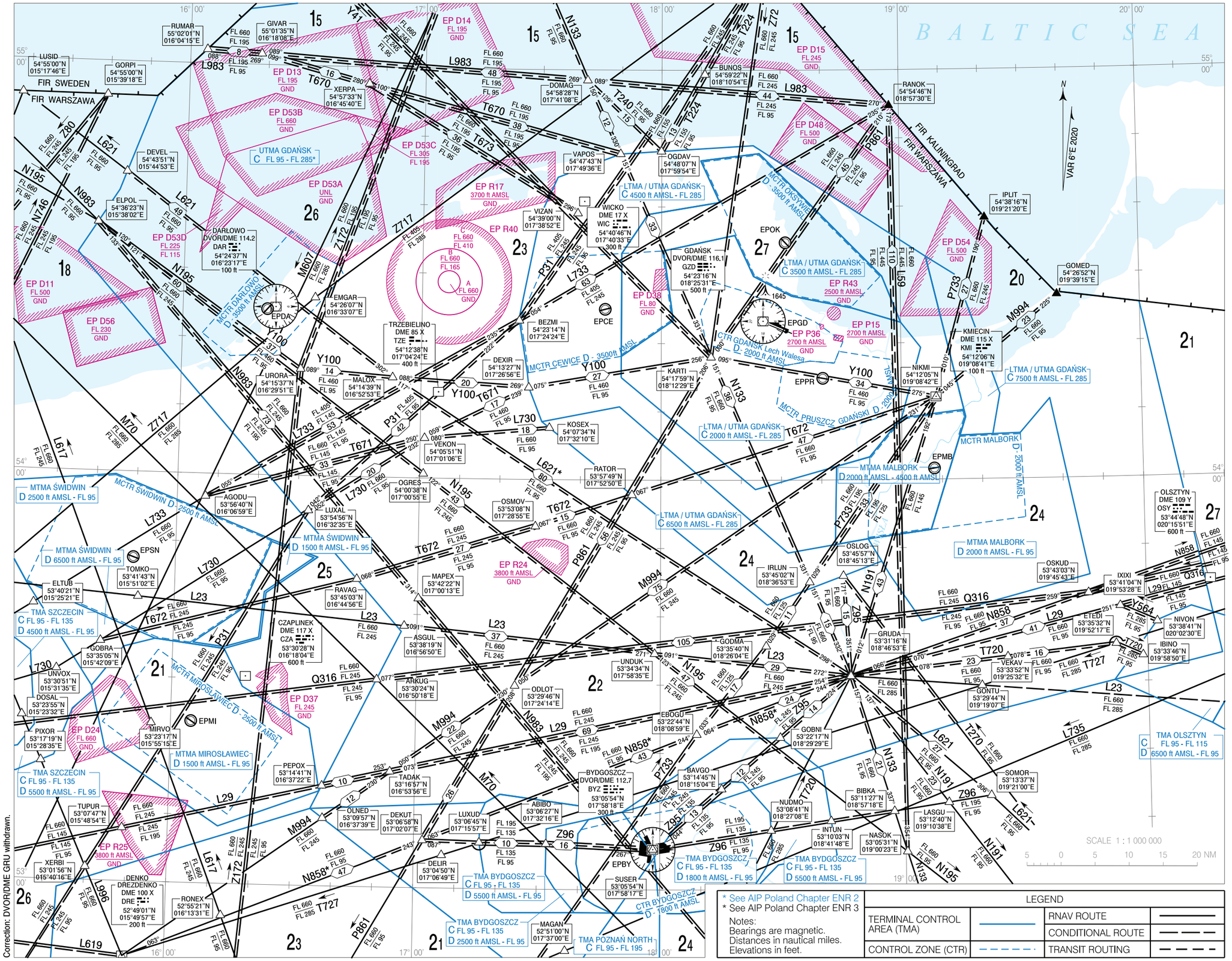
©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

AREA CHART - ICAO

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105

TRANSIT ROUTES

TMA GDAŃSK



* See AIP Poland Chapter ENR 2
* See AIP Poland Chapter ENR 3

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

LEGEND			
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)		RNAV ROUTE	
		CONDITIONAL ROUTE	
CONTROL ZONE (CTR)		TRANSIT ROUTING	

Correction: DVOR/DME GRU withdrawn.

©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

TMA GDAŃSK

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft

AERODROME ELEV 488 ft

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105

COM FAILURE
- SET TRANSPONDER CODE 7600
- FOLLOW COM FAILURE PROCEDURE DESCRIBED ON RELEVANT SID OR STAR CHART AND IN AD 2 EPGD 2.22.2.1

B A L T I C S E A

FIR SWEDEN
FIR WARSZAWA

EP D15 FL 245 GND
EP D14 FL 195 GND
EP D13 FL 195 GND
EP D53B FL 660 GND
EP D53C FL 305 FL 195
EP D53D FL 225 FL 115
EP D53A UNL GND
EP D11 FL 500 GND
EP D56 FL 230 GND
EP R17 3700 ft AMSL GND
EP R40 C FL 660 FL 410 B FL 660 FL 165 A FL 660 GND
EP D48 FL 500 GND
EP D54 FL 500 GND
EP R24 3800 ft AMSL GND

VAPOS OGDAV WIC VIZAN EPOK EPCE DAR EPDA TZE DEXIR KOSEX RATOR IRLUN OSLOG EPPR KMI NIKMI EPMB GZD EPGD 1645 OSY

Sector 01 2400
Sector 02 2900
Sector 03 2500
Sector 04 2600
Sector 05 4000
Sector 06 5000
Sector 07 7000
Sector 08 FL 80
Sector 09 FL 100

EP D38 FL 80 GND
EP P36 2700 ft AMSL GND
EP R43 2500 ft AMSL GND
EP P15 2700 ft AMSL GND

MCTR EPOK D - 3500 ft AMSL
CTR EPCE D - 3500 ft AMSL
MCTR EPDA D - 3500 ft AMSL
CTR EPGD D - 2000 ft AMSL
MCTR EPPR D - 2000 ft AMSL
MCTR EPMB D - 2000 ft AMSL
MTMA EPMB D 2000 ft AMSL - FL 95
MTMA EPMB D 2000 ft AMSL - 4500 ft AMSL
LTMA/UTMA EPGD C 3500 ft AMSL - FL 285
LTMA/UTMA EPGD C 2900 ft AMSL - FL 285
LTMA/UTMA EPGD C 4500 ft AMSL - FL 285
LTMA/UTMA EPGD C 6500 ft AMSL - FL 285
UTMA EPGD C FL 95 - FL 285

MTMA EPSN D 2500 ft AMSL - FL 95
MCTR EPSN D - 2500 ft AMSL
EPSN
MTMA EPSN D 6500 ft AMSL - FL 95
MTMA EPSN D 1900 ft AMSL - FL 95

TMA EPPO NORTH C FL 95 - FL 195
TMA EPBY C FL 95 - FL 135 D 5500 ft AMSL - FL 95
TMA EPBY C FL 95 - FL 135 D 2500 ft AMSL - FL 95
CTR EPBY D - 1800 ft AMSL
TMA EPBY C FL 95 - FL 135 D 1800 ft AMSL - FL 95
BYZ
EPBY

TMA EPSY C FL 95 - FL 115 D 5500 ft AMSL - FL 95
TMA EPSY C FL 95 - FL 115 D 8500 ft AMSL - FL 95
TMA EPSY C FL 95 - FL 115 D 5500 ft AMSL - FL 95
TMA EPSY C FL 95 - FL 115 D 1500 ft AMSL - FL 95

GENERAL INFORMATION:

1. Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
2. Minimum Vectoring Altitudes ensure obstacle clearance within the area concerned plus a 3.0 NM buffer area up to 20 NM from ARP or 5.0 NM for distances greater than 20 NM.
   Minimum Vectoring Altitude is determined by the highest obstacle elevation or the highest terrain elevation +328 FT whichever is higher, plus safety margin of 984 FT in non-mountainous areas or 1969 FT in designated mountainous areas rounded up to the next hundred feet.
3. Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
4. Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
5. TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
6. Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.
7. This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.

N
VAR 6°E 2020

SCALE 1 : 1 000 000
5 0 5 10 15 20 NM

AIP POLSKA
AIP POLAND

ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO

AIRAC AMDT 08/25

©POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Correction: DVOR/DME GRU withdrawn.

TMA GDAŃSK ATC MINIMUM VECTORING ALTITUDE SECTORS

NAME	MIN ALT	AREA DEFINITION
SECTOR 01	2400 ft	54 25 12.4 N 018 30 26.9 E 54 23 13.0 N 018 38 26.0 E 54 20 13.0 N 018 45 29.0 E 54 18 49.0 N 018 44 30.0 E 54 17 06.0 N 018 43 18.0 E 54 17 25.0 N 018 37 12.0 E 54 16 44.0 N 018 30 30.0 E 54 19 56.0 N 018 11 15.0 E 54 20 02.7 N 018 11 12.8 E 54 23 16.1 N 018 25 31.0 E 54 25 12.4 N 018 30 26.9 E
SECTOR 02	2900 ft	54 29 50.0 N 018 23 09.0 E 54 26 56.0 N 018 32 40.0 E 54 26 44.2 N 018 34 21.3 E 54 25 12.4 N 018 30 26.9 E 54 23 16.1 N 018 25 31.0 E 54 24 35.0 N 018 20 26.5 E 54 27 47.0 N 018 20 02.0 E 54 29 50.0 N 018 23 09.0 E
SECTOR 03	2500 ft	54 15 12.0 N 017 50 00.0 E 54 18 07.0 N 017 50 00.0 E 54 23 23.0 N 018 03 00.0 E 54 33 34.0 N 018 00 31.0 E 54 35 50.0 N 018 18 27.0 E 54 29 50.0 N 018 23 09.0 E 54 27 47.0 N 018 20 02.0 E 54 24 35.0 N 018 20 26.5 E 54 23 16.1 N 018 25 31.0 E 54 20 02.7 N 018 11 12.8 E 54 15 12.0 N 017 50 00.0 E
SECTOR 04	2600 ft	54 25 12.4 N 018 30 26.9 E 54 23 13.0 N 018 38 26.0 E 54 20 13.0 N 018 45 29.0 E 54 18 49.0 N 018 44 30.0 E 54 17 06.0 N 018 43 18.0 E 54 17 25.0 N 018 37 12.0 E 54 16 44.0 N 018 30 30.0 E 54 19 56.0 N 018 11 15.0 E 54 20 02.7 N 018 11 12.8 E 54 15 12.0 N 017 50 00.0 E 54 15 00.0 N 017 50 00.0 E 53 58 38.0 N 018 23 30.0 E 53 59 58.0 N 018 31 28.0 E 54 03 20.0 N 018 51 59.0 E 54 09 00.0 N 019 00 00.0 E 54 19 18.0 N 019 04 57.0 E 54 23 00.0 N 019 00 00.0 E 54 25 09.0 N 018 47 50.0 E 54 26 44.2 N 018 34 21.3 E 54 25 12.4 N 018 30 26.9 E
SECTOR 05	4000 ft	54 38 53.0 N 017 56 35.0 E 54 40 40.0 N 018 14 40.0 E 54 46 45.0 N 018 09 52.0 E 54 47 48.0 N 018 24 38.0 E 54 29 45.0 N 018 55 23.0 E 54 23 00.0 N 019 00 00.0 E 54 25 09.0 N 018 47 50.0 E 54 26 44.2 N 018 34 21.3 E 54 26 56.0 N 018 32 40.0 E 54 29 50.0 N 018 23 09.0 E 54 35 50.0 N 018 18 27.0 E 54 33 34.0 N 018 00 31.0 E 54 23 23.0 N 018 03 00.0 E 54 18 07.0 N 017 50 00.0 E 54 21 41.0 N 017 50 00.0 E 54 33 10.0 N 017 50 00.0 E 54 38 53.0 N 017 56 35.0 E

SECTOR 06	5000 ft	54 47 43.0 N 017 49 36.0 E 54 48 58.0 N 018 23 09.0 E 54 32 37.0 N 019 06 25.0 E 54 10 08.0 N 019 15 34.0 E 54 09 05.0 N 019 15 59.0 E 54 06 23.0 N 019 14 31.0 E 53 52 38.0 N 019 07 04.0 E 53 51 21.0 N 018 51 23.0 E 53 49 20.0 N 018 31 32.0 E 54 10 43.0 N 017 49 37.0 E 54 08 28.0 N 017 30 16.0 E 54 13 27.0 N 017 26 56.0 E 54 15 35.0 N 017 26 32.0 E 54 23 33.0 N 017 24 19.0 E 54 38 42.0 N 017 29 26.0 E 54 44 15.0 N 017 33 48.0 E 54 47 43.0 N 017 49 36.0 E Excluding: Sector 1, Sector 2, Sector 3, Sector 4, Sector 5.
SECTOR 07	7000 ft	54 08 28.0 N 017 30 16.0 E 54 10 43.0 N 017 49 37.0 E 53 49 20.0 N 018 31 32.0 E 53 51 21.0 N 018 51 23.0 E 53 48 03.0 N 018 54 42.0 E 53 41 43.0 N 018 26 19.0 E 54 08 28.0 N 017 30 16.0 E
SECTOR 08	FL 80	54 32 37.0 N 019 06 25.0 E 54 29 48.0 N 019 14 03.0 E 54 12 27.0 N 019 24 36.0 E 54 06 31.0 N 019 22 42.0 E 54 06 23.0 N 019 14 31.0 E 54 09 05.0 N 019 15 59.0 E 54 10 08.0 N 019 15 34.0 E 54 32 37.0 N 019 06 25.0 E
SECTOR 09	FL100	55 08 07.0 N 016 15 01.0 E 55 17 24.66 N 018 24 03.86 E dalej wzdłuż północnej granicy FIR do/then along the northern FIR boundary to 54 25 18.0 N 020 00 00.0 E 53 33 51.0 N 020 18 20.0 E 53 26 21.0 N 019 24 33.0 E 53 19 05.0 N 018 44 35.0 E 53 11 34.0 N 018 06 35.0 E 52 44 05.0 N 017 34 42.0 E 53 11 18.0 N 016 34 37.0 E 53 37 29.0 N 016 56 09.0 E 54 31 54.0 N 015 33 12.0 E 54 41 06.0 N 015 43 09.0 E 54 55 00.0 N 015 52 00.0 E 55 08 07.0 N 016 15 01.0 E Excluding: Sector 1, Sector 2, Sector 3, Sector 4, Sector 5, Sector 6, Sector 7.

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

Standardowe trasy kołowania

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

Ograniczenia w korzystaniu:

- w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) nie powinny być używane TWY B, TWY C, TWY C1;
- kołowanie TWY E możliwe wyłącznie dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie.

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

Standard taxiing routes

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

Limitations in use:

- TWY B, TWY C, TWY C1 shall not be used when LVP apply;
- taxiing on TWY E is restricted to aircraft with a maximum wingspan up to 36 metres inclusive (ICAO Code C).

4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

4.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy ACFT, który otrzyma instrukcję zajęcia RWY, jest gotowy do natychmiastowego startu bez zbędnych opóźnień. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

4 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

4.1 DEPARTURES

ATC services assumes that each ACFT instructed to line-up is ready for immediate take-off with no delay. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC services as soon as possible.

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

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

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

EPBY AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPBY AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z lotniska Bydgoszcz:

1 VFR HOLDING POINTS AND PROCEDURES

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
KILO	525821N 0174322E	m. Kowalewo Kowalewo
LIMA	525706N 0175513E	Kościół w m. Łabiszyn Church in Łabiszyn
MIKE	531325N 0180213E	Maksymilianowo - stacja kolejowa Railway station in Maksymilianowo
NOVEMBER	531034N 0180323E	Myślęcinek - skrzyżowanie Road junction in Myślęcinek
OSCAR	530823N 0173530E	Nakło nad Notecią - kościół Church in Nakło nad Notecią
PAPA	530925N 0175319E	Węzeł dróg S5 i 80 w pobliżu m. Pawłówek Junction of roads S5 and 80 near Pawłówek

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ROMEO	530912N 0180007E	Stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt Rynkowo-Wiadukt railway station
SIERRA	530309N 0175946E	Stryszek - skrzyżowanie Road junction in Stryszek
UNIFORM	531228N 0182243E	Unisław - kościół Church in Unisław
WHISKEY	525834N 0180558E	m. Nowa Wieś Wielka Nowa Wieś Wielka

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPBY 13-1) do/z lotniska Bydgoszcz odbywają się po następujących trasach:

Trasa VFR nr 1: punkt **OSCAR** - punkt **PAPA** - punkt **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 2: punkt **MIKE** - punkt **NOVEMBER** - punkt **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 3: punkt **UNIFORM** - punkt **MIKE** - punkt **NOVEMBER** - **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

UWAGA

Wykonanie lotu od punktu **UNIFORM** bezpośrednio do punktu **NOVEMBER** wymaga dodatkowego zezwolenia uzyskanego od Bydgoszcz WIEŻA.

Trasa VFR nr 4: punkt **WHISKEY** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 5: punkt **KILO** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 6: punkt **LIMA** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

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

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPBY 13-1) to/from Bydgoszcz aerodrome shall be conducted along the following VFR routes:

VFR route No 1: point **OSCAR** - point **PAPA** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 2: point **MIKE** - point **NOVEMBER** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 3: point **UNIFORM** - point **MIKE** - point **NOVEMBER** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

REMARK

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

VFR route No 4: point **WHISKEY** - point **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 5:point **KILO** - point **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 6:point **LIMA** - point **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

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

2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

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

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

a. w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać wlot do CTR/TMA tylko przez punkt **WHISKEY** na wysokości maks. 1500 ft AMSL;
- wykonać dolot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR BYDGOSZCZ;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać

2 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

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

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

a. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- enter the TMA/CTR only via **WHISKEY** at a maximum altitude of 1500 ft AMSL;
- arrive at **SIERRA** and wait for light signals from the BYDGOSZCZ TWR;
- during arrival and holding switch on all available navigation, warning and landing lights;
- after receiving a green signal make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;

jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z TWR należy oczekiwać 5 minut nad punktem **SIERRA** i zachowując szczególną uwagę wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b. w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

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

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

- after receiving a red signal hold at **SIERRA** until receiving a green signal and then make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
- if no signal from the TWR has been received, hold at **SIERRA** for 5 minutes and, with particular attention, make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
- after landing exit the RWY by turning into the first available TWY and wait for the FOLLOW ME car.

b. during arrival and approaching from the northern side of the aerodrome:

- enter the CTR/TMA only via **KILO** at a maximum altitude of 1500 ft AMSL (**NOVEMBER** not available);
- the arrival is to be carried out depending on the direction via the following points: **OSCAR**-**KILO** or **MIKE**-**OSCAR**-**KILO** or **UNIFORM**-**MIKE**-**OSCAR**-**KILO**, avoiding the BYDGOSZCZ CTR;
- then arrive at **SIERRA** and follow the further procedure described in a);

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

3 POSTĘPOWANIE PRZY UTRACIE ORIENTACJI

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

Przy utracie orientacji:

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

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

3 IN CASE OF LOSS OF ORIENTATION

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

In case of geographical disorientation:

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

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

4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a. wyłącznie w porze dziennej,

4 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. 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.

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.

5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

5 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

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

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

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

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

KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

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

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

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

INFORMACJE O OBOWIĄZYWANIU LVP

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

OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH W CZASIE OBOWIĄZYWANIA LVP

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

Podczas obowiązywania LVP lądowania statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

6 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

GENERAL PROVISIONS

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

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

During LVP, special ATS procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "*Low visibility procedures in operation"*.

CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

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

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

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

PROVIDING INFORMATION ON LVP BEING IN FORCE

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

AIRCRAFT OPERATIONS DURING LVP

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

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

Do lądowania w warunkach ograniczonej widzialności używany jest wyłącznie kierunek drogi startowej RWY 26.
W czasie obowiązywania LVP kołowanie statków powietrznych powinno odbywać się drogami kołowania A, D, E, F.

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

7 LOTY SZKOLNE

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

7 TRAINING FLIGHTS

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

8 LOTY KALIBRACYJNE

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

8 CALIBRATION FLIGHTS

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

EPBY AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPBY AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 OPIS SPRAW DOTYCZĄCYCH ZWOLNIEŃ, ODSTĘPSTW, PRZYPADKÓW RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA, SPECJALNYCH WARUNKÓW, W TYM OGRANICZEŃ W ODNIESIENIU DO KORZYSTANIA Z LOTNISKA

Patrz AD 1.5.1.

1 A DESCRIPTION OF CASES INVOLVING EXEMPTIONS, DEROGATIONS, CASES OF EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY, SPECIAL CONDITIONS, INCLUDING LIMITATIONS WITH REGARD TO THE USE OF THE AERODROME

See AD 1.5.1.

2 ZGŁASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROŻEŃ

Zarządzający lotniskiem Bydgoszcz zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:

1. Przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji.
2. Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł.
3. Oślepiania powodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami.
4. Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania.
5. Nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia.
6. Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

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

2 REPORTING IDENTIFIED HAZARDS

Bydgoszcz AD administration requests to report identified hazards in the form of:

1. Aerodrome obstacles and the possibility of obstacle-induced turbulence.
2. The use of hazardous, confusing and misleading lights.
3. The dazzling caused by large and highly reflective surfaces.
4. Sources of non-visible radiation or the presence of moving or fixed objects which may interfere with, or adversely affect, the performance of aeronautical communications, navigation and surveillance systems.
5. Non-aeronautical ground lights in the vicinity of the aerodrome which may constitute a threat to aircraft safety and which should be extinguished, shielded or modified in other way to eliminate sources of risk.
6. Other potential hazards for air traffic safety.

Requests shall be sent to: sms@bzg.aero

EPBY AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPBY AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
EPBY - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPBY 2 - 1
EPBY - AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 1,2,4, TWY E1, E3)	AD 2 EPBY 4 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (TWY E2)	AD 2 EPBY 4 - 3
EPBY - AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO	AD 2 EPBY 5 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 08, RWY 26)	AD 2 EPBY 6 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RWY 08)	AD 2 EPBY 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RWY 26)	AD 2 EPBY 8 - 3
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 08)	AD 2 EPBY 8 - 5
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 26)	AD 2 EPBY 8 - 7
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 08, RWY 26)	AD 2 EPBY 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 08)	AD 2 EPBY 10 - 3
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 26)	AD 2 EPBY 10 - 5
EPBY - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR z) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR y) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPBY 12 - 15
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPBY 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

		+48-885-747-472 +48-58-340-7479, +48-81-452-7479 (faks) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) FIS: +48-58-340-7485, +48-81-452-7485 +48-81-452-7461 +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks) Urząd Celny: +48-58-348-1278 Straż Graniczna: +48-58-348-1280 +48-58-348-1284 (faks) Służba Ochrony Lotniska: +48-58-348-1132 +48-58-348-1332 (faks) TWR: +48-58-340-7462, +48-81-452-7462 +48-58-340-7469, +48-81-452-7469 (fax) APP: +48-58-340-7478, +48-81-452-7478 +48-885-747-472 +48-58-340-7479, +48-81-452-7479 (fax) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) FIS: +48-58-340-7485, +48-81-452-7485 +48-81-452-7461 +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax) Customs Office: +48-58-348-1278 Border Guard: +48-58-348-1280 +48-58-348-1284 (fax) Airport Security Service: +48-58-348-1132 +48-58-348-1332 (fax)

EPGD AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC [1)])
EPGD AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC [1)])

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

7	**ATS** **ATS**	H24
8	**Tankowanie** **Fuelling**	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. 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.
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	H24 Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200). H24 Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	H24
12	**Uwagi** **Remarks**	[1)] - patrz GEN 2.1. [1)] - see GEN 2.1.

EPGD AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPGD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	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. 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.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1, AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.
4	**Urządzenia do odladzania** **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**	**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 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 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: kzgdn@lsas.aero www: www.lsas.aero 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 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 **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 **Tankowanie:** Orlen Aviation Sp. z o.o.(JET A-1, AVGAS 100LL) Tel.: +48-24-256-8051 Faks: +48-24-367-9107 www: www.orlenaviation.pl Warunki płatności za paliwo:

		Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) karty paliwowe: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Tel. kom.: +48-505-001-569, +48-515-124-381 Tel./Faks: +48-58-768-1043 www: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) karty paliwowe: AIRBP. **Operator hangaru:** LS TECHNICS Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero **Operator hangaru General Aviation:** General Aviation Airbase Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-885-804-400, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: www.airbase.aero **Handling Agent:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Phone: +48-58-341-2817 Fax: +48-58-341-2335 SITA: GDNKMXH, GDNKOXH Radio contact: “GDAŃSK COORDINATION”, frequency 131.855 MHz. E-mail: ops.gdn@welcome-as.pl www: www.welcome-as.pl General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-693-225-528, +48-607-067-098 Phone: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Mobile: +48-885-680-341, Phone: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgdn@lsas.aero www: www.lsas.aero General & VIP Aviation – LS Airport Services S.A. Mobile: +48-885-680-341 Phone: +48-22-206-95-46 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 **Cargo:** Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl www: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH **Fuelling:** Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL) Phone: +48-24-256-8051 Fax: +48-24-367-9107 www: www.orlenaviation.pl Fuel payment conditions: The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) fuel carnets: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Mobile: +48-505-001-569, +48-515-124-381 Phone/Fax: +48-58-768-1043 www: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) fuel carnets: AIRBP. **Hangar operator:** LS TECHNICS Sp. z o.o. Mobile: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero **General Aviation hangar operator:** General Aviation Airbase Sp. z o. o. Mobile: +48-885-804-400, +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero www: www.airbase.aero

EPGD AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPGD AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	Hotele w mieście. Hotels in the city.
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracja, bar - w terminalu pasażerskim. Restaurant and bar in the passenger terminal.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Autobusy miejskie, kolej, taksówki, wypożyczalnie samochodów. City buses, train, taxi, car rentals.

4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc, szpitale w mieście. First aid, hospitals in the city.
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Na terenie portu lotniczego. Poczta: NIL Bank: In the airport area. Post: NIL
6	**Informacja turystyczna** **Tourist office**	W terminalu pasażerskim. In the passenger terminal.
7	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPGD AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPGD AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 7 ICAO CAT 7 ICAO
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 7 ochrony przeciwpożarowej. Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 7.
3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	Maksymalmie do MTOW 5700 kg. Up to MTOW of 5700 kg.
4	**Uwagi** **Remarks**	NIL

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

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	zestaw do odśnieżania - 10, ciągnik rolniczy z pługiem - 3, pług wirnikowy - 3, rozsiewacz środków chemicznych - 4. snow removal set - 10, tractor with plough - 3, rotary plough - 3, spreader vehicle - 4.
2	**Kolejność oczyszczania** **Clearance priorities**	1. RWY; 2. TWY w użyciu (w sytuacjach szczególnych przy intensywnych opadach śniegu odśnieżane są dwie drogi zjazdu z RWY - TWY A1 i G); 3. APN (stanowiska postojowe w użyciu); 4. Światła i urządzenia specjalne związane z obsługą lotów; 5. Układ drogowy landside, przejazd do/od terminali; 6. Pozostałe TWY; 7. Pozostała (nieodśnieżona) część APN; 8. Drogi przeciwpożarowe na podejściach z kierunku RWY 11 i RWY 29; 9. Drogi i przejścia komunikacyjne wewnętrzne; 10. Dworzec autobusowy i parkingi; 11. Dojazdy do pozostałych obiektów portu lotniczego;

		12. APN (płyty niebędące w użyciu); 13. Drogi dojazdowe. 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.
3	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** **Use of material for movement area surface treatment**	Na lotnisku stosuje się substancje do odladzania i zapobieganiu oblodzeniu: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu. The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
4	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** **Specially prepared winter runways**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach RWY, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM. Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.

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

1 **Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych**
Designation, surface and strength of aprons

Oznaczenie APN **Designator of APN**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
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**
Designation width, surface and strength of taxiways

Oznaczenie TWY **Designator of TWY**	**Szerokość** **Width**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
A1	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
A2	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL
A3	23.0 m	ASPH	PCN 60/F/A/W/T	NIL

		Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		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: - świateł osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - świateł ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się z: - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania - dla stanowisk 20 - 24 - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.

		1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWYs consisting of: - TWY centre line lights, - stop bars, - intermediate holding position lights, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - docking system for aircraft stands 20 - 24, - illuminated signs with parking stand numbers.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie dzienne: 1. **RWY**: progu, tożsamości RWY, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania [1)]. 2. **TWY**: osi, krawędziowe z wyjątkiem TWY J oraz TWY W, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. **RWY**: Patrz punkt EPGD AD 2.14. 2. **TWY**: Patrz punkt EPGD AD 2.15.3. Day Marking: 1. **RWY**: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, edge, turn pad [1)]. 2. **TWY**: centre line, edge excluding TWY J and TWY W, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. **RWY**: See point EPGD AD 2.14. 2. **TWY**: See point EPGD AD 2.15.3.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	TWY: A2, C, D, E, F, G, H, J TWYs: A2, C, D, E, F, G, H, J
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	[1)] Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 11 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do MD-11. [1)] Runway turn pad marking on THR 11 designated for aircraft up to size of MD-11.

EPGD AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPGD 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data covers only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPGD AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPGD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk
	Name of the associated meteorological office	Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET**	H24
	Hours of service/MET office outside hours	
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**	NIL
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	**Odprawy przedstartowe**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-58-348-1191 Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
	Briefing and consultation provided	
6	**Dokumentacja i stosowane języki**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
	Charts and other information available for briefing or consultation	
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji**	Internet.
	Supplementary equipment available for providing information	
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET**	TWR, APP
	ATS units provided with MET information	

	RWY and TWY markings and lights	**RWY:** progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe. **TWY:** A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, Z5, Z6 - oznakowanie osi i krawędzi. **TWY:** Z1, Z2, Z3, Z4, S, T, W1, W2, W3, G - oznakowanie osi. **TWY:**A, C, D, F - oznakowanie miejsca oczekiwania przed drogą startową. Światła: **RWY:** progu 25 LED, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe. **TWY:** krawędziowe, osi (patrz punkt EPKK 2.15.3). Day marking: **RWY:** threshold, displaced threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. **TWY:** A, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C, D, F, Z5, Z6 - centre line and edge marking. **TWY:** Z1, Z2, Z3, Z4, S, T, W1, W2, W3, G - centre line marking. **TWY:**A, C, D, F - runway holding position marking. Lights: **RWY:** threshold 25 LED, touchdown zone, centre line, edge, end. **TWY:** edge, centre line (see point EPKK 2.15.3).
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	**TWY:** A, C, D, F. **TWY:** A, C, D, F.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPKK AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPKK 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPKK AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPKK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Kraków-Balice. Aeronautical Meteorological Station Kraków-Balice.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie. 24 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków. 24 HR

4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-12-681-3750 Telephone consultation. Phone: +48-12-681-3750
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefaks, internet. Telefax, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR, APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Telefon: +48-12-681-3750 Tel. kom.: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-12-681-3750 Mobile: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKK AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPKK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, WIEŻA KRAKÓW ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem DATALINK (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depeszy 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 depeszy 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, załoga powinna stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot, chyba, że będzie potrzeba wymiany dodatkowych informacji jak konieczność odladzania.

Procedura przekazania zezwolenia przez DATALINK może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej. Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez DATALINK.

2.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez KRAKÓW GROUND (częstotliwość 118,105 MHz).

Po przesłaniu przez KRAKÓW GROUND na częstotliwość KRAKÓW WIEŻA załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KRAKÓW GROUND lub KRAKÓW TWR.

Wprowadzanie lub wyprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe może odbywać się za pomocą oznakowanego samochodu "FOLLOW ME" oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

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

Kontroler GROUND lub kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego jedynie według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego.

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

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną konieczną mocą silników napędowych.

Przed zgłoszeniem gotowości do wypychania piloci są zobowiązani upewnić się, że statek powietrzny jest w pełni przygotowany do wykonania procedury wypychania bez dodatkowych opóźnień (drzwi

In addition to clearances issued via radio, KRAKÓW 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 maintain continuous communication on frequency provided in ATIS and refrain from additional ATC clearance related enquiries unless there is need to exchange additional information such as de-icing service.

Datalink Departure Clearance procedure 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 receiving the Departure Clearance Request (RCD) via DATALINK.

2.2 RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by KRAKÓW GROUND (frequency 118.105 MHz).

After being transferred from KRAKÓW GROUND to KRAKÓW TWR crews are required to change frequency, omit the initial call, and monitor TWR frequency for ATC call.

Start-up, taxiing, haulage and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KRAKÓW GROUND or KRAKÓW TWR.

Taxiing in/out can take place only by following a properly marked "FOLLOW ME" vehicle and signals given by the marshaller.

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

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

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

Self-propelled aircraft shall move in the parking aprons with the use of minimum necessary engine power.

Before requesting push-back, pilots must ensure that aircraft is fully prepared to execute the push-back without further delay (doors shall be

powinny być zamknięte, pomost pasażerski odłączony, push-back podłączony, a wszelkie kontrole naziemne zakończone).

2.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz start i lądowanie odpowiada KRAKÓW WIEŻA (częstotliwość 123,255 MHz).

2.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.4.1 ODLOTY

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

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej powinny być ograniczone do minimum.

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

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

2.4.2 PRZYLOTY

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

Służby ATC mogą zasugerować drogę opuszczenia RWY. Informacja taka zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

3 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW IM. JANA PAWŁA II

3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TWY E niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.

TWY Z4, TWY Z5 i TWY Z6 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY T i TWY S dostępne dla samolotów o rozpiętości skrzydeł 36 m.

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

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

Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY B.

3.2 PROCEDURY PARKOWANIA

Parkowanie statków powietrznych tylko z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej zgodnie z obowiązującym cennikiem agenta.

Stanowiska postojowe 24L, 24, 24R, 25L, 25, 25R dostępne dla śmigłowców na płozach.

W godzinach 0800-1600 (0700-1500) UTC[1)] lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

[1)] - patrz GEN 2.1.

3.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

closed, passenger bridge disconnected, push-back connected and all ground checks completed).

2.3 LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES

ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR (frequency 123.255 MHz).

2.4 REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME

2.4.1 DEPARTURES

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

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

Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

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

2.4.2 ARRIVALS

Pilots are reminded that expeditious exit from the runway enables ATC to apply minimum spacing on final approach that will result in maximum air traffic capacity and will reduce go-around occurrences.

ATC can suggest exit other than that preferred by crew - such information will be passed during final approach.

3 PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW JOHN PAUL II INTERNATIONAL AIRPORT

3.1 TAXIING PROCEDURES

TWY E not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.

TWY Z4, TWY Z5 and TWY Z6 are restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWY T and TWY S are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m.

Helicopters shall taxi to/from the apron in accordance with the marshaller's instructions.

Lowered friction coefficient occurs during and just after rainfall on TWYs and apron. Caution advised during taxiing.

Engine tests are allowed only on TWY B.

3.2 PARKING PROCEDURES

Aircraft parking only with wheels blocked by wheel chocks installed by a crew member or handling agent's authorized personnel according to a valid price list.

Stands 24L, 24, 24R, 25L, 25, 25R are available for skid-based helicopters.

Between 0800-1600 (0700-1500) UTC[1)] the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

[1)] - see GEN 2.1.

3.3 AIRCRAFT DE-ICING

Odladzanie statków powietrznych możliwe na stanowiskach 22 i 26-30.
Odladzanie statków powietrznych kodu D i E możliwe na TWY W1.
Odladzanie jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

a. Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem TWR/GROUND na częstotliwości VHF 118,105 MHz (GROUND) lub 123,255 MHz (TWR).

b. Płaszczyzna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu ICAO A, B, C.

c. Chęć skorzystania z odladzania w wyznaczonej strefie załoga statku powietrznego zgłasza kontrolerowi TWR/GROUND oraz operatorowi obsługi naziemnej przed uzyskaniem zgody na push-back, power-back lub samodzielne odkołowanie ze stanowiska postojowego.

d. Zgłoszenie przez załogę statku powietrznego chęci przeprowadzenia odladzania statku powietrznego na wyznaczonej płaszczyźnie do odladzania następuje najpóźniej 20 minut przed ETOT lub CTOT.

e. W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika sczepności.

f. Kołowanie do płaszczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND. Wprowadzanie statku powietrznego na płaszczyznę odbywa się wyłącznie w asyście pojazdu FOLLOW ME.

g. Odladzanie statków powietrznych możliwe przy uruchomionych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami).

h. Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.

i. Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

De-icing of aircraft is designated on stands 22 and 26-30.
De-icing of code D and E aircraft is possible on TWY W1.
Conditions for use of the de-icing zone are as follows:

a. Radio communication between crew and TWR/GROUND on VHF frequency 118.105 MHz (GROUND) or 123.255 MHz (TWR).

b. De-icing Zone is designated for ICAO Code A, B, C aircraft.

c. Request for de-icing in the designated zone is submitted by crew to TWR/GROUND and ground handling agent prior to be approved for push-back/ power-back or taxi from stand.

d. Request for de-icing must be submitted by crew not later than 20 minutes before ETOT or CTOT.

e. Caution must be exercised during taxiing due to slight amounts of de-deicing liquid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient.

f. Taxing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GROUND. Taxiing onto Deicing Zone only with assistance of FOLLOW ME vehicle.

g. De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and when assisted by the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers).

h. Crew must be notified by ground personnel when de-icing has been completed.

i. After de-icing has been completed, the crew follows instructions by TWR/GROUND controller.

3.4 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej - korzystanie z transportu naziemnego obowiązkowe.

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

3.4 OTHER REQUIREMENTS

Moving on the apron area (crew and passengers) possible only if accompanied by a ground service agent representative - use of surface transportation is obligatory.

Air carriers should ensure that KRAKÓW/Balice aerodrome has a towing bar for a specific aeroplane type. If there is no such towing bar available, an air carrier is obliged to have it on board or to use a push-back (towing) procedure agreed with the ground service agent.

3.5 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

W związku z wieloletnią eksploatacją drogi startowej i jej nośnością (tabela EPKK AD 2.12.4) lotnisko KRAKÓW/Balice wprowadziło ograniczenia. Każdy przewoźnik lotniczy przed ubieganiem się o slot zgodnie z zapisami EPKK AD 2.23.1, w przypadku gdy planuje wykonywanie operacji lotniczych na samolotach z ACN większym niż PCN RWY (ACN>52), musi uzyskać zgodę zarządzającego portem lotniczym na wykonywanie operacji z nadmiernym obciążeniem. Podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien podać przewidywaną liczbę planowanych operacji z nadmiernym obciążaniem,

3.5 LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

Due to a long-standing use of the runway and its strength (see table EPKK AD 2.12.4), KRAKÓW/Balice aerodrome has introduced limitations. Before requesting a slot in accordance with AD 2.23.1, each air carrier intending to conduct operations on aeroplanes with ACN greater than RWY PCN (ACN>52) has to obtain from the aerodrome operator permission for overload operations. An air operator seeking the permission should provide the estimated number of intended operations, ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of the ACFT on which the intended operations are to

typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT(maksymalny i minimalny), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po uzyskaniu zgody i wykonaniu operacji lotniczych z nadmiernym obciążeniem operator będzie przekazywał raporty tygodniowe o masach operacyjnych do zarządzającego lotniskiem.

Wszelkie zapytania i raporty należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Tel.: +48-12-639-3305

be conducted. After obtaining permission and completing the overload operations, the ACFT operator will forward to the aerodrome operator weekly reports on the operating masses.

Any enquiries and reports should be made to:
Airport Duty Officer (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Phone: +48-12-639-3305

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku KRAKÓW/Balice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

Odloty z RWY 07 i RWY 25 należy wykonywać zgodnie z opublikowanymi procedurami SID, szczególnie w zakresie ścisłego przestrzegania parametrów pierwszego zakrętu.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z RWY 07 oraz z RWY 25 wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1) zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

1. Operators of aircraft conducting flight operations at KRAKÓW/Balice aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.

Departures from RWY 07 and RWY 25 shall be performed according to the published SID procedures, especially in the scope of keeping strictly to parameters of the first turn.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 07 and RWY 25 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.

2 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.

2 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 optimise 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.

3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

3 CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] obowiązuje całkowity zakaz wykonywania prób silników.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego źródła zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 minut przed ETD.

W celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum.

4. **MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO**

4.1. Zarządzający lotniskiem KRAKÓW/Balice prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku. System monitorowania hałasu lotniczego składa się z pięciu mobilnych punktów pomiarowych zlokalizowanych w otoczeniu lotniska KRAKÓW/Balice.

4.2. Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska KRAKÓW/Balice (LTMA/UTMA KRAKÓW).

4.3. Zarządzający lotniskiem KRAKÓW/Balice prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska KRAKÓW/Balice.

4.4. Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska KRAKÓW/Balice zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z lotniska KRAKÓW/Balice.

4.5. Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.
ul. kpt. M. Medweckiego 1
32-083 Balice
Tel.: +48-12-639-3301
Faks: +48-12-411-7977
E-mail: airport@krakowairport.pl

4.6. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.4.3 powinno zawierać następujące dane:

- nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat;
- numer;
- typ statku powietrznego;
- znaki rejestracyjne statku powietrznego;
- numer fabryczny statku powietrznego;
- typ silnika (silników) i jego (ich) model;
- typ śmigła;

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] engine tests are completely prohibited at the aerodrome.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] after stopping at the stand and connecting an external power supply (GPU), power supply from an APU should be switched-off. The APU should be started no earlier than 20 minutes before ETD.

In order to lower the noise level, it is recommended to avoid extensive reverse thrust, extend the landing roll and reduce take-off power by usage of the full length of the runway. These restrictions do not apply in emergency situations.

Aircraft moving under own power shall taxi on APNs with minimum engine power.

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

4. **MONITORING THE AVIATION NOISE**

4.1. The operator of KRAKÓW/Balice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment. The Aviation Noise Monitoring System consists of 5 mobile measuring points located in the vicinity of KRAKÓW/Balice aerodrome.

4.2. The operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to turn them on in the vicinity of KRAKÓW/Balice aerodrome (KRAKÓW LTMA/UTMA).

4.3. The operator of KRAKÓW/Balice aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome.

4.4. All operators of civil aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

4.5. Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:

John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd.
ul. kpt. M. Medweckiego 1
32-083 Balice
Phone: +48-12-639-3301
Fax: +48-12-411-7977
E-mail: airport@krakowairport.pl

4.6. The noise certificate referred to in point 2.21.4.3 herein above shall include the following information:

- state and authority issuing the certificate;
- number;
- aircraft type;
- aircraft registration marks;
- aircraft manufacturer's number;
- engine(s) type and model;
- propeller type;

- urządzenia dodatkowe tłumiące hałas;
- maksymalny ciężar startowy i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach;
- średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB;
- dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB;
- podstawę, na jakiej wydano certyfikat;
- potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie;
- podpis urzędnika wystawiającego certyfikat;
- data wystawienia certyfikatu.

4.7. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.

[1)] - patrz GEN 2.1.

- additional noise attenuators;
- MTOW and MLW in kilograms;
- average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB;
- allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, volume 1, part II expressed in EPNdB;
- basis of certification;
- confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled;
- signature of the officer issuing the certificate;
- date of issuance.

4.7. The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.

[1)] - see GEN 2.1.

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska KRAKÓW/Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

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 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 ZBLIŻANIE KRAKÓW. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez WIEŻA KRAKÓW.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości TWR KRAKÓW (123,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez WIEŻA KRAKÓW.

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise, crews of departing IFR flights should, as soon as possible after take-off, establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

Crews performing VFR flights should after take-off remain on KRAKÓW TWR frequency (123.255 MHz) and stand by for further instructions. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA KRAKÓW zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA KRAKÓW podane są na mapie minimalnych wysokości dozorowania ATC - patrz strona ENR 6.3.2-1.

W TMA KRAKÓW wprowadzono SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska KRAKÓW/Balice. Procedury RNAV STAR kończą się w pozycjach rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) dla RWY 07 oraz 25, z wyjątkiem procedur VOR RWY 07 oraz RWY 25, które nie są „dowiązane" do procedur RNAV STAR.

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

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

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku KRAKÓW/Balice nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA KRAKÓW jest zapewniony monitoring radarowy w celu poprawy/usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV 5 wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1:

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV 5, wyposażone w system RNAV 5 bez nawigacyjnej bazy danych i/ lub wymagające ręcznego wprowadzenia danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystywania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2:

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe. Wszystkie procedury oczekiwania w TMA KRAKÓW wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

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

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the KRAKÓW TMA radar approach control service is provided.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the KRAKÓW TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see page ENR 6.3.2-1.

Within the KRAKÓW TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures have been introduced for each RWY of KRAKÓW/Balice aerodrome. The RNAV STAR procedures terminate at initial approach fixes (IAFs) for RWY 07 and RWY 25, except for VOR RWY 07 and RWY 25 procedures which are not linked to the RNAV STAR procedures.

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

For the SID RNAV 1 procedures within the KRAKÓW TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3). That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPKK.

Due to the fact that significant percentage of traffic for KRAKÓW/ Balice aerodrome is NOT RNAV 1 approved and all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, also radar monitoring is provided within the KRAKÓW TMA; to enhance traffic flows and air traffic controllers' workload it is possible to follow and utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. This will allow for high reduction in R/T communication. The following additional conditions apply:

REMARK 1:

RNAV 5 only approved aircraft equipped with RNAV 5 systems without navigation databases and/or requiring manual route data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact.

Radar vectoring will be provided, usually along published procedures. Such aircraft may expect delays or extended routing during peak hours.

REMARK 2:

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV 1 (P-RNAV) not approved traffic. In case of any problems radar vectoring will be initiated. All holding patterns within the KRAKÓW TMA as directed by ATC. Holdings are available also for non-RNAV 1 (P-RNAV) approved aircraft.

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

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

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.

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 PROCEDURY SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

2.1.3 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 PROCEDURY STAR

Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAK i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

2.1 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 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 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAK DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR KRAKÓW/Balice i lotach w LTMA KRAKÓW:

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

3.1. List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from CTR KRAKÓW/Balice and flights within KRAKÓW LTMA:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	501553N 0192605E	Bukowno Bukowno
DELTA	495125N 0200830E	Niedaleko Dobczyc Near Dobczyce
ECHO	500231N 0200552E	Elektrownia wodna na Wiśle Water power plant on the Vistula river
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
KILO	500300N 0194800E	Kryspinów - na południe od zbiornika wodnego Kryspinów - to the south of the water reservoir
LIMA	500811N 0200652E	Luborzyca Luborzyca
MIKE	502100N 0200200E	Miechów Miechów
OSCAR	501200N 0195300E	Smardzowice - kościół Smardzowice - church

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ROMEO	495439N 0192446E	Niedaleko Radocza Near Radocza
SIERRA	495900N 0194900E	Skawina Skawina
UNIFORM	494731N 0194641E	Niedaleko Sułkowic Near Sułkowice
ZULU	500633N 0194646E	Zabierzów - czasza radaru Zabierzów - radar dome

3.2. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR KRAKÓW/Balice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;

b. Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

3.2. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace

a. Entry into the KRAKÓW/Balice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be relayed by KRAKÓW FIS;

b. If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska KRAKÓW/Balice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **SIERRA** i **KILO.**

3.3. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **KILO** lub **ZULU**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

REMARK:

Arrivals/departures to/from KRAKÓW/Balice aerodrome from the south are possible only via **SIERRA** and **KILO** points.

3.3. In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **KILO** or **ZULU**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

UWAGA:

Procedura oczekiwania nad punktem **KILO** powinna być wykonana na zachód od tego punktu, bez przekraczania autostrady przebiegającej po wschodniej stronie punktu **KILO**.

3.4. Start w CTR KRAKÓW/Balice z miejsca innego niż lotnisko KRAKÓW/Balice jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR KRAKÓW. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR KRAKÓW.

REMARK:

Holding procedure over **KILO** point shall be performed to the west of the point, without crossing the motorway running east of the **KILO** point.

3.4. Departure within the KRAKÓW/Balice CTR, from a place other than KRAKÓW/ Balice aerodrome is possible after obtaining clearance from KRAKÓW TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KRAKÓW TWR shall be established immediately.

3.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

3.5.1. Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KRAKÓW/Balice, wlot do CTR KRAKÓW/Balice jest zabroniony.

3.5.2. Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KRAKÓW/ Balice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

a. w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **ZULU** przez **INDIA** lub **OSCAR** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **ZULU** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać

3.5 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

3.5.1. If radio communication fails before reaching the KRAKÓW/Balice CTR, entry is forbidden.

3.5.2. If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KRAKÓW/Balice CTR, the crew shall:

a. during arrival and approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **ZULU** point via **INDIA** or **OSCAR** and await visual signals from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;
- show all aircraft navigation lights, warning and landing during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem **ZULU** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

b. w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **KILO** przez **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **KILO** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem **KILO** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

- after receiving a red visual signal hold over **ZULU** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **ZULU** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

b. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **KILO** via **SIERRA** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, approach and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **KILO** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **KILO** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

3.6 LOTY SPECJALNE VFR

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

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. lot może być wykonany wyłącznie w porze dziennej,

b. lot może być wykonany 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.

3.6 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 can be performed during daytime only,

b. the flight can 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 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko KRAKÓW/Balice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR KRAKÓW/Balice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KRAKÓW.

Loty techniczne w CTR KRAKÓW/Balice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KRAKÓW.

5 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the KRAKÓW/Balice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

Technical flights within the KRAKÓW/Balice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: “Low visibility procedures in operation”.

Na lotnisku EPKK procedury LVP dotyczą jedynie startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO).

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się wyłącznie na RWY 25.

Minima operacyjne dla lotniska EPKK wynoszą:

- RVR do startu większe bądź równe 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się dla następujących wartości RVR:

- RVR TDZ większe bądź równe 350 m,
- RVR MID większe bądź równe 350 m,
- RVR END większe bądź równe 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) są możliwe jedynie dla statków powietrznych o literze kodu A, B i C.

Podczas obowiązywania LVP, ruch statków powietrznych po płycie postojowej odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu (LVTO):

- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S, T.

W przypadku wystąpienia przerwanego startu lub powrotu z drogi startowej na płytę postojową, statek powietrzny kołuje do końca RWY 25 i opuszcza ją w TWY F, gdzie oczekuje na pojazd FOLLOW ME.

6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur ograniczonej widzialności

6 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

GENERAL PROVISIONS

During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures via radio. The following phraseology will be used: “Low visibility procedures in operation”.

At EPKK aerodrome LVP are applicable only to Low Visibility Take-Off (LVTO).

Low Visibility Take-Off (LVTO) is carried out only on RWY 25.

EPKK aerodrome operations minima are:

- RVR take-off more or equal 350 m.

Low Visibility Take-Off (LVTO) might be commenced for the following RVR values:

- RVR TDZ greater or equal 350 m,
- RVR MID greater or equal 350 m,
- RVR END greater or equal 350 m.

Low Visibility Take-Off (LVTO) is only available for code letter A, B and C aircraft.

During LVP aircraft movement on the apron is to be carried out only under the guidance of a FOLLOW ME car.

Elements of the movement area available for aircraft during Low Visibility Take-Off (LVTO):

- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S, T.

In case of aborted take-off or return from the RWY to APN, aircraft shall taxi until the end of RWY 25, exit into TWY F and wait for the FOLLOW ME vehicle.

6.1 Preparation phases of Low Visibility Procedures introduction

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m.

6.2 Wprowadzanie procedur ograniczonej widzialności

Wprowadzanie procedur ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m.

Informacja o wprowadzeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures in operation".

6.3 Odwołanie procedur ograniczonej widzialności

Odwołanie procedury ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 600 m lub więcej oraz z tendencją rosnącą.

6.4 Zawieszenie procedur ograniczonej widzialności

Procedury LVP są zawieszane w przypadku zaistnienia na lotnisku zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, takich jak:

- utraty łączności z pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego oraz podświetlanych znaków pionowych w polu naziemnego ruchu lotniczego;
- zaistnienia konieczności wyjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska;
- uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

Informacja o zawieszeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures suspended".

LVP preparation phase will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls to 800 m.

6.2 Initiation of Low Visibility Procedures

LVP will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls below 550 m.

Information about the initiation of LVP is included in ATIS message: "Low visibility procedures in operation".

6.3 Termination of Low Visibility Procedures

LVP will be terminated when RVR in all RWY reporting positions increases to 600 m or more with an increasing tendency.

6.4 Suspension of Low Visibility Procedures

LVP Procedures are suspended in the event of occurrences that might have an impact on aeronautical operations safety, such as:

- loss of radio communication with a vehicle in the manoeuvring area;
- loss of orientation stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- failure of navigation lights and illuminated mandatory signs in the movement area;
- a necessity for aerodrome technical services to enter the manoeuvring area;
- receiving information of occurrence or the probability of occurrence of an aircraft collision with an animal or a bird;
- other occurrence that might have an impact on the aeronautical operations safety in the low visibility conditions.

Information on LVP suspension is in ATIS message: „Low visibility procedures suspended".

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Opłacie PRM"[1)] lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl).

[1)] Opłata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.

1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW

1.1. Lotnisko KRAKÓW/Balice począwszy od dnia 29 marca 2020 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.

1.2. Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku KRAKÓW/Balice wymaga wcześniejszego uzyskania przydziału czasu na start lub lądowanie (slotu) od koordynatora rozkładów lotów.

Handling of disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air on terms and conditions described in the KRAKÓW/Balice aerodrome document "PRM Charge"[1)] (available at www.krakowairport.pl).

[1)] Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. KRAKÓW/Balice aerodrome, as of 29 March 2020, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.

1.2. Landing or take-off at KRAKÓW/Balice aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.

1.3. Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

1.4. PANSA Airport Coordination jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska KRAKÓW/Balice. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do PANSA Airport Coordination. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego powinny być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.

PANSA Airport Coordination,
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR lub GCR):
scr@pansa-coord.org
E-mail (ogólne zapytania):
slot@pansa.pl
Telefon: +48-603-413-092
Strona internetowa: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/
Godziny pracy koordynatora:
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC[1)]
Poza godzinami pracy koordynatora także do wiadomości: ooh@pansa.pl

[1)] - patrz GEN 2.1.

1.5. Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Airport Slot Guidelines.

1.6. Przydział czasu na start lub lądowanie podlega opłacie na rzecz koordynatora rozkładów lotów, w wysokości określanej przed każdym sezonem lotów i publikowanej na stronach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, koordynatora rozkładów lotów i portu lotniczego.

2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ

2.1. Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój krajowych i zagranicznych wojskowych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowych płaszczyznach postojowych z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR.

Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 8. Bazy Lotnictwa Transportowego https://8bltr.wp.mil.pl/ w zakładce „POZOSTAŁE”.

3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

1.3. The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopter flights.

1.4. PANSA Airport Coordination is the appointed flight scheduling coordinator for KRAKÓW/Balice aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to PANSA Airport Coordination. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by a handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.

PANSA Airport Coordination,
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
E-mail (slot requests in SCR or GCR format):
scr@pansa-coord.org
E-mail (general queries):
slot@pansa.pl
Phone: +48-603-413-092
Website: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/
Coordinator’s working hours:
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC[1)]
Outside the coordinator’s working hours also send a copy to: ooh@pansa.pl

[1)] - see GEN 2.1.

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 Airport Slot Guidelines.

1.6. Slot allocation shall be subject to the payment of a fee to the flight scheduling coordinator at the rates decided before each scheduling season and published on Civil Aviation Authority’s, flight scheduling coordinator’s and airport’s websites.

2 PERMISSION FOR MILITARY AEROPLANES TO PARK ON THE MILITARY APRON

2.1. Irrespective of the clearance for flight, the parking of domestic and foreign military aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park an aircraft on the military parking surfaces shall be notified using a PPR procedure with 48 HR notice.

The full PPR procedure and request form are available on the website of the 8th Airlift Base https://8bltr.wp.mil.pl/ in the tab “POZOSTAŁE”.

3 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	500432.33	0194611.62	27	500441.16	0194726.42	53	500430.39	0194759.45
2	500431.91	0194608.60	28	500442.36	0194723.57	54	500429.04	0194758.04
3	500429.66	0194606.34	29	500441.93	0194720.51	55	500427.42	0194758.58
4	500428.29	0194606.81	30	500443.03	0194728.41	56	500426.39	0194800.75
5	500424.03	0194608.25	31	500443.48	0194731.66	57	500428.02	0194812.31
6	500423.06	0194610.62	32	500436.33	0194745.77	58	500428.83	0194813.51
7	500424.36	0194619.95	33	500436.35	0194745.92	59	500430.80	0194814.44

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)
8	500428.01	0194646.06	34	500437.86	0194756.79	60	500432.28	0194815.13
9	500428.47	0194649.34	35	500437.88	0194756.92	61	500433.06	0194815.21
10	500429.68	0194650.95	36	500438.54	0194801.65	62	500437.21	0194813.81
11	500430.40	0194651.00	37	50043861	0194802.12	63	500435.86	0194812.46
12	500434.70	0194651.34	38	500439.82	0194810.83	64	500435.82	0194812.18
13	500436.05	0194651.44	39	500439.84	0194811.00	65	500434.68	0194803.99
14	500437.48	0194648.57	40	500441.28	0194812.44	66	500435.07	0194814.54
15	500437.04	0194645.42	41	500441.37	0194812.41	67	500430.53	0194800.40
16	500436.64	0194651.49	42	500442.89	0194811.90	68	500430.39	0194759.38
17	500438.17	0194653.52	43	500447.13	0194810.48	69	500429.37	0194758.01
18	500438.45	0194655.52	44	500448.47	0194807.47	70	500427.83	0194758.44
19	500429.02	0194653.33	45	500447.99	0194804.03	71	500427.41	0194758.59
20	500429.51	0194656.85	46	500438.97	0194813.22	72	500426.39	0194800.58
21	500431.57	0194711.61	47	500438.58	0194813.35	73	500425.87	0194757.05
22	500433.69	0194726.83	48	500433.65	0194815.02	74	500425.48	0194754.28
23	500433.73	0194727.08	49	500432.38	0194813.63	75	500426.35	0194752.20
24	500435.21	0194728.44	50	500432.22	0194812.42	76	500426.95	0194752.00
25	500435.66	0194728.28	51	500432.18	0194812.17	77	500428.54	0194751.47
26	500439.48	0194727.00	52	500430.53	0194800.41			

EPKK AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPKK AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPKK 2 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO	AD 2 EPKK 4 - 1
HOT SPOT	AD 2 EPKK 4 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25	AD 2 EPKK 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 25)	AD 2 EPKK 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 25)	AD 2 EPKK 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 25)	AD 2 EPKK 10 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS or LOC) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 11

Charts	*Pages*
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPKK 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

EPKT 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPKT AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPKT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice - Pyrzowice. Aeronautical Meteorological Station Katowice - Pyrzowice.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie 24 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Tel.: +48-32-284-5056 Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151 Aeronautical Meteorological Station: Phone: +48-32-284-5056 Aeronautical Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN

7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR KATOWICE, APP KRAKÓW KATOWICE TWR, KRAKÓW APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice - Pyrzowice Tel.: +48-32-284-5056 Tel. kom.: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Katowice - Pyrzowice Phone: +48-32-284-5056 Mobile: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKT AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPKT AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

	parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych **Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands**	Markings with parking stand numbers.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie dzienne: 1) RWY: THR, tożsamości RWY, TDZ, punktu celowania, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania [1)]; 2) TWY: osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogą startową, znaki nakazu i informacyjne (z wyjątkiem TWY C). Światła: 1) RWY: patrz pkt. AD 2.14; 2) TWY: patrz pkt. AD 2.15. Marking aids: 1) RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, centre line, edge, turn pad [1)]; 2) TWY: centre line, edge, runway-holding positions, mandatory and information markings (excluding TWY C). Lights: 1) RWY: see AD 2.14; 2) TWY: see AD 2.15.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	Na TWY A - 94,5 m od krawędzi RWY (117 m od osi RWY). Na TWY B - 112 m od osi RWY (na odcinku równoległym), 101 m na odcinku skośnym, oraz 94 m oprawa zagłębiona najbliższa osi RWY. Uzupełnione o światła ochronne RWY, 5 stopni INTST. On TWY A - 94.5 m from RWY edge (117 m from RWY centre line). On TWY B - 112 m from RWY centre line on section parallel to RWY, 101 m from RWY centre line on section diagonal to RWY, inset lights 94 m from RWY centre line. Supplemented by guard lights, 5 stages INTST.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	[1)] Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 25 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do A-310. [1)] Runway turn pad marking on THR 25 designated for aircraft up to size of A-310.

EPLB AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPLB 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

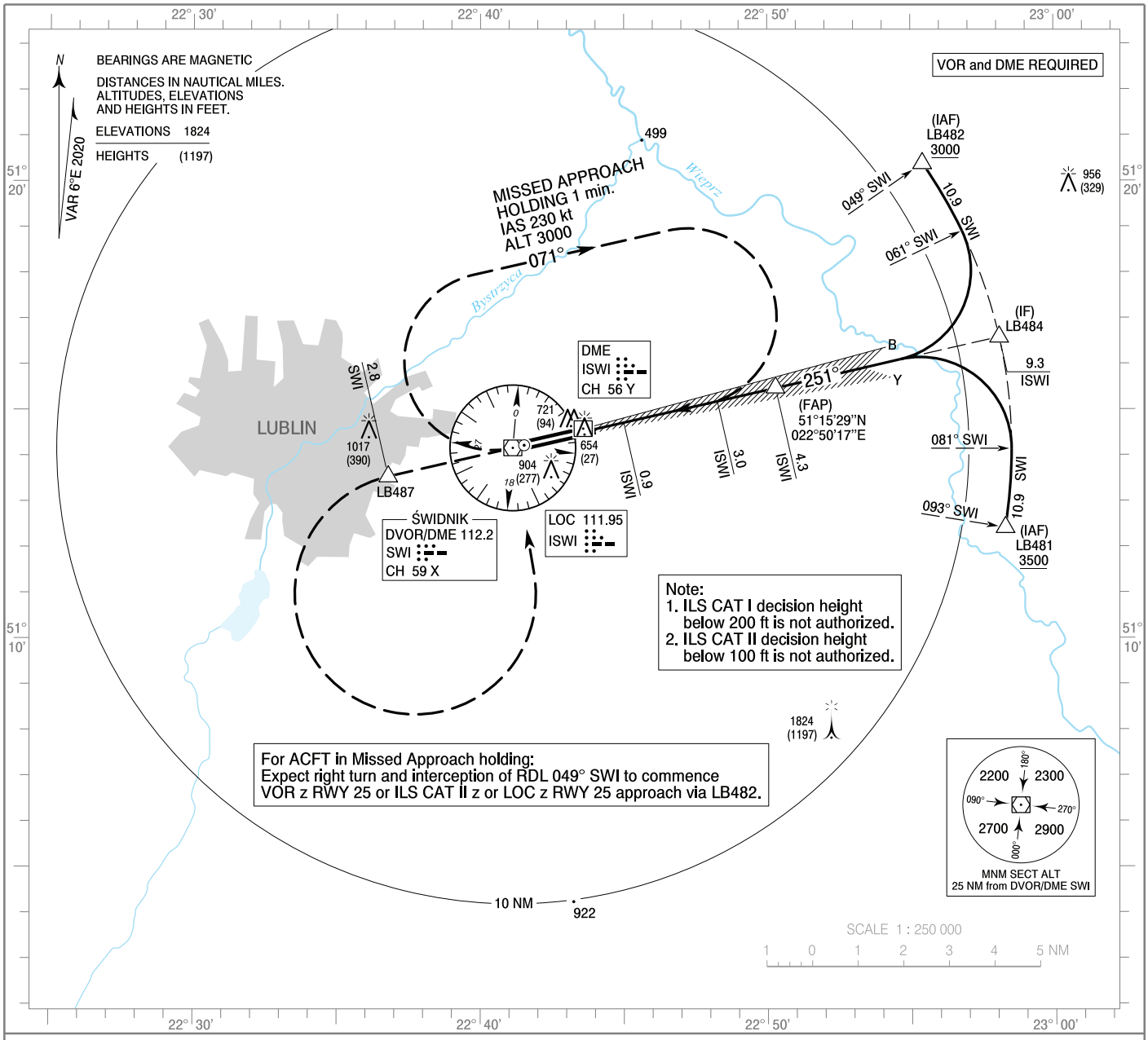
EPLB AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPLB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 25 ELEV 627 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Lublin TOWER 136.430

Lublin
ILS z CAT II or LOC z
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

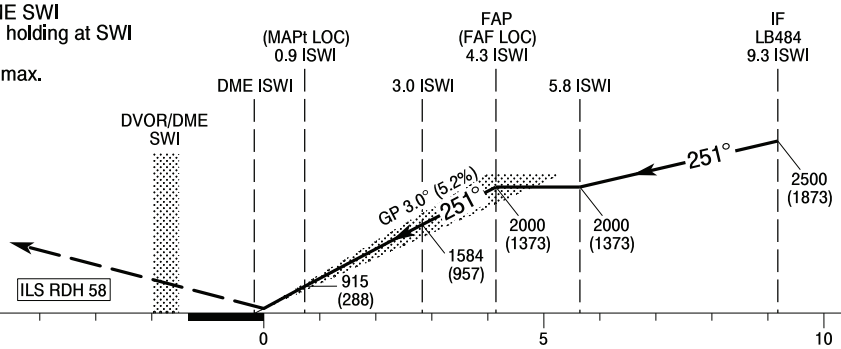


Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to LB487
then turn left to DVOR/DME SWI
and join Missed Approach holding at SWI
climbing to 3000 (2373).
Turn limited to 210 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



SCALE 1 : 250 000

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	784 (157)	796 (169)	804 (177)	815 (188)
	Cat. II	696 (69)	713 (86)	725 (98)	739 (112)
	LOC	970 (343)	970 (343)	970 (343)	970 (343)
Circling (OCH AAL)*		1240 (603)	1240 (603)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 3.4 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	2 : 33	2 : 03	1 : 42	1 : 28	1 : 17	1 : 08
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950

Final approach distance/altitude (height)				
Distance	4	3	2	1
Altitude (height)	1910 (1283)	1590 (963)	1270 (643)	950 (323)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

Lublin
ILS z CAT II or LOC z
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF LB482	51°20'23.3"N	022°55'25.4"E	055.15° GEO (049° MAG) DVOR SWI	10.92 NM DME SWI
IAF LB481	51°12'24.9"N	022°58'16.6"E	099.14° GEO (093° MAG) DVOR SWI	10.92 NM DME SWI
IF LB484	51°16'35.0"N	022°58'04.8"E	257.32° GEO (251° MAG) LOC ISWI	9.33 NM DME ISWI
FAP (FAF LOC)	51°15'28.6"N	022°50'16.8"E	257.23° GEO (251° MAG) LOC ISWI	4.31 NM DME ISWI
MAPt (LOC)	51°14'43.3"N	022°44'59.7"E	257.17° GEO (251° MAG) LOC ISWI	0.90 NM DME ISWI
LB487	51°13'32.6"N	022°36'47.3"E	257.08° GEO (251° MAG) DVOR SWI	2.80 NM DME SWI
Final approach descent angle: 3.00°				

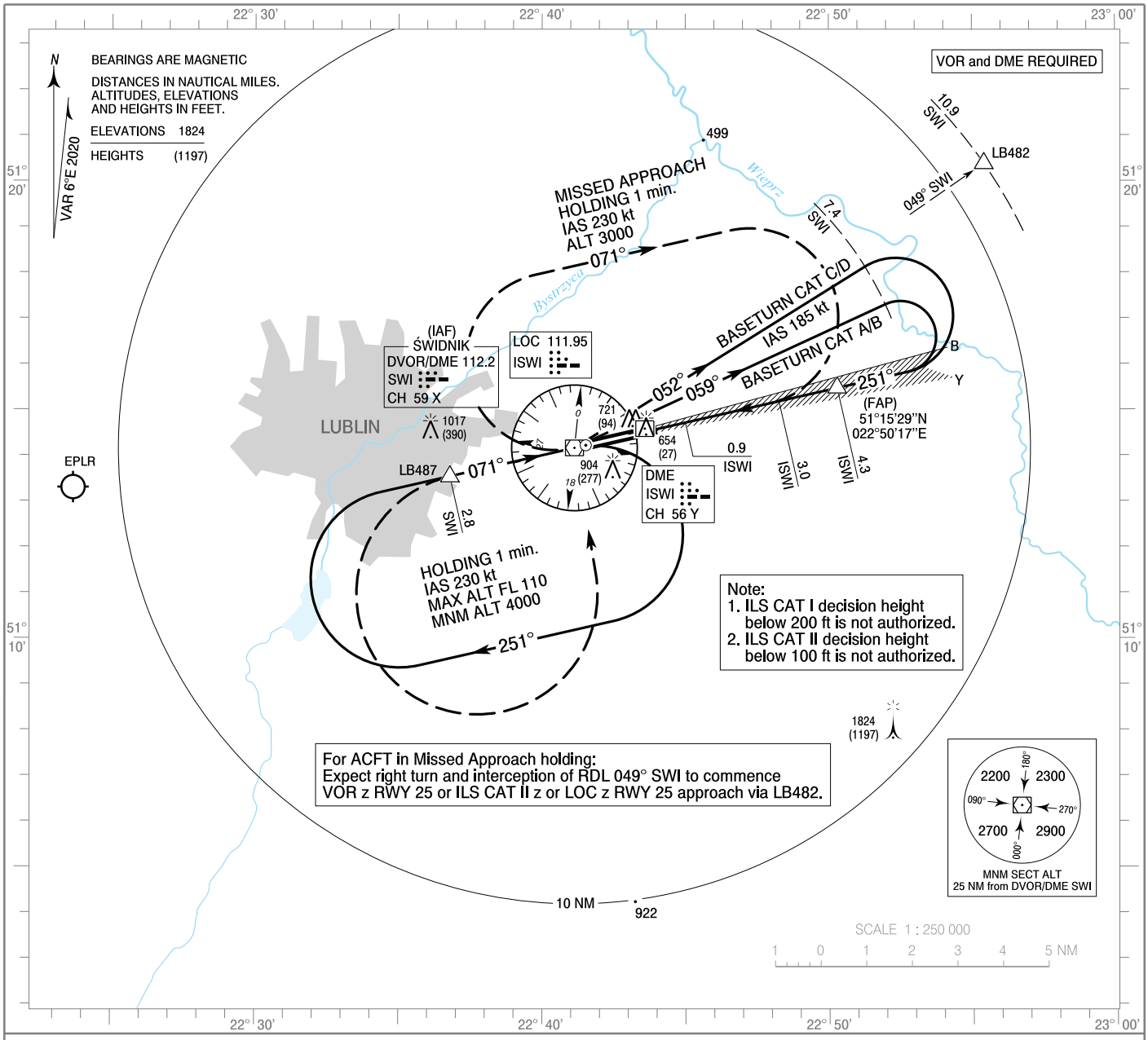
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 25 ELEV 627 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Lublin TOWER 136.430

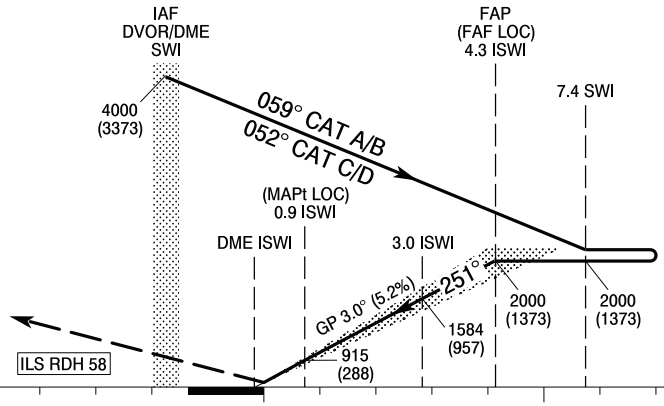
Lublin
ILS y CAT II or LOC y
RWY 25 (CAT A/B/C/D)



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to LB487
then turn left to DVOR/DME SWI
and join Missed Approach holding at SWI
climbing to 3000 (2373).
Turn limited to 210 kt IAS max.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	784 (157)	796 (169)	804 (177)	815 (188)
	Cat. II	696 (69)	713 (86)	725 (98)	739 (112)
	LOC	970 (343)	970 (343)	970 (343)	970 (343)
Circling (OCH AAL)*		1240 (603)	1240 (603)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 3.4 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	2 : 33	2 : 03	1 : 42	1 : 28	1 : 17	1 : 08
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950

Final approach distance/altitude (height)				
Distance	4	3	2	1
Altitude (height)	1910 (1283)	1590 (963)	1270 (643)	950 (323)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

Lublin
ILS y CAT II or LOC y
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME SWI	51°14'10.2"N	022°41'07.7"E		
FAP (FAF LOC)	51°15'28.6"N	022°50'16.8"E	257.23° GEO (251° MAG) LOC ISWI	4.31 NM DME ISWI
MAPt (LOC)	51°14'43.3"N	022°44'59.7"E	257.17° GEO (251° MAG) LOC ISWI	0.90 NM DME ISWI
LB487	51°13'32.6"N	022°36'47.3"E	257.08° GEO (251° MAG) DVOR SWI	2.80 NM DME SWI
Final approach descent angle: 3.00°				

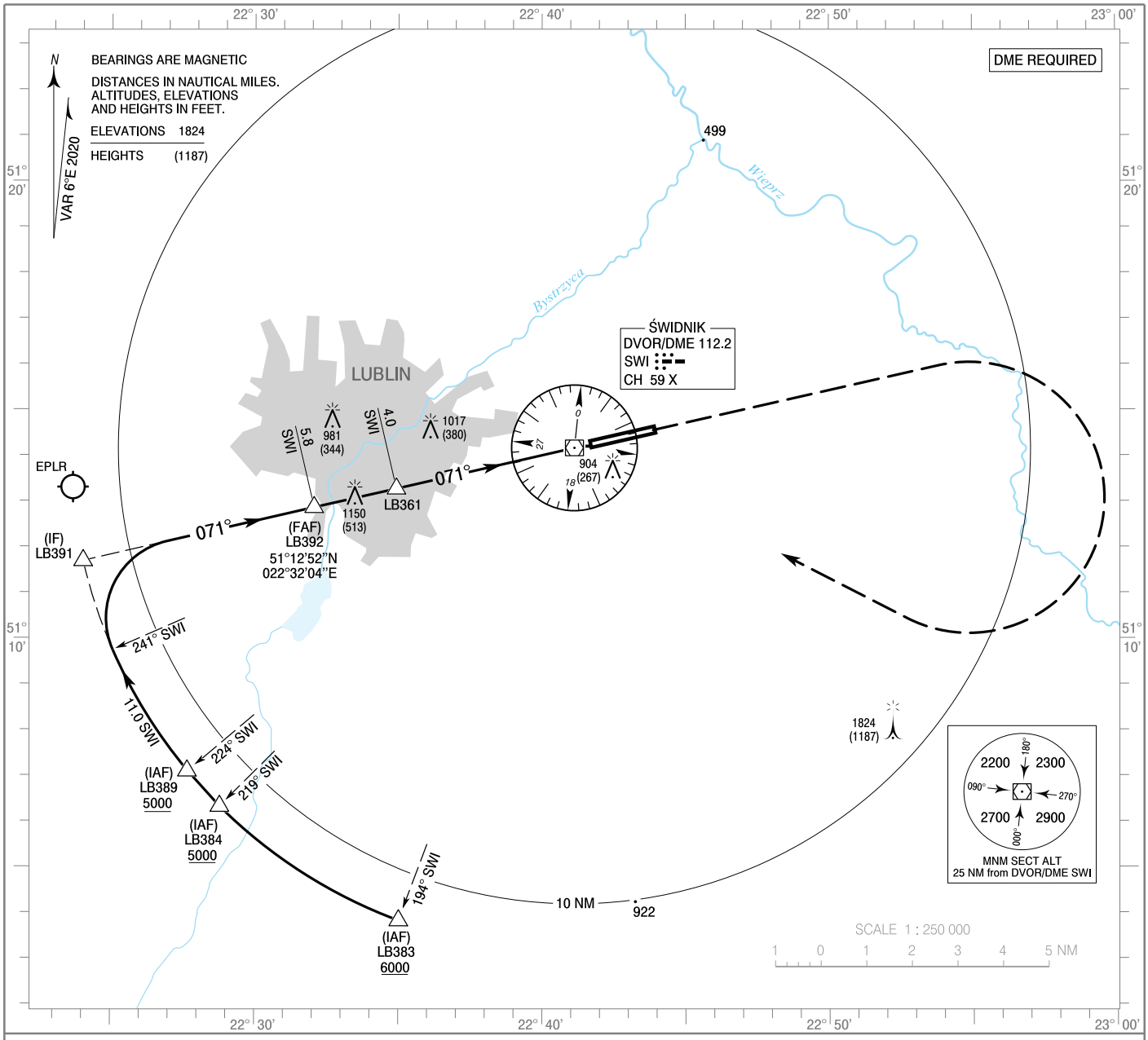
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

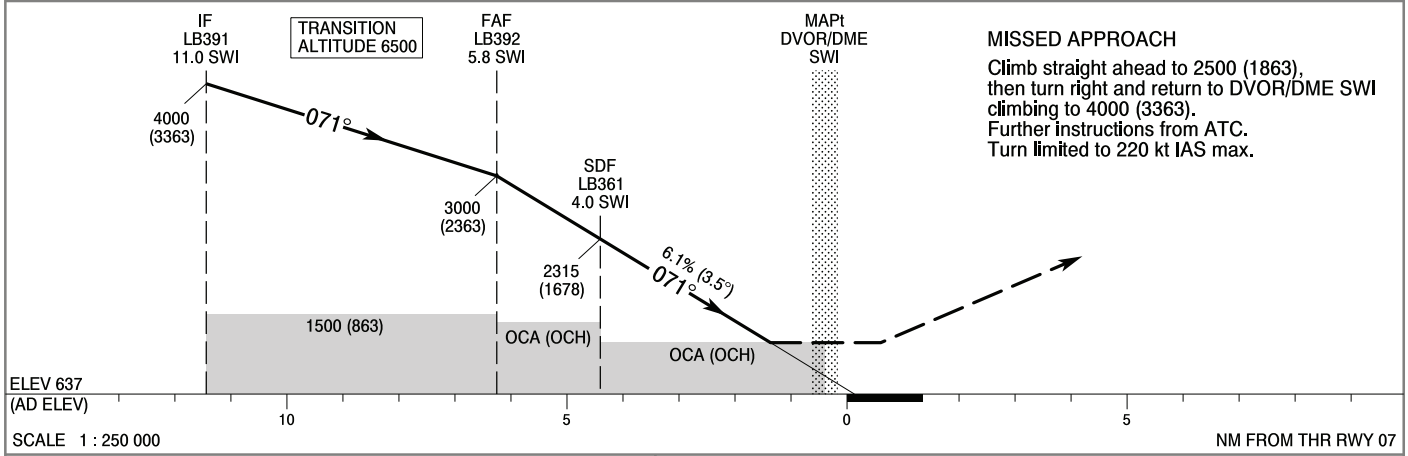
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 07 ELEV 632 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Lublin TOWER 136.430

Lublin VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH

Climb straight ahead to 2500 (1863), then turn right and return to DVOR/DME SWI climbing to 4000 (3363).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT	A	B	C	D
Straight - in	1190 (553)	1190 (553)	1190 (553)	1190 (553)
	When stepdown fix not received			
	1400 (763)	1400 (763)	1400 (763)	1400 (763)
Circling*	1400 (763)	1400 (763)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 5.8 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 23	3 : 31	2 : 55	2 : 30	2 : 12	1 : 57
Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110

Final approach distance/altitude (height)					
Distance	5	4	3	2	1
Altitude (height)	2690 (2053)	2320 (1683)	1950 (1313)	1580 (943)	1210 (573)

Correction: OBST.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

LUBLIN
VOR z
RWY 07 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF LB383	51°03'49.8"N	022°35'01.0"E	200.44° GEO (194° MAG) DVOR SWI	11.04 NM DME SWI
IAF LB384	51°06'19.5"N	022°28'47.7"E	224.75° GEO (219° MAG) DVOR SWI	11.04 NM DME SWI
IAF LB389	51°07'05.8"N	022°27'39.8"E	230.21° GEO (224° MAG) DVOR SWI	11.04 NM DME SWI
IF LB391	51°11'41.4"N	022°24'01.7"E	257.12° GEO (251° MAG) DVOR SWI	11.04 NM DME SWI
FAF LB392	51°12'51.7"N	022°32'03.7"E	257.13° GEO (251° MAG) DVOR SWI	5.85 NM DME SWI
SDF LB361	51°13'16.5"N	022°34'55.8"E	257.12° GEO (251° MAG) DVOR SWI	4.00 NM DME SWI
MAPt DVOR/DME SWI	51°14'10.2"N	022°41'07.7"E		

Final approach descent angle: 3.50°

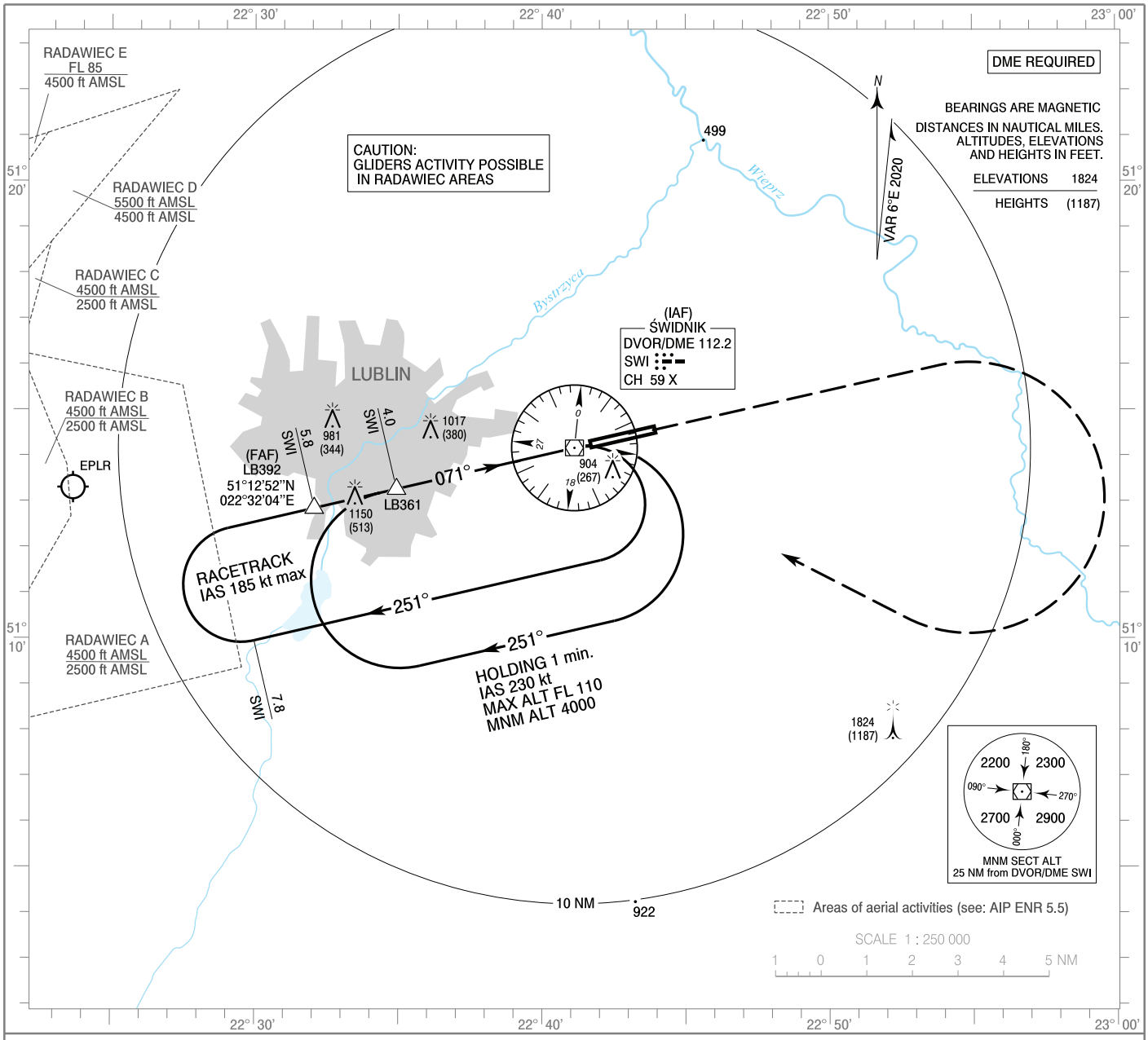
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

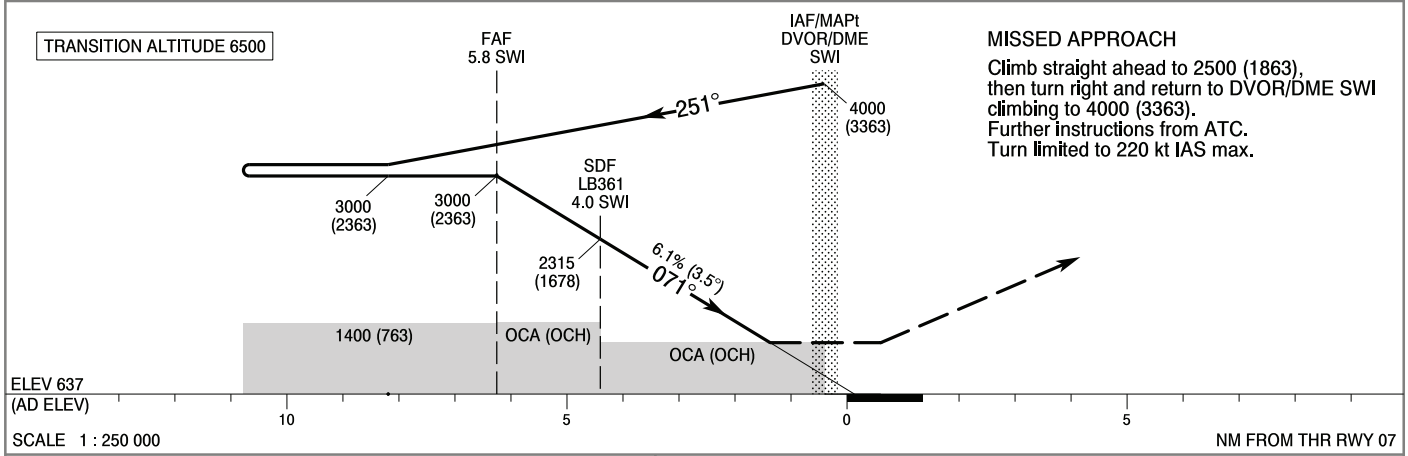
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 07 ELEV 632 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Lublin TOWER 136.430

Lublin
VOR y
RWY 07 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH
Climb straight ahead to 2500 (1863), then turn right and return to DVOR/DME SWI climbing to 4000 (3363).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in		1190 (553)	1190 (553)	1190 (553)	1190 (553)
		When stepdown fix not received			
		1400 (763)	1400 (763)	1400 (763)	1400 (763)
Circling*		1400 (763)	1400 (763)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 5.8 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 23	3 : 31	2 : 55	2 : 30	2 : 12	1 : 57
Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110

Final approach distance/altitude (height)					
Distance	5	4	3	2	1
Altitude (height)	2690 (2053)	2320 (1683)	1950 (1313)	1580 (943)	1210 (573)

Correction: OBST.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

LUBLIN
VOR y
RWY 07 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME SWI	51°14'10.2"N	022°41'07.7"E		
FAF LB392	51°12'51.7"N	022°32'03.7"E	257.13° GEO (251° MAG) DVOR SWI	5.85 NM DME SWI
SDF LB361	51°13'16.5"N	022°34'55.8"E	257.12° GEO (251° MAG) DVOR SWI	4.00 NM DME SWI
MAPt DVOR/DME SWI	51°14'10.2"N	022°41'07.7"E		
Final approach descent angle: 3.50°				

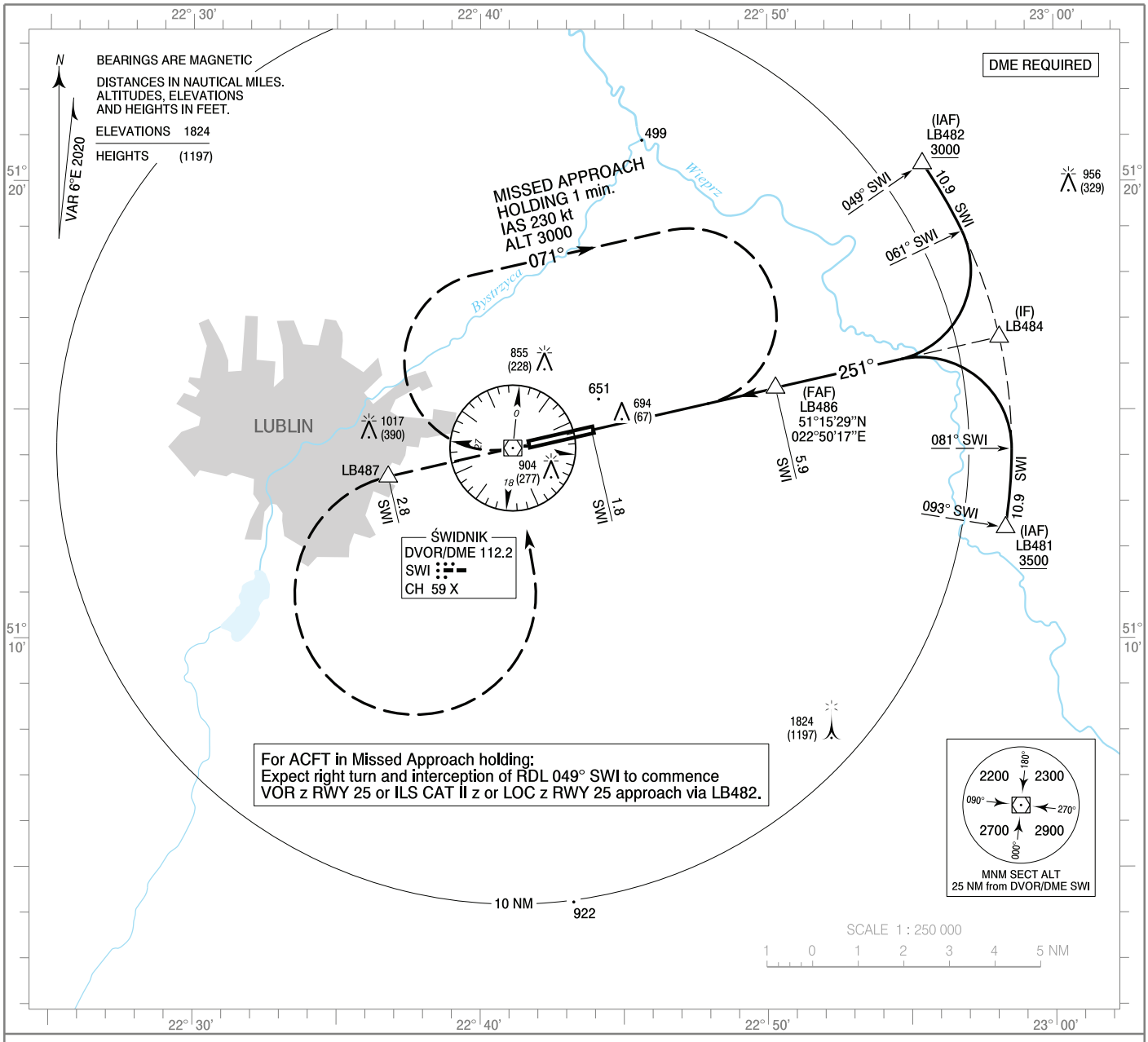
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 25 ELEV 627 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Lublin TOWER 136.430

Lublin VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)

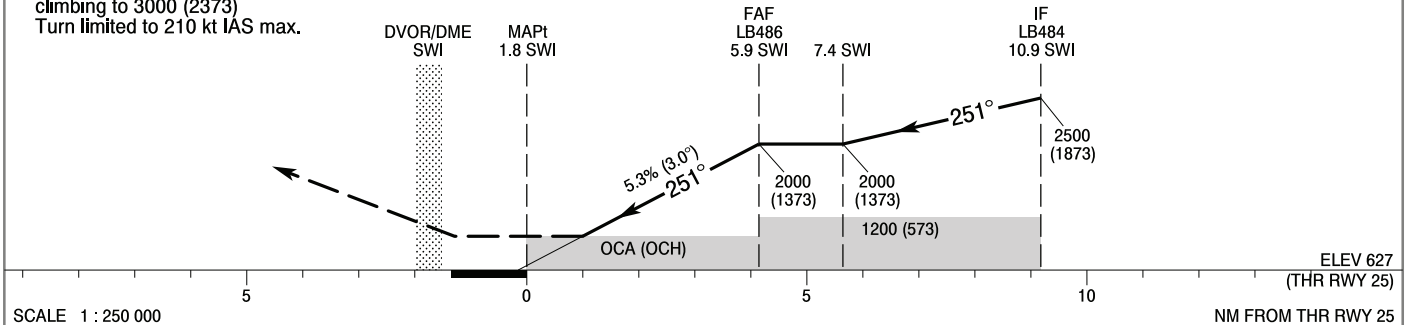


Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to LB487,
then turn left and return to DVOR/DME SWI
and join Missed Approach holding at SWI
climbing to 3000 (2373)
Turn limited to 210 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in		1010 (383)	1010 (383)	1010 (383)	1010 (383)
Circling (OCH AAL)*		1240 (603)	1240 (603)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 4.1 NM								
Speed	kt	60	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 08	3 : 06	2 : 29	2 : 04	1 : 46	1 : 33	1 : 23
Rate of descent	ft / min	320	430	530	640	750	850	960

Final approach distance/altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	1720 (1093)	1400 (773)	1080 (453)	760 (133)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

Lublin
VOR z
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF LB482	51°20'23.3"N	022°55'25.4"E	055.15° GEO (049° MAG) DVOR SWI	10.93 NM DME SWI
IAF LB481	51°12'24.9"N	022°58'16.6"E	099.14° GEO (093° MAG) DVOR SWI	10.93 NM DME SWI
IF LB484	51°16'35.0"N	022°58'04.8"E	077.10° GEO (071° MAG) DVOR SWI	10.92 NM DME SWI
FAF LB486	51°15'28.6"N	022°50'16.8"E	077.12° GEO (071° MAG) DVOR SWI	5.90 NM DME SWI
MAPt	51°14'33.7"N	022°43'52.0"E	077.12° GEO (071° MAG) DVOR SWI	1.77 NM DME SWI
LB487	51°13'32.6"N	022°36'47.3"E	257.08° GEO (251° MAG) DVOR SWI	2.80 NM DME SWI
Final approach descent angle: 3.02°				

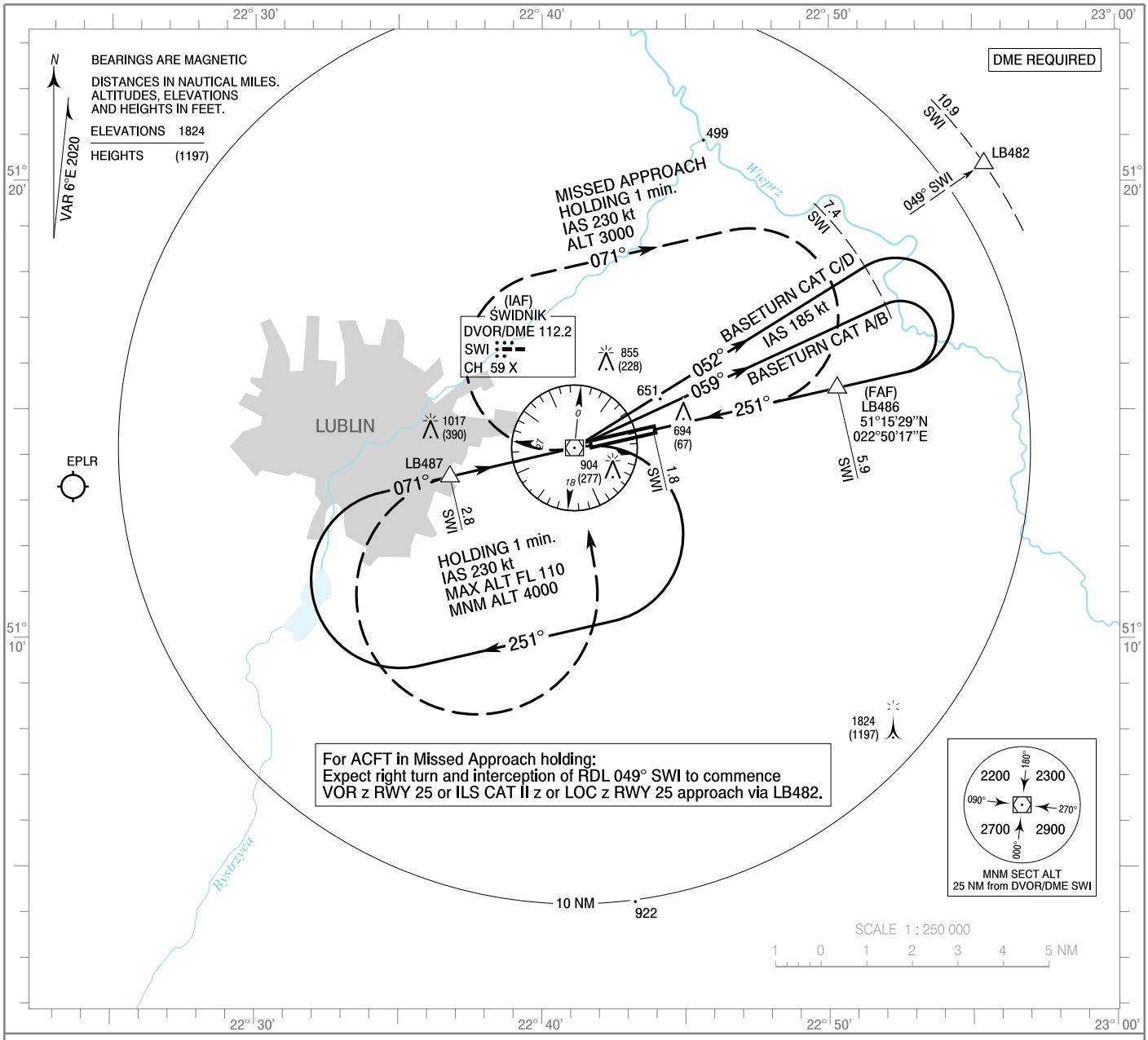
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 25 ELEV 627 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Lublin TOWER 136.430

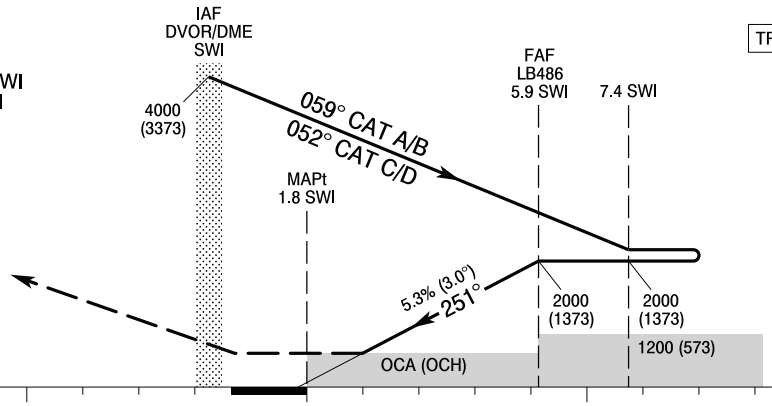
Lublin VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)



Correction: OBST.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to LB487,
then turn left and return to DVOR/DME SWI
and join Missed Approach holding at SWI
climbing to 3000 (2373).
Turn limited to 210 kt IAS max.



TRANSITION ALTITUDE 6500

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in		1010 (383)	1010 (383)	1010 (383)	1010 (383)
Circling (OCH AAL)*		1240 (603)	1240 (603)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 4.1 NM								
Speed	kt	60	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 08	3 : 06	2 : 29	2 : 04	1 : 46	1 : 33	1 : 23
Rate of descent	ft / min	320	430	530	640	750	850	960

Final approach distance/altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	1720 (1093)	1400 (773)	1080 (453)	760 (133)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

Lublin
VOR y
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF DVOR/DME SWI	51°14'10.2"N	022°41'07.7"E		
FAF LB486	51°15'28.6"N	022°50'16.8"E	077.12° GEO (071° MAG) DVOR SWI	5.90 NM DME SWI
MAPt	51°14'33.7"N	022°43'52.0"E	077.12° GEO (071° MAG) DVOR SWI	1.77 NM DME SWI
LB487	51°13'32.6"N	022°36'47.3"E	257.08° GEO (251° MAG) DVOR SWI	2.80 NM DME SWI
Final approach descent angle: 3.02°				

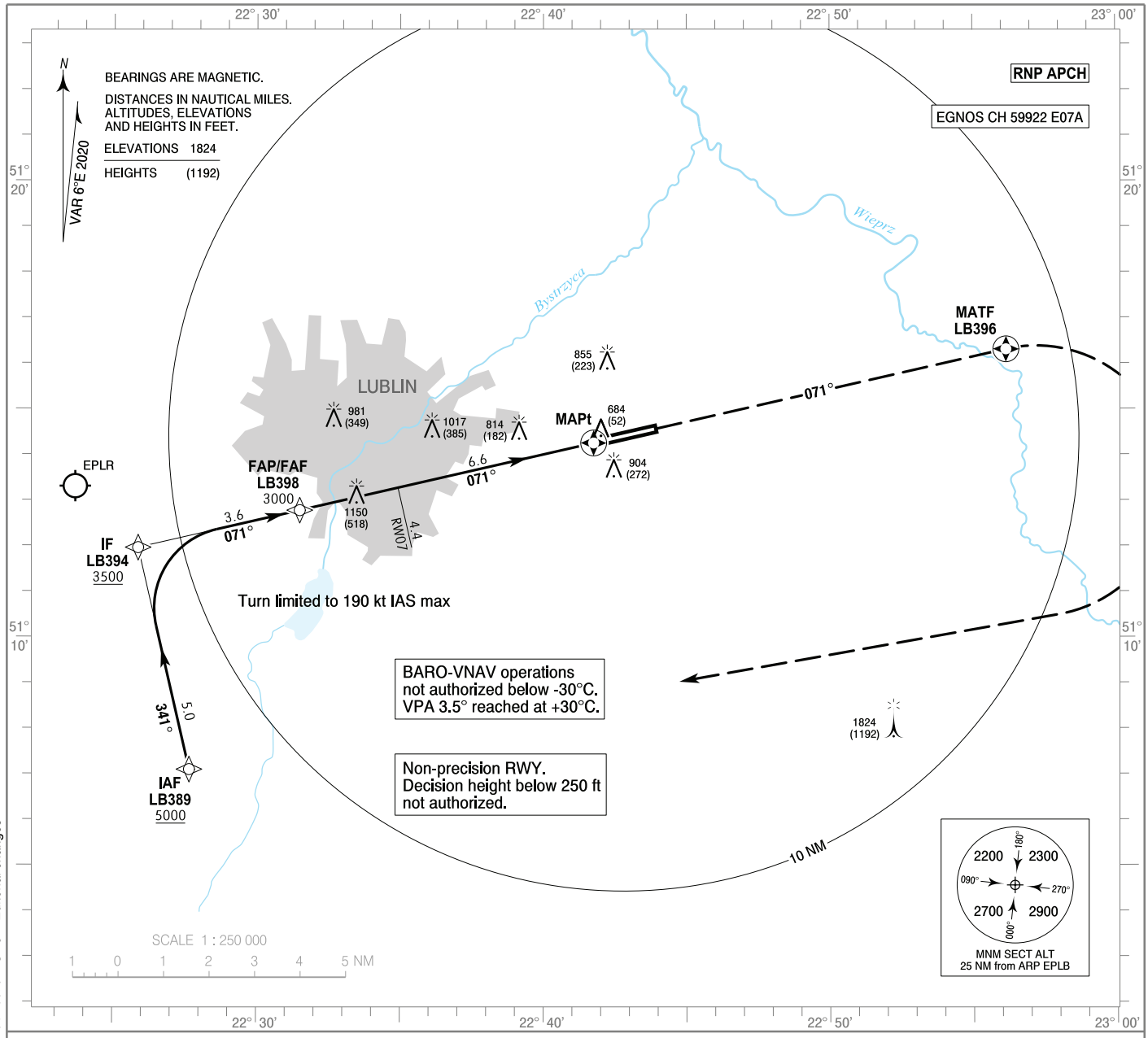
© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

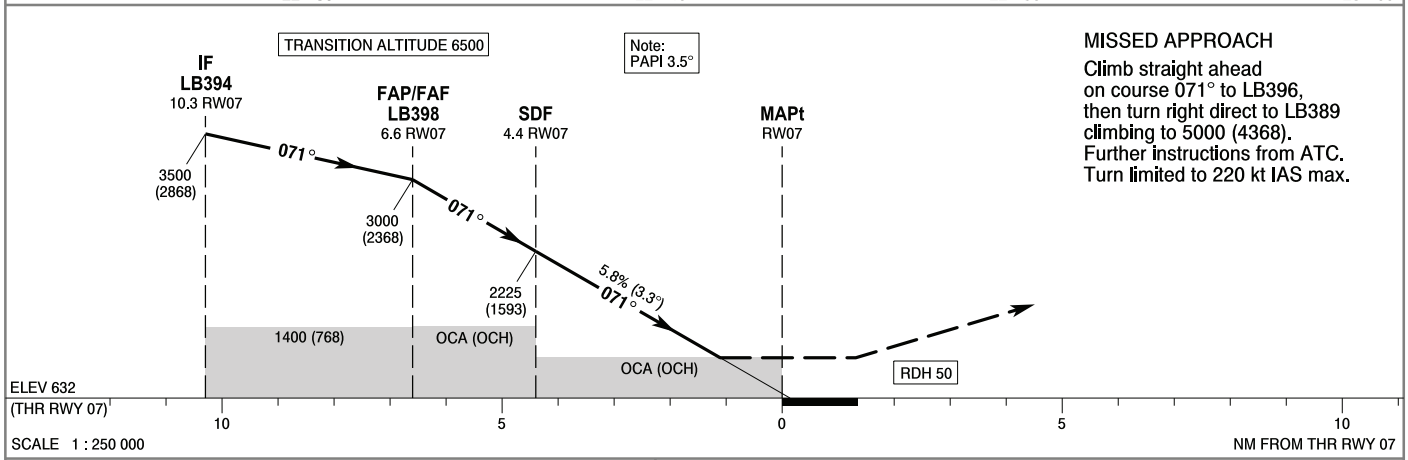
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 07 ELEV 632 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RNP
RWY 07 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH
Climb straight ahead on course 071° to LB396, then turn right direct to LB389 climbing to 5000 (4368). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	817 (185)	829 (197)	840 (208)	851 (219)
	LNAV / VNAV	1010 (378)	1020 (388)	1020 (388)	1030 (398)
	LNAV	1070 (438)	1070 (438)	1070 (438)	1070 (438)
		When stepdown fix not received			
		1400 (768)	1400 (768)	1400 (768)	1400 (768)
Circling (OCH AAL) south of AD only		1420 (783)	1420 (783)	1420 (783)	1420 (783)

Distance FAF - MAPt 6.6 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 58	3 : 58	3 : 18	2 : 50	2 : 29	2 : 12
Rate of descent	ft / min	470	580	700	820	930	1050
Final approach distance/altitude (height)							
Distance	6	5	4	3	2		
Altitude (height)	2800 (2168)	2450 (1818)	2100 (1468)	1730 (1098)	1380 (748)		

Correction: OBST. Editorial changes.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Lublin
RNP
RWY 07 (CAT A/B/C/D)

EPLB RNP RWY 07 FROM LB389

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	LB389	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	LB394	-	341 (346.93)	5.00	-	+3500 ft	-190	-	RNP APCH
003	TF	LB398	-	071 (076.92)	3.64	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	RW07	Y	071 (076.99)	6.61	-	@682 ft	-	-3.3°/50	RNP APCH
005	CF	LB396	Y	071 (077.13)	9.28	-	-	-220	-	RNP APCH
006	DF	LB389	-	-	-	R	+5000 ft	-220	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
LB389 (IAF/MAF)	51 07 05.8 N	022 27 39.8 E
LB394 (IF)	51 11 57.5 N	022 25 52.0 E
LB398 (FAP/FAF)	51 12 46.7 N	022 31 30.1 E
RW07 (MAPt)	51 14 15.5 N	022 41 45.4 E
LB396 (MATF)	51 16 18.4 N	022 56 09.5 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPLB RNP RWY 07	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPLB
Runway:	07
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E07A
LTP/FTP Latitude:	511415.5200N
LTP/FTP Longitude:	0224145.3700N
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	223.8
FPAP Latitude:	511433.6800N
Delta FPAP Latitude (seconds):	18.1600
FPAP Longitude:	0224352.0200E
Delta FPAP Longitude (seconds):	126.6500
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.30
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data										
Data Block	10	02	0C	10	05	07	00	00	01	37
	30	05	C0	22	FD	15	34	73	BD	09
	BE	1C	E0	8D	00	74	DD	03	F4	01
	4A	01	64	00	C8	AF	EB	6C	E1	09
Calculated CRC Value	EB6CE109									

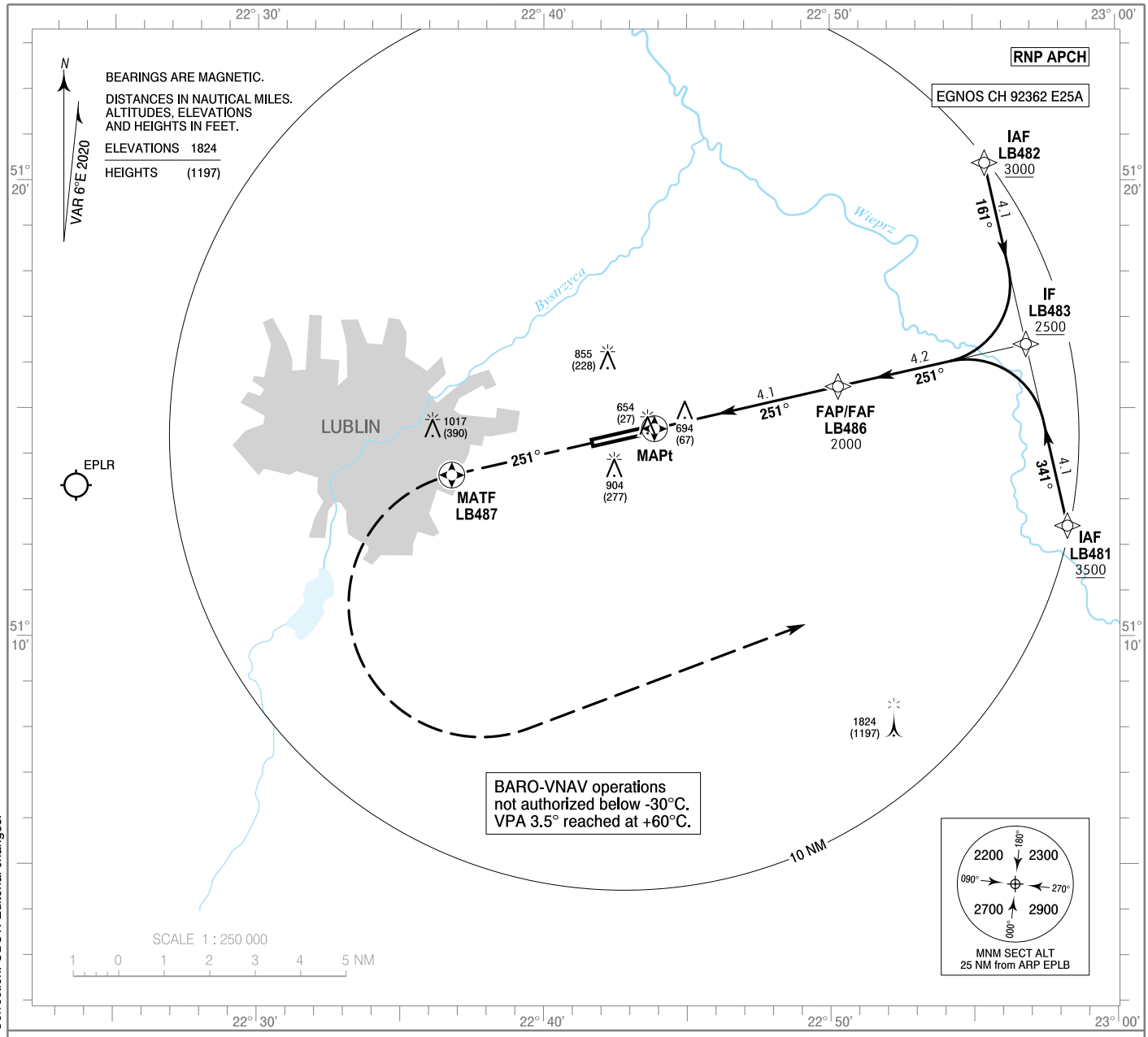
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	LB
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	192.8

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 637 ft
THR RWY 25 ELEV 627 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Lublin TOWER 136.430

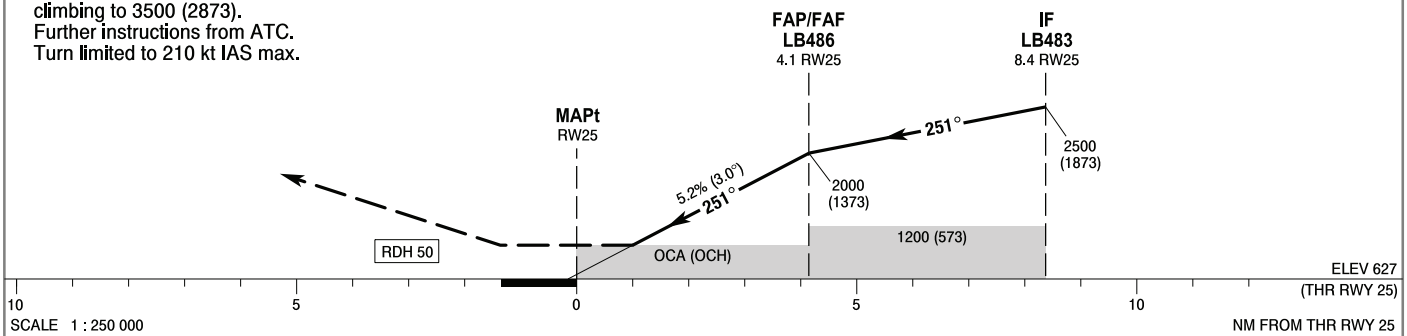
Lublin
RNP
RWY 25 (CAT A/B/C/D)



MISSED APPROACH

Climb straight ahead
on course 251° to LB487,
then turn left direct to LB481
climbing to 3500 (2873).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 210 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	784 (157)	796 (169)	804 (177)	815 (188)
	LNAV / VNAV	920 (293)	930 (303)	940 (313)	950 (323)
	LNAV	1040 (413)	1040 (413)	1040 (413)	1040 (413)
Circling (OCH AAL)*		1240 (603)	1240 (603)	1420 (783)	1420 (783)

*Circling south of aerodrome only

Distance FAF - MAPt 4.1							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	3 : 06	2 : 29	2 : 04	1 : 46	1 : 33	1 : 23
Rate of descent	ft / min	430	530	640	750	850	960

Final approach distance/altitude (height)				
Distance	4	3	2	1
Altitude (height)	1960 (1333)	1640 (1013)	1320 (693)	1000 (373)

Correction: OBST. Editorial changes.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Lublin
RNP
RWY 25 (CAT A/B/C/D)

EPLB RNP RWY 25 FROM LB481

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	LB481	-	-	-	-	+3500 ft	-		RNP APCH
002	TF	LB483	-	341 (347.37)	4.09	-	+2500 ft	-220		RNP APCH
003	TF	LB486	-	251 (257.38)	4.23	-	2000 ft	-		RNP APCH
004	TF	RW25	Y	251 (257.23)	4.13	-	@676 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
005	CF	LB487	Y	251 (257.16)	4.56	-	-	-	-	RNP APCH
006	DF	LB481	-	-	-	L	+3500 ft	-210	-	RNP APCH

EPLB RNP RWY 25 FROM LB482

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	LB482	-	-	-	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	LB483	-	161 (167.31)	4.09	-	+2500 ft	-220	-	RNP APCH
003	TF	LB486	-	251 (257.38)	4.23	-	2000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	RW25	Y	251 (257.23)	4.13	-	@676 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
005	CF	LB487	Y	251 (257.16)	4.56	-	-	-	-	RNP APCH
006	DF	LB481	-	-	-	L	+3500 ft	-210	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
LB481 (IAF/MAF)	51 12 24.9 N	022 58 16.6 E
LB482 (IAF)	51 20 23.3 N	022 55 25.4 E
LB483 (IF)	51 16 24.2 N	022 56 51.1 E
LB486 (FAP/FAF)	51 15 28.6 N	022 50 16.8 E
RW25 (MAPt)	51 14 33.7 N	022 43 52.0 E
LB487 (MATF)	51 13 32.6 N	022 36 47.3 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPLB RNP RWY 25	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPLB
Runway:	25
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E25A
LTP/FTP Latitude:	511433.6800N
LTP/FTP Longitude:	0224352.0200N
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	221.8
FPAP Latitude:	511415.5200N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-18.1600
FPAP Longitude:	0224145.3700E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-126.6500
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 02 0C 10 05 19 00 00 01 35 32 05 A0 B0 FD 15 A8 50 C1 09 AA 1C 20 72 FF 8C 22 FC F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 66 08 13 DD
Calculated CRC Value	660813DD

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	LB
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	191.0

		4. TWYs R and S are equipped with rapid exit TWY indicator lights. 5. No-entry bar to TWY R.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	TWY A, B, D1, D2, G, H1, N1, S. TWYs A, B, D1, D2, G, H1, N1, S.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	Punkt zatrzymania na TWY A, B, D2 i S w odległości 90 m od osi centralnej RWY. Punkt zatrzymania na TWY N1 w odległości 170 m od linii centralnej RWY. Oznakowanie dzienne, żółta linia ciągła oraz podwójna linia przerywana. Oznaczniki krawędzi na TWY T. Na APN 3 oznaczniki linii środkowej na TWY N2, W, Y. Holding positions on TWYs A, B, D2 and S - 90 m from RWY centre line. Holding position on TWY N1 - 170 m from RWY centre line. Day markings, yellow solid line and double dashed line. Edge markers on TWY T. TWY N2, W, Y center line markers on APN 3.

EPPO AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPPO 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPPO AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPPO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica. Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie. 24 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL

5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-61-868-1791 Telephone consultation. Phone: +48-61-868-1791
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR, APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica Tel.: +48-61-868-1791 Tel. kom.: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica Phone: +48-61-868-1791 Mobile: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPPO AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPPO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

1.4. Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.

1.5. Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przesyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica.

Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, MON - FRI z wyłączeniem świąt.

E-mail: poland@acl-international.com
Telefon: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
www: acl-uk.org

Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającymi lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Telefon: +48-61-849-2253

1.6. Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPPO-3), które są zawarte na stronie internetowej: https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16 w sekcji Local Guidelines.

2. Zarządzający lotniskiem POZNAŃ/Ławica zwraca się do załóg statków powietrznych z prośbą o zgłaszanie wszelkich zagrożeń zauważonych z powietrza w otoczeniu lotniska w postaci:

- niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji,
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł,
- oślepiania powodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami,
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania,
- niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia,
- innych potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

1.4. Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Take-off and arrival slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.

1.5. Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome.

Office hours: 0830-1700 UK LMT, MON - FRI (excluding public holidays).

E-mail: poland@acl-international.com
Phone: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
www: acl-uk.org

Slot requests:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Phone: +48-61-849-2253

1.6. An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPPO-3) to be found at: https:// www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16 in the Local Guidelines section.

2. The administration of POZNAŃ/Ławica aerodrome asks the aircraft crews for reporting any hazards in the vicinity of the aerodrome identified in the air such as:

- unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence,
- hazardous, confusing or misleading lights,
- dazzle created by large highly reflective surfaces,
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency,
- some ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard,
- other potential hazards to the safety of air traffic.

Zgłoszenia należy przekazywać bezpośrednio do kontroli TWR POZNAŃ lub do dyżurnego operacyjnego portu na e-mail: ops@airport-poznan.com.pl lub tel.: +48-664-789-138.

Reports are to be sent directly to POZNAŃ TWR or to the Airport Duty Officer to the e-mail address: ops@airport-poznan.com.pl or by phone: +48-664-789-138.

3 MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

OSTRZEŻENIA

W ciągu całego roku w dni deszczowe prawdopodobne zagrożenie ze strony mew. W okresie jesienno-zimowo-wiosennym lokalne migracje ptaków w rejonie lotniska, w szczególności krukowatych. W okresie wiosennym i jesiennym intensywne przeloty migracyjne ptaków na różnych wysokościach. Pod koniec wiosny i z początkiem lata aktywność rozpoczynają ptaki młode, głównie pustułki. W okresie letnim możliwe przeloty gołębi pocztowych. Często nad lotnisko zalatują lokalne myszołowy i błotniaki. Duża aktywność jaskółek. Pod koniec lata rozpoczyna się wzmożona aktywność ptaków żerujących w rejonie lotniska, w szczególności duże stada szpaków.

3 BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME

WARNINGS

Throughout the year in wet weather, gulls may pose a risk to aircraft. In autumn, winter and spring months, birds, mainly corvids, commute in the vicinity of the aerodrome. In spring and autumn, intense migratory flights of birds take place at various heights. In late spring and early summer, young birds, mainly kestrels, begin their activity. In summer months, homing pigeons may transit across the aerodrome. Local buzzards and harriers fly often over the aerodrome. Intense swallow activity. In late summer, there is increased activity of birds feeding in the vicinity of the aerodrome, mainly large flocks of starlings.

EPPO AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPPO AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPPO 2 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1, DE-ICING PAD)	AD 2 EPPO 4 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 2, 3)	AD 2 EPPO 4 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10, RWY 28)	AD 2 EPPO 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 28)	AD 2 EPPO 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 10)	AD 2 EPPO 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 28)	AD 2 EPPO 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 28)	AD 2 EPPO 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 10)	AD 2 EPPO 10 - 3
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 28)	AD 2 EPPO 10 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 10 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 10 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 13
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPPO 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

	Customs and immigration	
3	**Służby medyczne i sanitarne** **Health and sanitation**	0500-2100 (0400-2000) MIL: w czasie wykonywania lotów. 0500-2100 (0400-2000) MIL: during flights.
4	**Służba Informacji Lotniczej** **AIS**	H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg. H24 In the scope of services provided by ARO.
5	**Biuro Odpraw Załóg** **ATS Reporting Office (ARO)**	MIL: H24 CIV: H24 Dostęp zdalny: iwb.pansa.pl / kontakt telefoniczny. MIL: H24 CIV: H24 Remote access: iwb.pansa.pl / telephone contact.
6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM. 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) See NOTAM. MIL: H24 See NOTAM.
8	**Tankowanie** **Fuelling**	0500-2100 (0400-2000) CIV: Czas powiadamiania 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** **Handling**	CIV: 0400-2200 (0300-2100) 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** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL
12	**Uwagi** **Remarks**	[1)] - patrz GEN 2.1. **CIV**: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

EPRZ 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPRZ AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPRZ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Rzeszów-Jasionka. Aeronautical Meteorological Station Rzeszów-Jasionka.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie. 24 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-17-853-3211. Telephone consultation. Phone: +48-17-853-3211.
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji**	Internet

	Supplementary equipment available for providing information	
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET**	TWR
	ATS units provided with MET information	
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-17-853-3211 Tel. kom.: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Lotniskowa Stacja Meteorologiczna EPRZ pełni nadzór nad kompletnością i terminowością depesz AUTOMETAR EPML. Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-17-853-3211 Mobile: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl The EPRZ Aeronautical Meteorological Station is responsible for the supervision of the completeness and timeliness of the EPML AUTOMETAR.
	Additional information (limitation of services, etc.)	

EPRZ AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPRZ 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
09	091.16°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	500636.67N 0220005.53E END: NIL 114	688.2 690.6
27	271.20°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	500634.54N 0220246.17E END: NIL 113.8	669.7 682.6

		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 - odladzanie SITA: WAWOOXH Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej. Excel Handling Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa Tel.: +48-22-650-33-94 E-mail: polandops@excel-handling.com Częstotliwość: 131,480 MHz 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. 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 LS Airport Services S.A. ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.580 MHz SITA: WAWVRXH Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546, +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. Excel Handling Sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa Phone: +48-22-650-33-94 E-mail: polandops@excel-handling.com Frequency: 131.480 MHz

EPWA AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPWA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście. Hotel at the airport, H24. City hotels.
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracje, bufety. Restaurants, snack-bars.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów. Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc (szpitale w mieście). First aid (hospitals in the city).
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Na terenie portu. Poczta: NIL Bank: In the airport area. Post: NIL

6	**Informacja turystyczna** **Tourist office**	Dostępna. Available.
7	**Uwagi** **Remarks**	2.5.1 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** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 9 ICAO CAT 9 ICAO
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	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. 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** **Capability for removal of disabled aircraft**	- lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-17 (4 zestawy), - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-14 (2 zestawy), - system uprzęży 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. - 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** **Remarks**	2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego statku powietrznego (MAX B737 lub A-320) zależy od okoliczności zdarzenia. 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** **Type(s) of clearing equipment**	zestaw do odśnieżania (pług, szczotka, dmuchawa) - 16, oczyszczarka kompaktowa (pług, szczotka, dmuchawa) - 7, pług wirnikowy - 4, posypywarko - zraszarka (pojazdy osłony chemicznej) - 3, oczyszczarka podciśnieniowa do zbierania glikolu - 2. 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**
Designation, surface and strength of aprons

Oznaczenie APN Designator of APN	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
APN 1	CONC	PCN 65/R/A/W/T	NIL
APN 10	CONC	PCN 57/R/C/X/U	NIL

		Oznaczenie APN Designator of APN	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		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
		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** **Designation width, surface and strength of taxiways**	Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		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

		Oznaczenie TWY **Designator of TWY**	**Szerokość** **Width**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		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
		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** **Location and elevation of altimeter checkpoints**	Patrz: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11. See: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11.				
4	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** **Location of VOR checkpoints**	NIL				
5	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** **Position of INS checkpoints**	Patrz AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1. See AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1.				

6	**Uwagi** **Remarks**	Stosowanie procedury push-back (patrz punkt 2.20.7.1). Ograniczenia w kołowaniu (patrz punkt 2.20.6.2). 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	**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 ze: - świateł linii środkowej, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze: - świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania dla stanowisk 1-7A, 9-24. 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - 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	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie: **1. RWY:** progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe. **2. TWY:** linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: **1. RWY:** Patrz punkt 2.14. **2. TWY:** Patrz punkt 2.15.3. Marking: **1. RWY:** threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge. **2. TWY:** centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings. Lights: **1. RWY:** See point 2.14. **2. TWY:** See point 2.15.3.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R. Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione. Oprawy zagłębione poprzeczek zatrzymania są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. 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.

		Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R. Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited. Stop bars inset lights fittings are equipped with LED lights. 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. Stop bars elevated lights fittings on A5, B1, C1, D4, E3, E4, N2, N3, R are equipped with LED lights.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	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. Światła ochronne RWY z wyłączeniem B7 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. 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. RWY guard lights excluding B7 are LED lights.
5	**Uwagi** **Remarks**	TWY N1, N2, N3 i S2 wyposażone są w światła RETIL. Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie linii środkowej TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu. Na TWY D4 brak świateł linii środkowej pomiędzy poprzeczką zatrzymania a RWY 11. RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED. Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 11 oraz na łuku pomiędzy RWY 29 i TWY D3. Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 15 oraz pomiędzy RWY 33 i TWY D3. TWY N1, N2, N3 and S2 are equipped with the RETIL lights. TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings. No centre line lights are available on TWY D4 between stop bar and RWY 11. RWY 15/33 is equipped with LED lights. 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. Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 15 as well as RWY 33 and TWY D3.

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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

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 Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.
	Briefing and consultation provided	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 Wyładowań 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.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-22-650-1591 Tel. kom.: +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@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 Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-22-650-1591 Mobile: +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@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

EPWA AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPWA 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 progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	114.52°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77/R/A/W/T CONC/ASPH SWY: CONC/ASPH	521017.31N 0205648.17E/ 520939.69N 0205902.18E/ 102.6	362.1 361.0
29	294.55°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77/R/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	520946.40N 0205838.29E/ 521017.31N 0205648.17E/ 103	346.7 345.5
15	151.73°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82/F/C/X/T ASPH SWY: NIL	521042.86N 0205721.26E/ 520857.71N 0205853.18E/ 103	352.8 350.2
33	331.75°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82/F/C/X/T ASPH SWY: NIL	520916.50N 0205836.77E/ 521042.86N 0205721.27E/ 102.6	354.8 352.5

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	NIL	261 x 50	NIL	2860 x 300	240 x 100	NIL	Tak/Yes
29	NIL	NIL	NIL	2860 x 300	90 x 100	NIL	NIL
15	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	90 x 120	NIL	NIL
33	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
11	Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg startowych. Szerokość pasa RWY 11/29: 2860x300/200 - szerokość 200 m występuje na odcinku 180 m od początku RWY 29. RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs. Width of RWY 11/29 strip: 2860x300/200 - width of 200 m occurs over a section of 180 m from the beginning of RWY 29. Brak świateł SWY. No SWY lights.
29	Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg startowych. Szerokość pasa RWY 11/29: 2860x300/200 - szerokość 200 m występuje na odcinku 180 m od początku RWY 29. RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs. Width of RWY 11/29 strip: 2860x300/200 - width of 200 m occurs over a section of 180 m from the beginning of RWY 29. Przesunięty THR. Displaced THR.
15	Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg startowych. RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs.
33	Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg startowych. RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs. Przesunięty THR. Displaced THR.

EPWA AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPWA AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2299	2299	2560	2560	NIL
11	1644	1644	1905	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D3
29	2800	2800	2800	2299	NIL
29	1918	1918	1918	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY A4
29	2706	2706	2706	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY E3

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
29	2301	2301	2301	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY R
15	3690	3690	3690	3690	NIL
15	3193	3193	3193	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D2
15	3133	3133	3133	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D3
15	2630	2630	2630	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY O1
33	3690	3690	3690	3029	NIL
33	3661	3661	3661	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY A8
33	3010	3010	3010	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY H2

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

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

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

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2560 m / 15 m	LIH FM 0 - 1660 m: W FM 1660 - 2260 m: R/W FM 2260m: R	2560 m / 60 m	LIH FM 0 - 1960 m: W FM 1960 m: Y	R	NIL

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

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

EPWA AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE
EPWA 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 pkt 2.10. LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3	**Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania** **TWY edge and centre line lighting**	1. Światła krawędzi dróg kołowania: Wszystkie TWY z wyjątkiem: - TWY A8 (na wysokości stanowisk postojowych 64L do 66R), B1, D5 - zapewniono odblaskowe oznaczniki krawędzi TWY. - TWY płytowych. Trzy stopnie intensywności. 2. Światła linii środkowej dróg kołowania: A0, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, C1, D2, D4 (z wyłączeniem odcinka od miejsca oczekiwania przed RWY 11/29 do krawędzi RWY), E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, R, S1, S2, S3, U1, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z Orange 1 [1)], Z Orange 2 [1)], Z Blue 1 [2)], Z Blue 2 [2)]. Trzy stopnie intensywności. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania: Na TWY: A0, A1, A2, A3, A4, A6, A8, D2, D4, E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, O1, O2, R, S2, S3, U1, U2, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z Orange 1, Z Orange 2, Z Blue

		1, Z Blue 2. APN 7A, APN 10, APN 13 – światła wyjściowe z płyty odlodzeniowej. Trzy stopnie intensywności. 4. Światła prowadzenia na stanowisko postojowe statku powietrznego: Na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712. 1. TWY edge lighting: All TWYs excluding: - TWY A8 (alongside parking stands 64L to 66R), B1, D5 - reflective taxiway edge markers are provided. - apron TWYs. Three stages of intensity. 2. Centre line lights: A0, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, C1, D2, D4 (excluding portion between RWY 11/29 holding position and RWY edge), E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, R, S1, S2, S3, U1, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z Orange 1 [1)], Z Orange 2 [1)], Z Blue 1 [2)], Z Blue 2 [2)]. Three stages of intensity. 3. Intermediate holding position lights: On TWYs: A0, A1, A2, A3, A4, A6, A8, D2, D4, E1, E2, E3, E4, G, H2, J, L, M1, M2, M3, O1, O2, R, S2, S3, U1, U2, U3, W, Z1, Z2, Z3, Z Orange 1, Z Orange 2, Z Blue 1, Z Blue 2. On APN 7A, APN 10, APN 13 – de-icing facility exit lights. Three stages of intensity. 4. Aircraft stand manoeuvring guidance lights: On stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712.
4	**Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania** **Secondary power supply/Switch over time**	Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 SEC). Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 SEC).
5	**Uwagi** **Remarks**	[1), 2)] - Patrz punkt EPWA AD 2.20.6.1. 2.15.3 - Wykaz TWY z podziałem na typy zainstalowanego oświetlenia nawigacyjnego - patrz punkt EPWA AD 2.23.7. [1), 2)] - See point EPWA AD 2.20.6.1. 2.15.3 - List of TWYs according to navigational lighting installed - see point EPWA AD 2.23.7.

EPWA AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPWA 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**	NIL

	Approach and FATO lighting	
7	**Uwagi**	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.6.
	Remarks	Procedures for helicopters: see point 2.22.6.

EPWA AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPWA 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/Okęcie CTR Linia łącząca następujące punkty: 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	2000 ft GND	D	Okęcie WIEŻA 118.305 MHz PL Okęcie TOWER 118.305 MHz EN Okęcie WIEŻA 120.040 MHz Częstotliwość zapasowa PL Okęcie TOWER 120.040 MHz Secondary frequency EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

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

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
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).

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
							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. 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).

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
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 wydana zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

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).

Najwcześniejszy moment na otrzymanie depeszy 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 częstotliwość 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.

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 dozorowania 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:

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.

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.

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

- The transponder shall be deactivated immediately after parking.
- TCAS shall be deactivated as soon as possible after vacating the runway.

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 odlatujących statków powietrznych, niewyposażonych w transponder modu S są proszone o podanie informacji "No Mode S transponder" przy pierwszym kontakcie z OKĘCIE DELIVERY.

System dozorowania ruchu naziemnego to radar dozorowania 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 dozorowania ruchu naziemnego bądź jego elementów, SMR lub MLAT, podczas obowiązywania LVP za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową.

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 unserviceability of ground movement surveillance system or its components, SMR or MLAT by ATIS or radio.

3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

3.1 ODLOTY

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

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

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

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

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

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

3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

3.1 DEPARTURES

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

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

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

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 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.

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 nakaże inaczej, po zakończeniu dobiegu i opuszczeniu drogi startowej załoga lądującego statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE GROUND na częstotliwości 121,905 MHz w celu otrzymania instrukcji kołowania do wyznaczonego stanowiska postojowego na płycie postojowej.

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 PROCEDURA WSPÓŁDECYDOWANIA W PORCIE LOTNICZYM (A-CDM)

4 AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (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

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 to moment, w którym proces obsługi naziemnej powinien zostać zakończony, z wyjątkiem procedury wypychania i odladzania. 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 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 depeszy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depeszy 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.

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), cancelation of the start-up approval and deletion of target times will occur. Thereafter a new TOBT must be entered. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current clock time.

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 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 uwzględnianiem 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.

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

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.

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

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 uwzględnia czasy TTOT i możliwie najlepiej dostosowuje do nich czasy CTOT, podczas przydzielania regulacji.

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

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 uwzgledniający 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:
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.

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:
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 PROCEDURA UŻYTKOWANIA I ZARZĄDZANIA PŁYTAMI POSTOJOWYMI NA LOTNISKU

5 APRON MANAGEMENT AND USE PROCEDURE AT THE AERODROME

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 przestawiony na mapie AD 2 EPWA 3-1.

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 ODPOWIEDZIALNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW AMS

5.2.1 FOLLOW ME

5.2 RESPONSIBILITY OF AMS UNITS

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.

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

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".

5.2.2 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 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.

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 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

6 TAXIING PROCEDURES

6.1 DROGI KOŁOWANIA Z, Z ORANGE, Z BLUE

TWY Z dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.

TWY Z Orange dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY Z Blue dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

W czasie kołowania statku powietrznego po TWY Z - TWY Z Orange i TWY Z Blue są niedostępne do kołowania innych statków powietrznych.

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m lub mniejszej po TWY Z Orange i TWY Z Blue.

TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane dwukierunkowo w sposób elastyczny według instrukcji organu kontroli ruchu lotniczego TWR.

Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Orange stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.

Światła linii środkowej TWY Z Orange dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 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.

6.1 TWYs Z, Z ORANGE, Z BLUE

TWY Z is restricted to aircraft with a wingspan of 65 m or less.

TWY Z Orange is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

TWY Z Blue is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

During aircraft taxiing on TWY Z - TWY Z Orange and TWY Z Blue are closed for taxiing of other aircraft.

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 centre line marking is an orange line, 15 cm wide, outlined in black.

TWY Z Orange centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 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.

TWY Z Blue centre line marking is a blue line, 15 cm wide, outlined in black.

Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Blue stanowi linia koloru niebieskiego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.	
Światła linii środkowej TWY Z Blue dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.	TWY Z Blue centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.
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.	TWY Z Blue centre line marking lights are blue, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.
W warunkach LVP preferowaną drogą kołowania jest TWY Z.	In LVP conditions TWY Z is the preferred TWY.
TWY Z może być wykorzystywana w warunkach LVP bez ograniczeń co do wartości RVR.	On TWY Z in LVP conditions no restrictions in respect of RVR apply.
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.	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.
Jeżeli wartość RVR jest mniejsza niż 400 m, światła osi TWY Z Orange i Z Blue muszą być wyłączone.	If RVR is less than 400 m, the TWY Z Orange and TWY Z Blue centre line lights must be switched off.

6.2 INNE OGRANICZENIA

6.2 OTHER RESTRICTIONS

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.	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 – dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.	TWY B1 – available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.
Droga techniczna pomiędzy TWY B1 i bramą nr 7 dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.	Service road between TWY B1 and gate No 7 available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.
Zabrania się operacji kołowania i holowania statków powietrznych po drodze technicznej pomiędzy RWY 11/29 i bramą nr 7.	Taxiing and aircraft towing operations on the service road between RWY 11/29 and gate No 7 are prohibited.
TWY B6, B7, B8 oraz H1 – kołowanie dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z napędem turbośmigłowym oraz tłokowym.	TWYs B6, B7, B8 and H1 – taxiing available only for turboprop and piston-powered aircraft.
Brak możliwości kołowania po TWY E2 do TWY E4 gdy na TWY E3 oczekuje statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł 36 m lub większej.	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.
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.	TWY E3 not available for aircraft and vehicles awaiting before RWY 11/29, whenever RWY 11 is being used for TKOF or LDG.
Zabrania się zjazdu statku powietrznego w TWY N3, w sytuacji gdy TWY E3 jest zajęta przez statek powietrzny lub pojazd.	Turn-offs onto TWY N3 are prohibited when TWY E3 is occupied by an aircraft or vehicle.
Na TWY M1, M2, M3 obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 kt.	A speed limit of 10 kt applies on TWYs M1, M2, M3.
TWY N1, N2, N3: TWY jednokierunkowe – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.	TWYs N1, N2, N3: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
Na TWY N3 obowiązuje ograniczenie prędkości zjazdu z RWY 11 do 46 kt.	A speed limit of 46 kt applies to turn-offs from RWY 11 onto TWY N3.
TWY S1: TWY jednokierunkowa – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.	TWY S1: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
TWY S3: TWY jednokierunkowa na odcinku pomiędzy RWY 15/33 a TWY D2 – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.	TWY S3: one-way traffic on the section between RWY 15/33 and TWY D2 – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
Kołowanie na silnikach od skrzyżowania TWY U1 z TWY W z/na płytę przedhangarową zabronione.	Taxiing under own power from the intersection of TWY U1 and TWY W from/onto the pre-hangar apron is prohibited.
Podlot śmigłowców po TWY U, M, W, Z i Z Orange, Z Blue tylko w asyście FOLLOW ME.	Helicopters are to air taxi via TWYs U, M, W, Z and Z Orange, Z Blue only with FOLLOW ME assistance.
TWY Z3: dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m. W przypadku zajętości stanowisk postojowych 812 lub 813 przez statki powietrzne, kołowanie po TWY Z3 statków powietrznych o rozpiętości powyżej 36 m tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.	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.
Załogi statków powietrznych, których baza podwozia przekracza 22,78 m, w trakcie kołowania powinny wykorzystywać technikęjudgemental oversteering.	Crews of aircraft with a wheelbase of more than 22.78 m should use 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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

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

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).

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.

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 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

7 AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

7.1 POSTÓJ STATKÓW POWIETRZNYCH

7.1 PARKING OF AIRCRAFT

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na stanowiskach postojowych:

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

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

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

Parkowanie na pozostałych stanowiskach wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

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

11: wjazd na stanowisko możliwy tylko od strony północnej (nie dotyczy operacji holowania).

11: entry to the stand available from the northern side only (not applicable to towing operations).

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.

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.

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: stanowiska dostępne do obsługi ACFT wyłącznie od SR do SS. Po SS dopuszcza się wyłącznie operacje holowania bez możliwości wykonywania obsługi.

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

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

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

203: stanowisko przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców.

203: stand designated for helicopters only.

1-25: obowiązuje wyłącznie procedura wypychania.

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: obowiązuje procedura wypychania lub power-back.

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: 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.

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.

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

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: 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.

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.

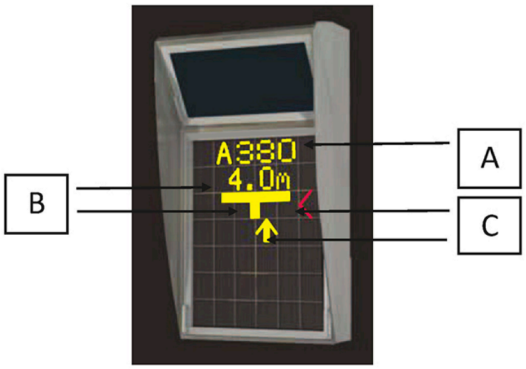
804-811: flight crews shall notify OKĘCIE GROUND of the necessity to exit a stand using TWY U3.

7.2 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.

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.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY

A. ALPHANUMERIC DISPLAY

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

B. WSKAŹNIK LINII ŚRODKOWEJ I ODLEGŁOŚCI ACFT DO PUNKTU ZATRZYMANIA

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

C. POŁOŻENIE AZYMUTALNE

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

7.2.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

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

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

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

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

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

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

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

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

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

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

7.2.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

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

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

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

Nie można kołować na stanowisko postojowe, jeżeli:

- system dokowania nie pokazuje żółtych strzałek poruszających się pionowo w górę i właściwego typu samolotu, lub
- system dokowania nie pokazuje prawidłowego typu statku powietrznego naprzemiennie z komunikatem SLOW, lub

B. INDICATOR OF CENTRE LINE AND DISTANCE TO THE STOP POSITION

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

C. AZIMUTH POSITION

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

7.2.1 ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

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

Floating yellow vertical arrows indicate that the system is activated.

The lead-in line is to be followed.

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

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

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

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

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

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

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

7.2.2 SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

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

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

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

The docking procedure is not allowed if:

- the docking system does not display yellow arrows moving vertically upwards and an appropriate aircraft type, or
- the docking system does not display an appropriate aircraft type with a SLOW message, or

- na stanowisku postojowym brak jest koordynatora ruchu naziemnego.

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

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

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

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

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

7.3 INNE OGRANICZENIA

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

8 PROCEDURA POWER-BACK

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

Rozpoczęcie procedury power-back możliwe jest po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE GROUND oraz zgody FOLLOW ME.

Operacja power-back może być przeprowadzona wyłącznie w asyście koordynatora FOLLOW ME.

9 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

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

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

W pierwszej kolejności należy zgłosić potrzebę odladzania swojemu agentowi handlingowemu.

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

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

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

Wkołowywanie na stanowiska do odladzania tylko w asyście FOLLOW ME.

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

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

- the marshaller is not present at the stand.

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

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

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

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

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

7.3 OTHER RESTRICTIONS

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

8 POWER-BACK PROCEDURE

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

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

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

9 AEROPLANES DE-ICING PROCEDURES

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

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

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

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

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

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

Enter de-icing stands only with FOLLOW ME guidance.

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

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

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

10 DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA DLA LOTÓW SPECJALNYCH

NIL

11 KRYTYCZNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH

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

Do obsługi samolotów o literze kodu F priorytetowo wykorzystywana jest RWY 15/33. Zapewnia ona większą szerokość oraz długość, a powiązana sieć dróg kołowania umożliwia bezpieczne kołowanie przy zastosowaniu manewrów oversteering. W przypadku braku dostępności RWY 15/33 lub ze względu na warunki atmosferyczne, istnieje możliwość wykorzystania RWY 11/29.

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

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

TWY dostępne do kołowania dla samolotów o literze kodu F oznaczono na mapie AD 2 EPWA 5-1. Kołowanie po TWY odbywa się w asyście FOLLOW ME.

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

Na czas kołowania/wypychania samolotu do/ze stanowisk postojowych nr 10 oraz 702 zostaje wprowadzona blokada dróg dojazdowych/serwisowych zlokalizowanych w sąsiedztwie tych stanowisk.

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

Na stanowiskach 10, 61, 64, 65, 66, 74 obowiązuje procedura wypychania. Zajęcie stanowisk postojowych nr 74 i 702 odbywa się odpowiednio z TWY A1 oraz TWY A3. W przypadku, gdy ww. stanowiska będą niedostępne, Zarządzający lotniskiem wskaże alternatywne miejsce postoju z zachowaniem niezbędnych warunków bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia możliwości obsługi naziemnej samolotu.

12 INNE WYMAGANIA

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

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

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

10 AERODROME AVAILABILITY FOR SPECIAL FLIGHTS

NIL

11 CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Chopina w Warszawie aerodrome may be used by the below-mentioned aircraft types of code letter F for conducting commercial flights and as an alternate aerodrome only after obtaining the approval of AD Administrator. The requirement for prior approval does not apply to emergency situations. The following regulations may be applied in case of flight operations carried out by the given aircraft: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

For maintenance of code letter F aeroplanes, RWY 15/33 is used as a priority. It provides greater width and length, and the connected TWY network allows safe taxiing with the use of oversteering manoeuvres. If there is no access to RWY 15/33 or due to weather conditions, it is possible to use RWY 11/29.

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

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

TWYs available for taxiing of code letter F aeroplanes are depicted on chart AD 2 EPWA 5-1. Taxiing on TWY is carried out with FOLLOW ME assistance.

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

During taxiing/push-back of aeroplane to/from parking stands No 10 and 702 access/service roads located in the vicinity of these stands are blocked.

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

Push-back procedure is mandatory on stands 10, 61, 64, 65, 66, 74. Parking on stands No 74 and 702 is carried out from TWY A1 and TWY A3 respectively. When the aforementioned stands are unavailable, the aerodrome operator shall indicate an alternative parking place with the necessary safety conditions and taking into account the necessity for the provision of ground handling of aircraft.

12 OTHER REQUIREMENTS

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

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

EPWA AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

EPWA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

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

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

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

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

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

a. jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;

b. przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;

c. gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy przekracza 28 km/h;

d. gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h;

e. kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

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

2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

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

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

3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for Chopina w Warszawie aerodrome:

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

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

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

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

a. if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice or water, or by mud, rubber, oil or other substances;

b. for landing in conditions when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;

c. when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h;

d. when the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h;

e. when wind shear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approaches or departures.

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

2 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

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

3 CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

Technika CDA:

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

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

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

4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

4.1. Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.2. Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione.

4.3. Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

4.4. Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.5. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5, 10 i 14 Załącznika 16 ICAO tom I.

4.6. Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

[1)] Patrz GEN 2.1.

5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

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

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

- 10 stałych punktów pomiarowych,

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

CDA technique:

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

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

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

4 CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

4.1. At Chopina w Warszawie aerodrome, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.2. Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.3. Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.4. It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.5. Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5, 10 and 14.

4.6. The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

[1)] See GEN 2.1.

5 MONITORING THE AVIATION NOISE

5.1. The Administrator of Chopina w Warszawie aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of:

- 10 stationary measuring points,

- 1 przewoźnej stacji pomiarowej,
- systemu komputerowego wraz z oprogramowaniem,
- połączenia z radarem lotniskowym.

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

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

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

Nr punktu Point No	Nazwa Name	RWY	Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM)	Współrzędne Coordinates
1.	ZAŁUSKI	11	1.08	521031.7N 0205557.2E
2.	PIASECZNO	33	9.00	520425.3N 0210139.5E
3.	MYSIADŁO	33	6.55	520551.6N 0210135.7E
4.	ONKOLOGIA	29	3.75	520847.2N 0210159.9E
5.	MERAL	15	3.19	521208.4N 0205548.2E
6.	17 STYCZNIA	15	1.28	521054.7N 0205826.8E
7.	KOSSUTHA	15	7.35	521415.7N 0205430.4E
8.	URSUS	11	4.53	521127.9N 0205319.9E
9.	ZAMIENIE	33	3.87	520653.6N 0205827.4E
10.	PIASTÓW	11	6.99	521129.6N 0205059.0E

5.2. Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z Lotniska Chopina w Warszawie.

5.3. Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z Lotniska Chopina w Warszawie zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z Lotniska Chopina w Warszawie.

5.4. Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać pocztą elektroniczną na adres:
aerosales.invoicing@ppl.pl

5.5. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2 powinno zawierać w szczególności:

- nazwę władz wystawiających certyfikat,
- typ statku powietrznego,
- znaki rejestracyjne statku powietrznego,
- maksymalną masę startową statku powietrznego,
- informacje o rozdziale części II tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, według którego certyfikowany był statek powietrzny,
- poziomy hałasu zmierzone w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB,
- dopuszczalne poziomy hałasu w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB,
- data wystawienia certyfikatu.

5.2. The Administrator of Chopina w Warszawie aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/fromChopina w Warszawie aerodrome.

5.3. All operators of civil aircraft operating to/from Chopina w Warszawie aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Chopina w Warszawie aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

5.4. Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by e-mail to:
aerosales.invoicing@ppl.pl

5.5. The noise certificate referred to in point 2.21.5.2 hereinabove shall include in particular:

- authority issuing the certificate,
- aircraft type,
- aircraft registration marks,
- aircraft maximum take-off mass,
- information on chapter of Part II, Vol. 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation according to which the aircraft was certified,
- noise levels measured in reference points and expressed in EPNdB,
- allowed noise levels in reference points, expressed in EPNdB,
- date of issue.

5.6. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2. musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika w języku polskim.

5.6. The noise certificate referred to in point 2.21.5.2. shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.

EPWA AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPWA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

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

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

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

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

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

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

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in 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 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Nawiązanie łączności z WARSZAWA ZBLIŻANIE może nastąpić dopiero po otrzymaniu takiej instrukcji od TWR.

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

Transfer to WARSZAWA APPROACH frequency shall be done only on TWR instruction.

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.

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.

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.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozorowania 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

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.

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

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.

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 indentified by TWR, unless ATC informs otherwise.

Reduced RWY Separation Minima are applied at Chopina w Warszawie aerodrome.

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 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 wznosić się do poziomu lotu zgodnie z FPL. Jeżeli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do ostatniego punktu według SID, wznosząc się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

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 rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAP/FAF oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

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

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. 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.

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.

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 PODEJŚCIE Z KRĄŻENIEM

Podejścia z krążeniem są niedozwolone.

4.2 CIRCLING APPROACH

Circling approaches are prohibited.

5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów VFR dla lotniska Chopina w Warszawie:

5 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR points for Chopina w Warszawie aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ALFA	520348N 0204436E	Magazyn w m. Siestrzeń Warehouse in Siestrzeń
BRAVO	521103N 0203650E	Fabryka w m. Błonie Factory in Błonie
DELTA	522036N 0211340E	m. Wołomin Wołomin
ECHO	521054N 0205910E	Skrzyżowanie ul. Marynarskiej i trasy S79 Intersection of Marynarska Street and S79 expressway
FOXTROT	521539N 0204408E	Skrzyżowanie dróg 1 km na północ od miejscowość Borzęcin Duży Road intersection 1 km north of Borzęcin Duży
GOLF	515927N 0211405E	Most drogowy w m. Góra Kalwaria Road bridge in Góra Kalwaria town
JULIETT	522240N 0205500E	m. Jabłonna Jabłonna
KILO	520529N 0211415E	Oczyszczalnia w m. Karczew Sewage treatment plant in Karczew
LUQIQ	522040N 0205515E	Zadrzewiona wyspa na Wiśle Wooded island on Vistula River
MIKE	521322N 0211500E	Skrzyżowanie w m. Zakręt Intersection in Zakręt
MULZA	521533N 0203926E	1,5 km na zachód od m. Zaborów 1.5 km west of Zaborów
NOVEMBER	521303N 0210550E	Most Siekierkowski Siekierkowski bridge
OSCAR	521151N 0210306E	Węzeł ul. Czerniakowska Joint at Czerniakowska street
PAPA	521817N 0210502E	Centrum handlowe (skrzyżowanie Toruńskiej z Radzymińską) Shopping centre (intersection of Toruńska and Radzymińska streets)
ROMEO	520806N 0205322E	Centrum handlowe Janki Shopping centre (Janki)
TANGO	515814N 0205001E	Fabryka w m. Tarczyn Factory in Tarczyn

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
WHISKEY	520925N 0205659E	Wieża radaru Radar tower
X-RAY	520631N 0204951E	PTAK Warsaw EXPO PTAK Warsaw EXPO
ZULU	521725N 0210039E	Żerań terminal kolejowy Żerań rail terminal

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR WARSZAWA/Okęcie:
ALFA, BRAVO, ECHO, GOLF, KILO, MIKE, NOVEMBER, OSCAR, ROMEO, TANGO, WHISKEY, X-RAY, ZULU.

5.1. Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPWA 13-1 i 13-3) do/z Lotniska Chopina w Warszawie mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa A-X-R-W: Od zabudowań magazynowych w miejscowości Siestrzeń - punkt **ALFA** wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 045°) - punkt **X-RAY** następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO**, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa B-X-R-W: Od fabryki w południowej części Błonia - punkt **BRAVO** wykonywać lot aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** następnie skręcić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO**, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa T-X-R-W: Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** wykonywać lot wzdłuż aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY**, następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO**, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa G-K-N-O-E[*)]: Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF**, wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO**, dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**. Lot należy wykonywać z ominięciem strefy EPP9 (Warszawa).

Trasa M-N-O-E[*)]: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**.

Trasa Z-N-O-E[*)]: Od terminala kolejowego Żerań - punkt **ZULU**, nad prawą linią brzegową rzeki Wisły oraz (o ile warunki meteorologiczne na to zezwalają) na wysokości min. 1600 ft AMSL do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek

List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Okęcie CTR:
ALFA, BRAVO, ECHO, GOLF, KILO, MIKE, NOVEMBER, OSCAR, ROMEO, TANGO, WHISKEY, X-RAY, ZULU.

5.1. VFR arrivals and departures (see AD 2 EPWA 13-1 and 13-3) to/from Chopina w Warszawie aerodrome may be conducted along the following VFR routes:

A-X-R-W Route: From warehouse buildings in Siestrzeń town - point **ALFA** fly along road E67 (national road No 8) to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 045°) - **X-RAY** point, then fly to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

B-X-R-W Route: From the factory in the southern part of Błonie town - **BRAVO** point fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 115°) - **X-RAY** point, then turn left and fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, next turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

T-X-R-W Route: From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 354°) - **X-RAY** point, then fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

G-K-N-O-E Route[*)]: From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO**, then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER**, turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR**, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**. Avoid the area EPP9 (Warszawa)

M-N-O-E Route[*)]: From the intersection in Zakręt Town – **MIKE** point fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) – **NOVEMBER** point, turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) – **OSCAR** point, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**.

Z-N-O-E Route[*)]: From Żerań rail terminal - point **ZULU** fly along the right bank of Vistula River and (if the meteorological conditions permit) at a minimum altitude 1600 ft AMSL until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER**, turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR**, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**.

magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, NW kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**.
*) Za wyjątkiem lotów lotnictwa państwowego, lotów specjalnych (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) oraz zwolnionych z tego obowiązku (np. oblot gazociągu) na podstawie decyzji Prezesa ULC, trasa N-O-E dostępna jest wyłącznie dla statków powietrznych startujących lub lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie.

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

5.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/OKĘCIE W LOCIE VFR

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

5.2.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez OKĘCIE TOWER i przekazane przez FIS WARSZAWA.

b. Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER w punktach NOVEMBER lub X-RAY.

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

a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej, a jeśli to niemożliwe skontaktować się z OKĘCIE TOWER natychmiast po starcie.

b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Okęcie, w kierunku przeciwnym niż Lotnisko Chopina w Warszawie kierując się do punktów NOVEMBER lub X-RAY. Próbować cały czas nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER (118,305 MHz) lub z WARSZAWA INFORMACJA (odpowiednio 128,575 MHz lub 118,775 MHz).

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

5.3 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

5.3.1. Punkt **ROMEO** - Dolot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8, kierunek magnetyczny 047°). Zakręty w lewo. Wykonując holding, nie przechodzić na południowo-wschodnią stronę drogi, oczekiwać w obrębie parkingu.

5.3.2. Punkt **OSCAR** - Dolot nad Trasę Siekierkowską (kierunek magnetyczny 231°). Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na zachodnią stronę skrzyżowania.

5.3.3. Punkt **ECHO** - Dolot nad ul. Marynarską (kierunek magnetyczny 283°). Zakręty w prawo. Wykonując holding, nie przechodzić na południową stronę ulicy Marynarskiej/Sasanki. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 29.

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

5.2 WARSZAWA/OKĘCIE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

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

5.2.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

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

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

5.2.2. Take-off from the WARSZAWA/Okęcie CTR excluding Chopina w Warszawie aerodrome:

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

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

5.2.3. Rules managing take-off from Chopina w Warszawie aerodrome are described in AD 2 EPWA point 2.20.1.1.1.

5.3 VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.5. VFR approach procedures for Chopina w Warszawie aerodrome for aeroplanes:

5.3.5.1. Od strony zachodniej (punkt **WHISKEY**):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę;
- Podejście na RWY 29 lub 33 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

5.3.5.1. From the western side (point **WHISKEY**):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the right hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street;
- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the left hand circuit downwind, performing base leg do not overfly to the eastern side of the railway.

5.3.5.2. Od strony wschodniej (punkt **ECHO**):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę.
- Podejście na RWY 29 lub RWY 33 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycje z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

5.3.5.2. From the eastern side (point **ECHO**):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the left hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street.
- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the right hand circuit downwind, performing base leg do not overfly the eastern side of the railway.

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

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

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

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

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

5.3.5.5. VFR approach procedures for Chopina w Warszawie aerodrome for helicopters:

Załogi śmigłowców wykonają dolot możliwie najkrótszą trasą z punktu **ECHO** lub punktu **WHISKEY** do wyznaczonej przez kontrolera TWR OKĘCIE strefy lądowania opisanej w AD 2 EPWA pkt 2.22.6.3.

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

5.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

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,

5.4 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. 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.

5.4.1 Separacja lotu specjalnego VFR i lotu IFR

Załogi wykonujące loty specjalne VFR po opublikowanych trasach VFR lub oczekujące w opublikowanych miejscach oczekiwania są odseparowane od lotów IFR wykonujących podejście według wskazań przyrządów.

5.4.2 Separacja lotu specjalnego VFR Lotniczego Pogotowia Ratowniczego (LPR) i lotu IFR

Lot specjalny VFR Lotniczego Pogotowia Ratowniczego (LPR) będzie wykonywany z pominięciem stref wyznaczonych wzdłuż podejść instrumentalnych na EPWA. W przypadku wlotu w tę strefę, kontroler ruchu lotniczego zapewnia separację poziomą 3 NM lub pionową 1000 ft od lotu IFR.

5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

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

5.5.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Okęcie lub w CTR WARSZAWA/Okęcie, należy:

5.5.2.1. W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **WHISKEY** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **WHISKEY** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

5.5.2.2. W czasie dolotu i podejścia od wschodniej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu **ECHO** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie.

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.

5.4.1 Separation of special VFR flight and IFR flight

Crews conducting special VFR flights operating on published VFR routes or holding at holding points are separated from IFR flights conducting instrument approach.

5.4.2 Separation of Polish Air Medical Rescue VFR special flight and IFR flight

Polish Air Medical Rescue VFR special flight is to be performed bypassing designated areas along EPWA instrument approaches. In case of entry into that area air traffic controller provides horizontal separation of 3 NM or vertical separation of 1000 ft from an IFR flight.

5.5 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

5.5.1. If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR, with destination other than Chopina w Warszawie aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, entry is forbidden.

5.5.2. If radio communication fails in flight with destination Chopina w Warszawie aerodrome, before reaching, or within the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, the crew shall:

5.5.2.1. When arriving and approaching from the western side of the aerodrome:

- Make an arrival to reach **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Chopina w Warszawie aerodrome.
- Show all aircraft navigation lights during arrival and holding.
- After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over **WHISKEY** point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **WHISKEY** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

5.5.2.2. When arriving and approaching from the eastern side of the aerodrome:

- Make an arrival to reach **ECHO** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Chopina w Warszawie aerodrome.

- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **ECHO** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **ECHO** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

- Show all aircraft navigation lights during arrival and holding.
- After receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over **ECHO** point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **ECHO** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.
- After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

6 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

6.1. Loty śmigłowców na Lotnisko Chopina w Warszawie są ograniczone i mogą być wykonywane przez:

- śmigłowce bazujące na Lotnisku Chopina w Warszawie,
- śmigłowce ratownictwa medycznego (HEMS),
- śmigłowce wykonujące loty związane z działaniami w ochronie porządku i bezpieczeństwa publicznego,
- operatorów, którzy uzyskali od zarządzającego lotniskiem lub użytkowników Lotniska Chopina w Warszawie wymienionych w punkcie 2.22.6.2 stałą lub tymczasową gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska (stanowisk) postojowego.

6.2. Za gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska postojowego uważać się będzie pisemne zapewnienie uzyskane od jednego z następujących użytkowników:

Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie	
	ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19
Telefon:	+48-22-650-1555
Faks:	+48-22-650-2255
E-mail:	dpwaw@ppl.pl
Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	
	Dział Bezpieczeństwa i Ochrony Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Telefon:	+48-661-402-856
E-mail:	Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl
Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Telefon:	+48-22-577-2202

6 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

6.1. Helicopter flights to Chopina w Warszawie aerodrome are restricted exclusively for:

- helicopters based at Chopina w Warszawie aerodrome,
- Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) helicopters,
- helicopters conducting flights related to enforcement of public order and safety,
- operators who obtained constant or temporary guarantee from the aerodrome manager or users of Chopina w Warszawie aerodrome aerodrome listed in point 2.22.6.2 that (an) appropriate parking stand(s) will be provided for their helicopter(s).

6.2. The following operators of Chopina w Warszawie aerodrome are able to guarantee provision of an appropriate parking stand:

Manager of Warsaw Chopin Airport	
	ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19
Phone:	+48-22-650-1555
Fax:	+48-22-650-2255
E-mail:	dpwaw@ppl.pl
Łukasiewicz Research Network – Institute of Aviation	
	Safety and Security Department Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Phone:	+48-661-402-856
E-mail:	Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl
Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Phone:	+48-22-577-2202

Faks:	+48-22-577-2203
Jednostka Wojskowa 4198	
	ul. Żwirki i Wigury 1c 00-909 Warszawa
Telefon:	+48-261-821-304 +48-261-821-060
Faks:	+48-261-821-470

Fax:	+48-22-577-2203
Military Unit 4198	
	ul. Żwirki i Wigury 1c 00-909 Warszawa
Phone:	+48-261-821-304 +48-261-821-060
Fax:	+48-261-821-470

6.3. Przyloty na Lotnisko Chopina w Warszawie

6.3.1. Załogi śmigłowców wykonujących podejście wg wskazań przyrządów (IFR) na Lotnisko Chopina w Warszawie wykonują lądowanie na RWY będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO, Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych tom II – Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

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

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:

6.3. Arrivals at Chopina w Warszawie aerodrome

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

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

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

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:

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

6.5.1. 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.

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. 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. 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.

7.1.3.3. Przylatujące 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).

7.1.2. 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:

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 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 Condtions 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 dozorowania 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 dozorowania 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 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.

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: “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

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

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
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)

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
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. Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Wordwide 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 SLOTÓW W PORZE NOCY

3.1. Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] 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

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 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) UTC[1)], 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. W godzinach 2230-0430 (2130-0330) UTC[1)] obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych.
Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.

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.

3.4.1. Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC[1)] the Core Night rule, i.e. the prohibition of planning air operations for this period, shall be in force. Operations which are to be performed at night must not be scheduled to operate during the Core Night period.

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 pustułek.

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.

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 TANKOWANIE Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

5.1. Zarządzający lotniskiem zezwala na tankowanie statków powietrznych z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z statku powietrznego, pod warunkiem spełnienia niżej opisanych wymagań.

5.1.1. Podczas operacji tankowania statku powietrznego w kabinie załogi lotniczej tankowanego statku powietrznego musi znajdować się co najmniej jeden członek załogi kokpitowej. Członek załogi kokpitowej musi mieć zapewnioną dwukierunkową łączność (poprzez zestaw słuchawkowy podłączony do wewnętrznego systemu komunikacji) z wyznaczoną osobą nadzorującą proces tankowania statku powietrznego znajdującą się na zewnątrz.

5.1.2. Jeżeli tankowanie statku powietrznego odbywa się z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z statku powietrznego, dla wszystkich typów statków powietrznych należy podstawić schody/pomosty pasażerskie pod wszystkie drzwi przeznaczone do ruchu pasażerskiego lub użyć integralnych schodów pasażerskich będących stałym wyposażeniem statku powietrznego do spełnienia wymogów określonych w punkcie powyżej (schody muszą być rozłożone i gotowe do natychmiastowej ewakuacji pasażerów).

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 odkołowaniu z przyczyn operacyjnych, technicznych, pogodowych lub bezpieczeństwa.

5 REFUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

5.1. AD Administrator allows refuelling of aircraft with passengers on board or during passengers boarding or deboarding the aircraft, provided the following requirements are met.

5.1.1. During aircraft refuelling operations, at least one cockpit crew member of the refuelled aircraft must be present in the flight deck. The cockpit crew member must have two-way communication (via a headset connected to the internal communication system) with the designated person supervising the aircraft refuelling process outside.

5.1.2. If refuelling of aircraft takes place with passengers on board or during passengers boarding or deboarding the aircraft, for all aircraft types shall be provided passenger stairs/airbridges for all doors intended for passenger traffic or use of integral passenger stairs fixed to the aircraft to comply with the requirements in the point above (the stairs must be deployed and ready for immediate evacuation of passengers).

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 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.

6.2. Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione.

[1)] Patrz GEN 2.1

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) UTC[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 pośredniego miejsca oczekiwania
H - światła halogenowe
L - światła LED
X - brak świateł 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

	TWY	TEL	TCL	TCB			TWY	TEL	TCL	TCB
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 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

8 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ

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

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)
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	ZO2_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
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

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)
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
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

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)
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
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

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)
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

Charts	*Pages*
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
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

Charts	*Pages*
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.

		[1)] Turn pad marking for reference code D aircraft on THR 11 and for reference code C aircraft near APN 3. Lack of illuminated ID aircraft stand markings on APN 1 and APN 4. Lack of illuminated information markings on TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4. Lack of intermediate holding position lights on TWYs E1, E2, E3, E4. TWY A3 is provided with surface illumination and marking TOWING ONLY.

EPWR AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPWR 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPWR AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPWR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław - Strachowice. Meteorological Station Wrocław - Strachowice.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie. 24 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-71-358-1390 Telephone consultation. Phone: +48-71-358-1390
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN

7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław - Strachowice Tel.: +48-71-358-1390 Tel. kom.: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Wrocław - Strachowice Phone: +48-71-358-1390 Mobile: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPWR AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPWR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

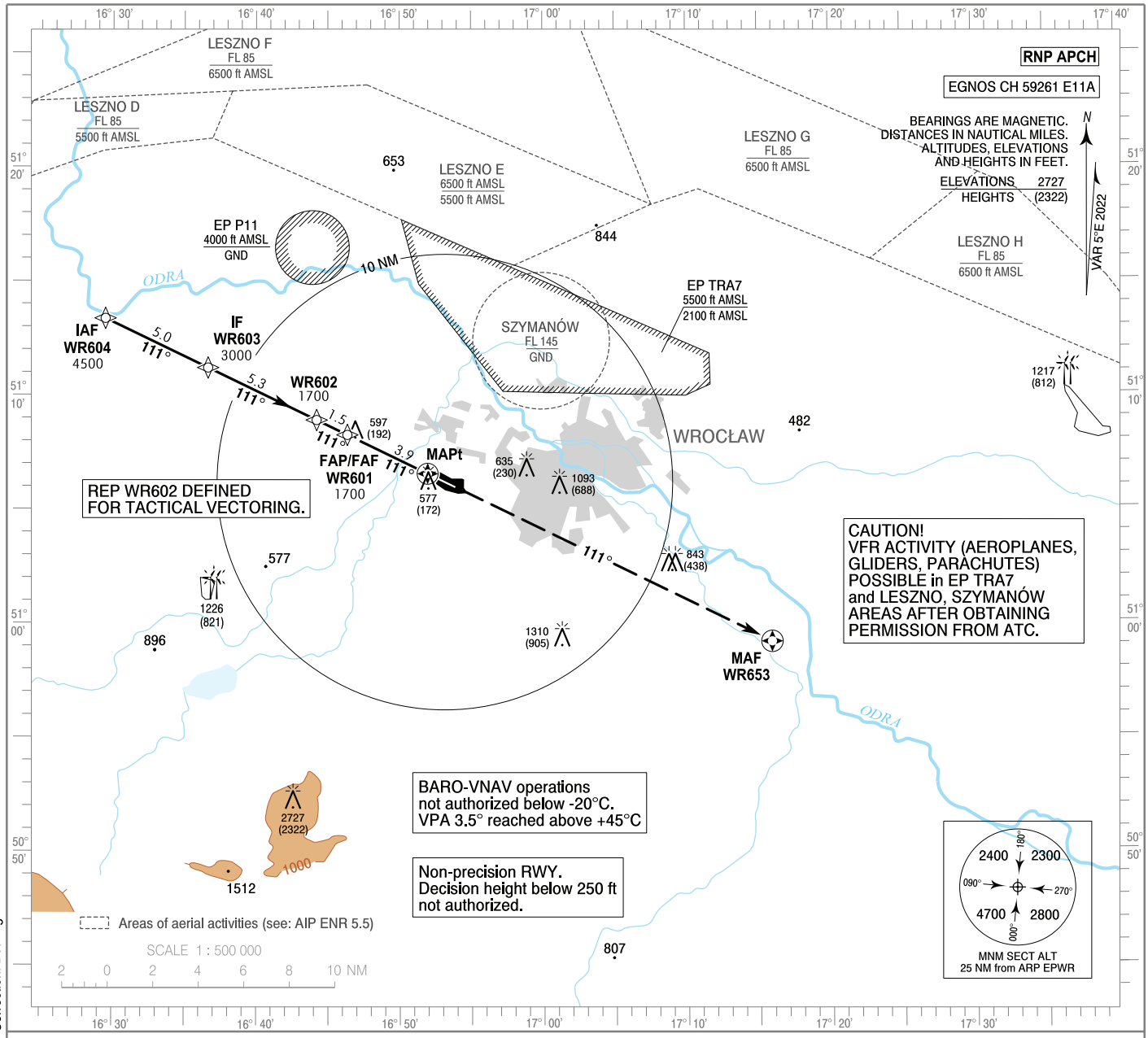
Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	116.00°GEO	2503 x 45	RWY: PCN 65/F/B/X/T CONC/ASPH SWY: NIL	510631.69N 0165156.98E END: NIL 133.1	404.7 406.2

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

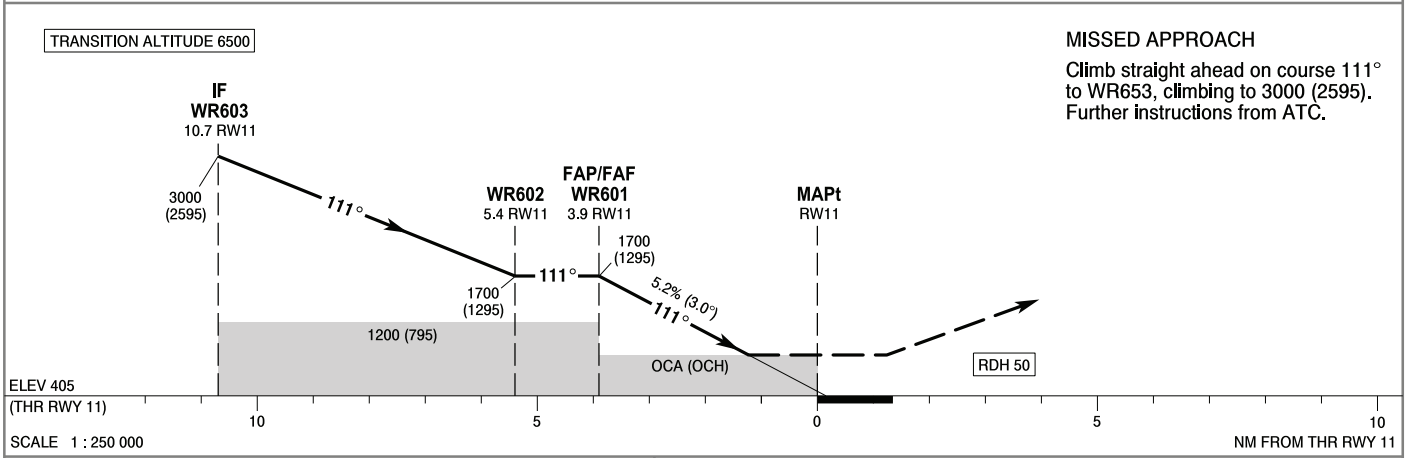
AERODROME ELEV 406 ft
THR RWY 11 ELEV 405 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

Poznań APPROACH	123.040, 128.925
Wrocław GROUND	121.805
Wrocław TOWER	120.255
ATIS	124.330

Wrocław - Strachowice
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)



Correction: Bearings.



MISSED APPROACH

Climb straight ahead on course 111° to WR653, climbing to 3000 (2595). Further instructions from ATC.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	612 (207)	624 (219)	632 (227)	642 (237)
	LNAV / VNAV	710 (305)	720 (315)	730 (325)	740 (335)
	LNAV	850 (445)	850 (445)	850 (445)	850 (445)
Circling (OCH AAL)*		880 (474)	900 (494)	1030 (624)	1490 (1084)

*Circling south of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 3.9 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	2 : 56	2 : 21	1 : 57	1 : 41	1 : 28	1 : 18
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960

Final approach distance/altitude (height)		
Distance	3	2
Altitude (height)	1420 (1015)	1100 (695)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Wrocław - Strachowice
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)

EPWR RNP RWY 11 FROM WR604

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	WR604	-	-	-	-	+4500 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	WR603	-	111 (115.64)	5.00	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	WR602	-	111 (115.73)	5.29	-	+1700 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	WR601	-	111 (115.84)	1.50	-	+1700 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW11	Y	111 (115.85)	3.91	-	@454 ft	-	-3.0/50	RNP APCH
006	CF	WR653	Y	111 (115.94)	16.82	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
WR604 (IAF)	51 13 21.1 N	016 29 29.0 E
WR603 (IF)	51 11 11.2 N	016 36 38.9 E
WR602	51 08 53.3 N	016 44 13.1 E
WR601 (FAP/FAF)	51 08 14.1 N	016 46 21.7 E
RW11 (MAPt)	51 06 31.7 N	016 51 57.0 E
WR653 (MAF)	50 59 08.3 N	017 15 53.3 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPWR RNP RWY 11	
Input Data	
Parameters	**Values**
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPWR
Runway:	11
Runway Direction:	0
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E11A
LTP/FTP Latitude:	510631.6900N
LTP/FTP Longitude:	0165156.9800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	163.9
FPAP Latitude:	510556.2600N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-35.4300
FPAP Longitude:	0165352.6500E
Delta FPAP Longitude (seconds):	115.6700
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data										
Data Block	10	12	17	10	05	0B	00	00	01	31
	31	05	14	FB	EE	15	68	EF	3C	07
	67	1A	34	EB	FE	AC	87	03	F4	01
	2C	01	64	00	C8	AF	07	17	8D	96
Calculated CRC Value	07178D96									

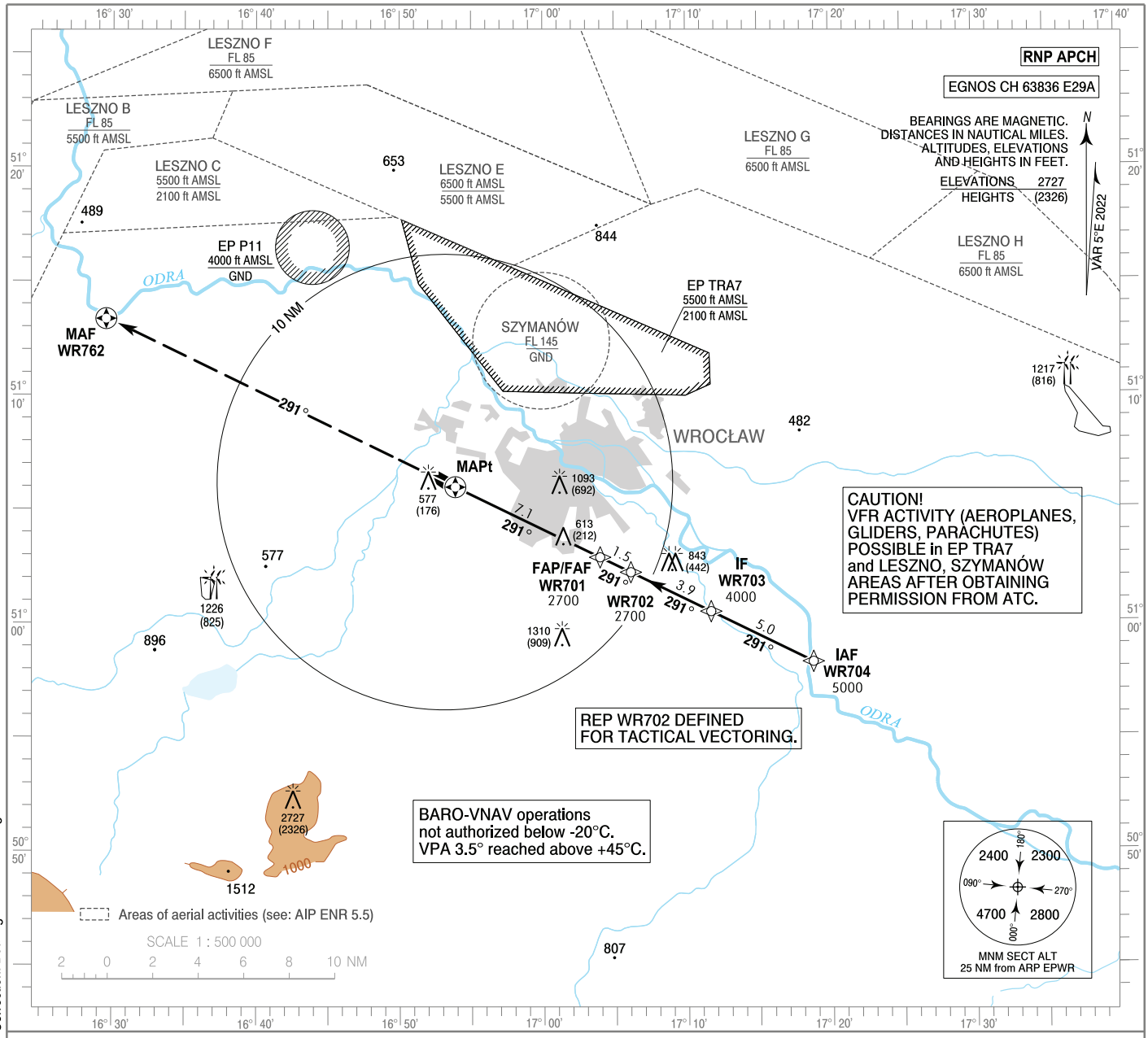
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	WR
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	123.2

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

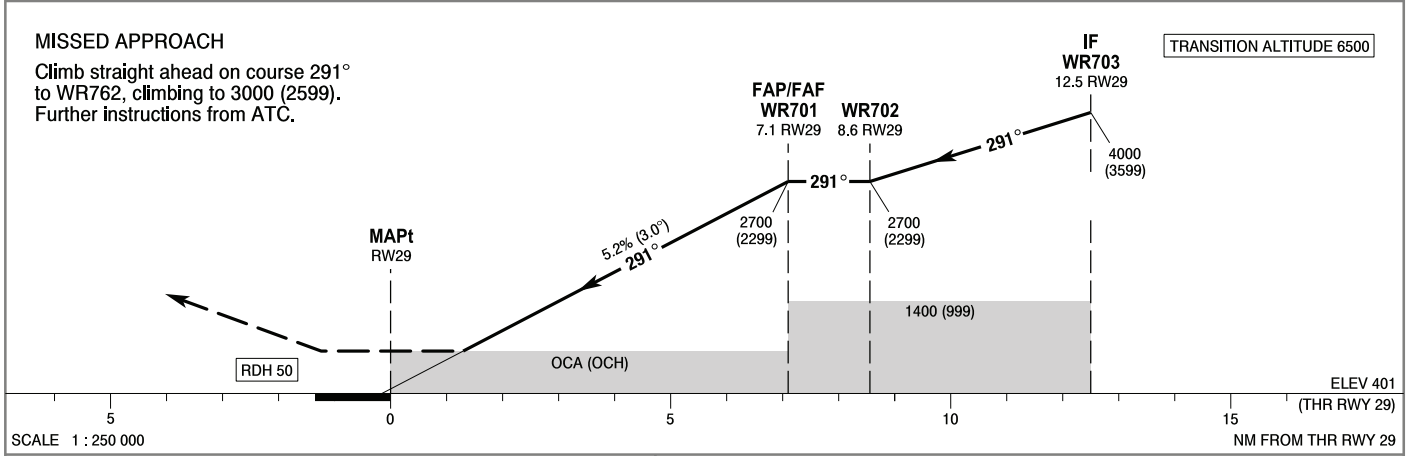
AERODROME ELEV 406 ft
THR RWY 29 ELEV 401 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Poznań APPROACH	123.040, 128.925
Wrocław GROUND	121.805
Wrocław TOWER	120.255
ATIS	124.330

Wrocław - Strachowice
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)



Correction: Bearings. Editorial changes.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	LPV	596 (195)	609 (208)	617 (216)	627 (226)
	LNAV / VNAV	690 (289)	700 (299)	710 (309)	720 (319)
	LNAV	860 (459)	860 (459)	860 (459)	860 (459)
Circling (OCH AAL)*		880 (474)	900 (494)	1000 (594)	1100 (694)

*Circling south of aerodrome only.

Distance FAF - MAPt 7.1 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	5 : 18	4 : 14	3 : 32	3 : 02	2 : 39	2 : 21
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950
Final approach distance/altitude (height)							
Distance		6		4		2	
Altitude (height)		2360 (1959)		1730 (1329)		1090 (689)	

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Wrocław - Strachowice
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

EPWR RNP RWY 29 FROM WR704

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	WR704	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	WR703	-	291 (296.27)	5.00	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	WR702	-	291 (296.19)	3.91	-	+2700 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	WR701	-	291 (296.12)	1.50	-	+2700 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW29	Y	291 (296.09)	7.07	-	@451 ft	-	-3.0/50	RNP APCH
006	CF	WR762	Y	291 (295.96)	17.02	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
WR704 (IAF)	50 58 15.0 N	017 18 44.8 E
WR703 (IF)	51 00 27.4 N	017 11 38.9 E
WR702	51 02 10.8 N	017 06 05.0 E
WR701 (FAP/FAF)	51 02 50.4 N	017 03 56.8 E
RW29 (MAPt)	51 05 56.3 N	016 53 52.7 E
WR762 (MAF)	51 13 20.4 N	016 29 32.0 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPWR RNP RWY 29	
Input Data	
Parameters	**Values**
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1
Airport Identifier:	EPWR
Runway:	29
Runway Direction:	0
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E29A
LTP/FTP Latitude:	510556.2600N
LTP/FTP Longitude:	0165352.6500E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	162.8
FPAP Latitude:	510633.0385N
Delta FPAP Latitude (seconds):	36.7785
FPAP Longitude:	0165152.5750E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-120.0750
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data										
Data Block	10	12	17	10	05	1D	00	00	01	39
	32	05	48	E6	ED	15	14	77	40	07
	5C	1A	55	1F	01	EA	55	FC	F4	01
	2C	01	64	00	C8	AF	5D	30	3F	D5
Calculated CRC Value	5D303FD5									

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	WR
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	122.2

	Restaurants	Restaurants in Nowy Kramsk, Babimost, Sulechów and Zielona Góra.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Taksówki i autobusy PKS. Taxi and coach buses.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc wzywana z miasta. First aid called from city.
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Bankomat przed terminalem (H24). Poczta: Poczta w miejscowości Babimost. Bank: Cash dispenser in front of terminal (H24). Post: Post office in Babimost.
6	**Informacja turystyczna** **Tourist office**	Miejska Informacja Turystyczna w Zielonej Górze. Telefon: +48-68-323-2222. Tourist Office in Zielona Góra. Phone: +48-68-323-2222.
7	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPZG AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPZG AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, z wyprzedzeniem 24 HR) CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, 24 HR in advance)
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 2, pojazd operacyjny - 1, sprzęt ratowniczy i medyczny na wyposażeniu ratowników kwalifikowanej pierwszej pomocy. rescue and firefighting vehicles - 2, operational vehicle - 1, rescue and medical equipment of qualified first aid personnel.
3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	Zarządzający lotniskiem nie posiada sił i środków do usunięcia ACFT z pola ruchu naziemnego lub w jego pobliżu. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSRG działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie. Usuwanie unieruchomionych ACFT - B737 lub A320 (MAX masa 55 ton) zależy od okoliczności zdarzenia. The aerodrome administrator has neither forces or measures to remove ACFT from the movement area or its vicinity. Depending on the needs, the aerodrome administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Fire Service operating at Warsaw Chopin Airport. Removal of disabled ACFT – B737 or A320 (MAX mass 55 tonnes) depends on the circumstances of the incident.
4	**Uwagi** **Remarks**	NIL

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

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	oczyszczarka wirnikowa z pługiem - 4, rozsiewacz środków chemicznych z opryskiwaczem - 2, ciągnik rolniczy z pługiem i oczyszczarką - 1,

		2. TWY A, E: centre line, runway holding position marking. 3. TWY K, L: centre line. 4. APNs 1, 3, 4: aircraft stand taxi lines. Lights: 1. RWYs 06, 24: threshold, end, edge. 2. TWY A: edge (see point 2.15.3). 3. APNs 3, 4: edge.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	TWY: A, E - 60 m od krawędzi RWY, 90 m od osi RWY. TWYs: A, E - 60 m FM edge of RWY, 90 m FM axis of RWY.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPZG AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPZG 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 przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPZG AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPZG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Zielona Góra-Babimost. Aeronautical Meteorological Station Zielona Góra-Babimost.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	Patrz AD 2.3.6 See AD 2.3.6
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie 9 HR Aeronautical Forecasting Office in Kraków 9 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-68-351-2248 Telephone consultation. Phone: +48-68-351-2248

6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	RVR - tylko na żądanie TWR. Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-68-351-2248 Tel. kom.: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl RVR - at the request of TWR only. Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-68-351-2248 Mobile: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl Aeronautical Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPZG AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPZG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Na lotnisku obowiązuje dla pasażerów wsiadających i wysiadających wyłącznie ruch autobusowy i ruch pieszy w asyście uprawnionych pracowników.

Boarding and disembarking passengers must only move by bus or on foot with the assistance of authorised staff.

Statki powietrzne mogą poruszać się po APN wyłącznie zgodnie z oznakowaniem poziomym i/lub instrukcjami podawanymi przez koordynatora ruchu naziemnego.

Aircraft are to move on the APN in accordance with markings and/or marshaller guidance only.

PORUSZANIE SIĘ PO PŁYTACH POSTOJOWYCH

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście pracowników lotniska.

MOVEMENT ON APN

Movement on the apron (crews and passengers) is permitted only when accompanied by aerodrome staff.

Zakaz poruszania się załóg statków powietrznych bez kamizelki odblaskowej po płycie postojowej.

It is forbidden for flight crews to move on the apron without a high visibility vest.

KOŁOWANIE, PARKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

TWY L wyłączona z użytkowania dla ACFT w porze nocnej (SS-SR). Przed wypchnięciem ACFT na TWY L użytkownik ma obowiązek uzyskania zgody TWR (w godzinach pracy TWR) lub Dyżurnego Operacyjnego Portu (poza godzinami pracy TWR).

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowania jest niezgodna z oznaczeniem poziomym, pozycjonowanie odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego. Informacja o niestandardowym ustawieniu będzie każdorazowo przekazana załodze za pośrednictwem TWR.

TAXIING, ACFT PARKING

TWY L closed for ACFT during the night time (SS-SR). User is required to obtain clearance from TWR (during TWR operating hours) or Airport Duty Officer (outside TWR operating hours) prior to push-back of ACFT onto TWY L.

Where the planned position of the aircraft or the procedure for entering the stand is not in accordance with the markings, the positioning shall always be carried out under marshaller guidance. The non-standard positioning will be each time communicated to the crew via TWR.

SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez Zarządzającego lotniskiem we współpracy z TWR ZIELONA GÓRA.
Wyznaczone punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową, a służbą ruchu lotniczego przylatujących i odlatujących statków powietrznych zostały oznaczone na mapie AD 2 EPZG 3-1 Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności AMS.

APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

Apron management service is provided by the AD Administration in co-operation with ZIELONA GÓRA TWR.
Designated handover points between AMS and ATS for the arriving and departing aircraft had been marked on the chart AD 2 EPZG 3-1 Aerodrome Chart - Area of responsibility (AMS).

EPZG AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPZG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

EPZG AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPZG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

1 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

1.1 PUNKTY VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR ZIELONA GÓRA/Babimost:

1.1 VFR POINTS

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	520154N 0153737E	m Cigacice Cigacice
DELTA	520929N 0153112E	M. Darnawa Darnawa
INDIA	521815N 0160753E	Stacja kolejowa w m. Nowy Tomyśl Railway station in Nowy Tomyśl

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
KILO	520400N 0155136E	Stacja kolejowa w m. Kargowa Railway station at Kargowa
NOVEMBER	520953N 0154843E	Babimost - skrzyżowanie linii kolejowej z drogą Level crossing in Babimost
SIERRA	520718N 0154837E	Północno-wschodnia część jeziora Wojnowskiego North-eastern part of Wojnowskie lake
WHISKEY	520551N 0160543E	Poł. skraj jeziora Berzyńskie koło m. Wolsztyn Southern edge of Berzyńskie Lake near Wolsztyn
ZULU	521351N 0154820E	Wiadukt kolejowy koło m. Zbąszynek Railway bridge near Zbąszynek town

1.2 WLOT DO CTR ZIELONA GÓRA/BABIMOST W LOCIE VFR

1.2.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR ZIELONA GÓRA i przekazane przez FIS POZNAŃ.

b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR ZIELONA GÓRA 5 minut przed dolotem do granicy CTR ZIELONA GÓRA/Babimost.

1.2.2. Start w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost z miejsca innego niż lotnisko ZIELONA GÓRA/Babimost jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR ZIELONA GÓRA. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną.

1.2 ZIELONA GÓRA/BABIMOST CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

1.2.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR may be performed upon clearance issued by ZIELONA GÓRA TWR and received from POZNAŃ FIS.

b. If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with ZIELONA GÓRA TWR shall be established 5 minutes before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits.

1.2.2. Take-off within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR from a place other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome is possible only after obtaining clearance from ZIELONA GÓRA TWR. If unable to establish two-way radio communication from the place of departure, clearance by phone shall be obtained.

1.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania nad następującymi punktami:

Punkt **SIERRA** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na północną i zachodnią stronę jeziora Wojnowskiego.

Punkt **NOVEMBER** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na wschodnią i południową stronę linii kolejowych.

Uwaga:

Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.

1.3 VFR HOLDING PROCEDURES

In case of congestion of air traffic, a VFR flight may expect, if necessary, holding at one of the following points:

SIERRA point - do not pass to the northern and western side of Wojnowskie lake while executing holding procedure.

NOVEMBER point - do not pass to the eastern and southern side of the railway while executing holding procedure.

Remark:

The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, if not determined otherwise by the air traffic control service.

1.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

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

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

- wykonać dolot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost;

1.4 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR, with destination other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, entry into CTR is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching, or within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, the crew shall:

- make an approach to reach **SIERRA** point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of ZIELONA GÓRA/Babimost;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **SIERRA** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód “FOLLOW ME”.

Uwaga:
punkt **NOVEMBER** jest niedostępny w procedurze utraty łączności w locie VFR do lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost.

1.5 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a. wyłącznie w porze dziennej,

b. z dala od chmur i z widocznością terenu,

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

e. z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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

2 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ZIELONA GÓRA, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

Loty techniczne w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ZIELONA GÓRA, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

- show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding;
- after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **SIERRA** point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **SIERRA** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the “FOLLOW ME” car.

Remark:
NOVEMBER point not available in radio communication failure procedure for a VFR flight to ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome.

1.5 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.

2 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHT

IFR training flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

Technical flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

Telefoniczne zgłoszenie powinno nastąpić w dniu wykonywania lotu w godzinach aktywności CTR, lub w uzasadnionych przypadkach w dniu poprzedzającym planowany lot.

The phone notification shall be made on the day of flight within the CTR operation hours or, in justified cases, on the day prior to the planned flight.

3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

W czasie ograniczonej widzialności starty i lądowania ACFT są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

3 LOW VISIBILITY OPERATIONS

During low visibility, ACFT take-offs and landings are permitted only when the RVR is 550 m or more.

EPZG AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPZG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Migracja ptaków

Zaobserwowano zwiększone wiosenne przeloty ptaków nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N) całą dobę oraz jesienno-zimowe przeloty ze względu na zimowanie danego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Liczne akweny wodne oraz tereny związane z działalnością człowieka zlokalizowane wokół lotniska stanowią atrakcyjne miejsce do życia dla wszelkiej awifauny przez cały rok. Zalecana szczególna uwaga podczas przelotu nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku.

1 Bird migration

Increased spring passages of birds over the aerodrome (N-S, S-N directions) 24 HR a day and autumn-winter passages due to wintering of a particular species in the vicinity of the aerodrome (wintering-feeding areas route) have been observed. Numerous water areas and areas linked to human activity located around the aerodrome are an attractive place to live for the whole avifauna throughout the year. Special attention must be paid during flights over the significant bird concentration areas and areas of fauna sensitive to air traffic in relevant periods of the year.

1.1 Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: żurawie, kaczki krzyżówki, mewy śmieszki, szpaki, jaskółki dymówki oraz inne ptaki wodne i szponiaste. Ponadto zaobserwowano: zające, lisy, borsuki i sarny.

1.1 Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals due to bird breeding activity (buzzard, kestrel, swallow) between 1 May and 30 September each year. Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: cranes, mallard ducks, black-headed gulls, starlings, barn swallows and other waterbirds and raptors. Moreover, the following species have been observed: hares, foxes, badgers and roe deers.

2 Kontrola aktywności zwierząt i raportowanie

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana w godzinach pracy lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu. Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, ultradźwiękowy odstraszacz ptaków, pułapki żywo łowne, odłów, odstrzał redukcyjny, polityka wysokiej trawy. Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem systemu “ECCAIRS” przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.

2 Animal activity control and reporting

Animal activity control in the aerodrome manoeuvring area and within its vicinity is provided and documented during aerodrome working hours by the Airport Duty Officer. Preventive methods used: vehicle, flashbangs, ultrasonic bird repeller, traps, live catching, reduction shooting, high grass policy. Every potential collision of aircraft with an animal shall be inspected (manoeuvring area check, in case of landing operation – aircraft inspection), documented and reported to the State Commission of the Aircraft Accident Investigation and the Civil Aviation Authority by means of “ECCAIRS” system by the Airport Duty Officer.

EPZG AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPZG AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPZG 2 - 1
AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPZG 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 6 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 10 - 1

Charts	*Pages*
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 10 - 3
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z) RWY 24 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 24 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 06 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 24 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 06 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 24 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPZG 12 - 13
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPZG 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.